

Schlachtordnung für den Machtkampf



Michael Frenzel war in den vergangenen Wochen viel unterwegs, um bei den Investoren für seinen Kurs zu werben. Der TUI-Chef rechnet heute mit der Unterstützung von mehr als 30 Prozent der Aktionäre



TUI-Aufsichtsratschef Jürgen Krumnow steht unter Druck



Großaktionär Alexej Mordaschow stärkt der TUI-Spitze den Rücken



Investor John Fredriksen fühlt sich von Frenzel hintergangen

Auf der heutigen Hauptversammlung von TUI kommt es zu einem beispiellosen Kräfteressen. Der norwegische Großaktionär Fredriksen fordert die Konzernspitze öffentlich heraus

Von Jörg Eigendorf und Ernst August Ginten

Manchmal werden aus Freunden Feinde. Ein gutes Beispiel dafür sind TUI-Chef Michael Frenzel und der norwegische Reeder John Fredriksen. Noch im Herbst des vergangenen Jahres hatte Frenzel den Tankerkönig aus dem hohen Norden als neuen Großaktionär des TUI-Konzerns freundlich begrüßt. Man speiste zusammen, Frenzel plauderte angeregt mit den beiden hübschen Töchtern des Norwegers.

Doch das ist Geschichte: Seit Anfang des Jahres ist das Tischtuch zerschnitten. Seither tobt eine Schlacht zwischen dem Großaktionär und dem Vorstand, wie man sie Deutschland bislang erst einmal – und zwar im Fall der Deutschen Börse gesehen hat. Damals trieb der britische Hedgefonds-Manager Christopher Hohn den Börsenchef vor sich her und siegte. Werner Seifert und Aufsichtsratschef Rolf Breuer mussten gehen.

Ob Fredriksen ähnlich erfolgreich wie Hohn wird, entscheidet sich heute auf der Hauptversammlung der TUI in Hannover. Selten zuvor hat es vor einem Aktionärs-Treffen eines Dax-Konzerns einen solchen Wahlkampf gegeben. Frenzel und Fredriksen kämpfen um jede Stimme. Und der Ausgang wird denkbar knapp.

Im Mittelpunkt der Abstimmungen stehen die Tagesordnungspunkte elf und zwölf. Die hatte Fredriksen noch kurz vor Ablauf der Frist nachgereicht. Zwei Aufsichtsratsposten proklamiert er darin für sich. Und nicht nur das: Der Reeder der größten Tankerflotte der Welt will seinen Einzug in das TUI-Kontrollgremium mit einer Abwahl des Aufsichtsratsvorsitzenden Jürgen Krumnow verbinden – ein einzigartiger Vorgang in der deutschen Unternehmensgeschichte.

Zum Bruch zwischen Fredriksen und Frenzel kam es im Januar. Da kündigte der TUI-Vorstandschef plötzlich einen Strategiewechsel an, mit dem er den Norweger erzwürte. Frenzel gab überraschend

bekannt, die TUI Holding samt der Beteiligung an TUI Travel mit der Schiffahrtstochter Hapag-Lloyd verschmelzen zu wollen. Statt der zuvor propagierten Konzentration auf die Schiffahrt und eines Ausstiegs aus der Touristik erklärte Frenzel in einem Brief an seine Aufsichtsräte nun, ein „Abschied von der Zwei-Säulen-Strategie“ sei mit ihm nicht zu machen.

„Diesen Schritt“, beklagte Fredriksen später in der „Welt am Sonntag“, „wollte Herr Frenzel an den Aktionären vorbei durchsetzen – ohne uns zu informieren und gegen unseren Willen.“ Das sei gegen die Absprachen gewesen: „Herr Frenzel hat uns versichert, er wolle sich auf die Schiffahrt konzentrieren und sich allmählich aus dem Reisegeschäft verabschieden. Das war in unserem Sinne. Hapag-Lloyd sollte der Nukleus für eine globale Container-Schiffahrtsgesellschaft werden.“

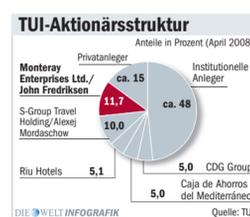
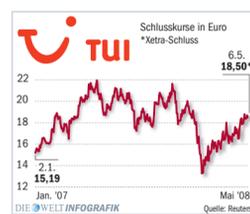
Die Treibjagd begann. Fredriksen setzte einen Brief an den Vorstand und den Aufsichtsrat auf, in dem er den Stopp der Pläne forderte. Und er hatte Erfolg: Der von Frenzel im Rahmen des Strategiewechsels geplante Umzug der Holding von Hannover nach Hamburg ist mittlerweile vom Tisch. Doch das reichste dem Norweger nicht. Anschließend forderte Fredriksen die Trennung der Reederei Hapag-Lloyd vom TUI-Konzern. Sein Kalkül: Ist die erfolgreiche Schiffahrtstochter erst einmal abgespalten, kann er seine TUI-Aktien gegen Hapag-Lloyd-Aktien eintauschen und wäre

fortan Großaktionär der Reederei: Das sei genau das, was noch fehle. Hapag-Lloyd sei „ein Juwel“.

Erneut errang Fredriksen einen Teilsieg: Frenzel sicherte im März bei der Bilanzvorlage auf einmal zu, den Verkauf der Hapag-Lloyd anzugehen. Doch Fredriksen ist kein Mann, der sich mit halben Ergebnissen zufrieden gibt. Er ist auch kein Krawallmacher, dem es nur um den Lärm geht. 11,747 Prozent hält er an der TUI. Zum Durchschnittspreis von etwas mehr als 18 Euro pro Stück hat er sie gekauft – insgesamt habe er fast eine Milliarde Dollar investiert, sagt er. Er wolle einfach „nicht mit ansehen, wie hier nun wieder Hunderte Millionen Euro vernichtet werden“.

Das sagt er ruhig und unaufgeregt. Manchmal macht er Witze und lacht dann herzlich auf. An seiner Seite hat er stets Tor Olaf Troim, einen versierten Kenner der Kapitalmärkte, der – wenn Fredriksen einmal die Worte fehlen – gern einspringt. Die Ergebnisse des TUI-Managements seien schlecht, und das seit vielen Jahren, sagt Fredriksen. Auf die Frage, warum er sich dann auf Aufsichtsratschef Krumnow eingeschossen habe, antwortet er: „Man kann den Vorstandschef feuern oder den Aufsichtsratschef... Wir haben uns entschieden, ganz oben anzufangen.“

Doch Frenzel wäre nicht seit 14 Jahren trotz einer lausigen Entwicklung des Aktienkurses Chef des Dax-Konzerns, wenn er nicht schon etliche schwierige Situationen pariert hätte. Und auch dies-



mal gibt er nicht auf. Selbstbewusst stellte er sich kürzlich der Kritik entgegen. Er – und nicht sein Aufsichtsratsvorsitzender – ging an die Öffentlichkeit. „Ich halte diese Konfrontation im Interesse des Unternehmens nicht für gut“, sagte er der „Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung“.

Und das war längst nicht alles: Hinter den Kulissen hat Frenzel in den vergangenen Wochen keine Gelegenheit ausgelassen, um sich Unterstützung zu organisieren. Bei allen Fondsgesellschaften, die größere Anteile an TUI halten, ist er dem Vernehmen nach aufgetaucht.

Vor allem ist es ihm gelungen, den russischen Großaktionär Alexej Mordaschow für sich zu gewinnen. Der Milliardär hat kürzlich seinen Anteil von fünf auf zehn Prozent aufgestockt. Kostenlos ist die Rückendeckung des Russen allerdings nicht. Frenzel hat ihm eine umfangreiche Zusammenarbeit angeboten. In Kürze wollen TUI und Mordaschow in Russland gemeinsam ein Hotelprojekt starten.

Frenzel ist als Taktiker nur schwer zu überbieten. Hatten Fredriksen und sein Vertrauter Troim für die Hauptversammlung den Antrag gestellt, an Stelle des Aufsichtsratschefs Krumnow und des österreichischen Ex-Bundeskanzlers Franz Vranitzky ins Kontrollgremium einzuziehen, ist das nun gar nicht mehr möglich. Denn Vranitzky, der als Freund Frenzels gilt, hat in der vorigen Woche seinen Platz geräumt für Wladimir Jakuschow, einen engen Vertrauten Mordas-

schows. Das wiederum hat etliche Fondsgesellschaften erzürnt.

Entsprechend spannend wird der Ausgang der Kampf Abstimmung heute in der Eilenriedehalle in Hannover. Das Frenzel-Umfeld glaubt, auf etwas mehr als 30 Prozent der Stimmen zu kommen und ist sich seiner Sache sehr sicher. Vor allem die befreundeten Touristik-Aktionäre aus Spanien sind neben Mordaschow auf Frenzels Seite. Fredriksen gibt sich ebenfalls sicher, auf rund 30 Prozent zählen zu können. Neben seinen eigenen Stimmen setzt er auf große Fonds wie Skagen und Neuberger Berman, die sich der Empfehlung der internationalen Aktionärsvertretung RiskMetrics Group anschließen werden.

Um den Aufsichtsrat abzuwählen, reicht nach der Satzung des TUI-Konzerns eine einfache Mehrheit von 51,1 Prozent der Stimmen auf der Hauptversammlung. Damit ist TUI-Chefkontrolleur Krumnow schlecht geschützt, bei den meisten Dax-Konzernen sind 75 Prozent die Regel. Sind 70 Prozent des stimmberechtigten Kapitals vertreten, würden 35 Prozent der Stimmen für eine Abwahl reichen.

Sollte Fredriksen mit seinen Anträgen scheitern, will Krumnow weitermachen. Aber selbst in diesem Fall hat die Konzernspitze eine Watsche bekommen, denn ein solches Misstrauensvotum hat es in Deutschland noch nie gegeben. Und weil Fredriksen nicht klein beigeben dürfte, wird auch nach der Hauptversammlung die Schlacht um TUI nicht beendet sein.

Buhlen um die attraktive TUI-Tochter

Bieter für Container-Reederei Hapag-Lloyd bringen sich in Stellung – Großes Interesse aus Asien – Steigt die Deutsche Bahn ein?

Von Birger Nicolai

Jeder möchte dabei sein. Sogar der sonst eher zurückhaltende Eivind Kolding, Chef der weltgrößten Containerlinie Maersk, ließ sich zu einer Äußerung hinreißen: „Wir haben absolut nichts ausgeschlossen“, sagte der Däne am Wochenende in London. Die Frage, wer die Container-Reederei Hapag-Lloyd dem TUI-Konzern abkaufen könnte, beherrscht die informellen Gespräche auf der „Global Liner Shipping Conference“. Alle wichtigen Reeder und Schiffahrtsmanager waren dabei.

Die Liste der Interessenten für Hapag-Lloyd ist ansehnlich. Auch die geschätzten Preise zwischen fünf und sieben Milliarden Euro



Ein Schiff der Hapag-Lloyd am Terminal Hamburg-Altenwerder. Die Reederei setzt weltweit Maßstäbe, etwa bei der Steuerung von Transporten

schrecken offensichtlich nicht ab. Als Erster hat Thomas Held, der Präsident der Reederei Neptune Orient Lines (NOL) aus Singapur, sein Kaufinteresse an Hapag-Lloyd öffentlich gemacht. Die hinter NOL stehende Staatsholding Temasek ist sehr reich, ihr gehören die Fluglinie Singapore Airlines und der weltgrößte Hafenbetreiber PSA.

„NOL kann locker bis zu einer Milliarde Euro mehr bieten als ein reiner Finanzinvestor“, sagt ein früherer Manager von Hapag-Lloyd. Über Synergien zwischen den beiden Linien könne NOL den Aufpreis rasch wieder hereinholen. Was aber auch bedeutet, dass Hapag-Lloyd einige Hundert Stellen und wohl auch die Zentrale in Hamburg verlieren würde. NOL-Chef

Held kennt die Lage der deutschen Reederei perfekt. Vor seinem Job in Asien war er Vorstand der Bahntochter Schenker und damit Großkunde von Hapag-Lloyd.

Auch anderen Reedereien aus Asien wird großes Interesse an der deutschen Traditionslinie nachgesagt. Hanjin aus Südkorea zählt dazu, Cosco aus China ebenso. „Die Chinesen würden sich damit Technologie einkaufen. Noch liegen sie technisch weit hinter Hapag-Lloyd zurück“, sagt ein Branchenkenner. Bei der Steuerung eines Containertransports und der Vermeidung von Leerfahrten setzen die Hamburger Schiffsmänner von Hapag-Lloyd weltweit den Maßstab.

Wenn es zu einem Bietergefecht um Hapag-Lloyd kommt, werden

sechs bis acht erste Adressen aus der Schiffahrt als Bieter antreten, sagt der Hamburger Reeder Jochen Döhle. Einen Verkauf nach Asien hält er für die realistischste Lösung, weil Ergänzungen zwischen Hapag-Lloyd und den dortigen Linien am größten seien. Döhle selbst betreibt eine der größten Handelsflotten der Welt. An der TUI ist er mit knapp drei Prozent beteiligt.

Eher ruhig ist es dagegen um die sogenannte deutsche Lösung für Hapag-Lloyd geworden: Im März hatten der Hamburger Banker Christian Olearius und der Ex-Politiker Wolfgang Peiner Investoren aufgerufen, Hapag-Lloyd als eigenständige Reederei mit Sitz in Hamburg zu erhalten und sich an dem Kauf zu beteiligen. Außer dem in

Hamburg geborenen Transportunternehmer Klaus-Michael Kühne hat sich aber bis heute niemand offiziell dazu bereit erklärt. Branchenkenner bezweifeln, dass die Initiatoren eine ausreichend große Gruppe zusammenbekommen.

Spekuliert wird nun darüber, dass im Interesse des Standorts Deutschland die bundeseigene Deutsche Bahn in ein Bietergefecht um Hapag-Lloyd einsteigen könnte. Möglicherweise werde das Kanzleramt Bahn-Chef Hartmut Mehdorn dazu auffordern, heißt es. Der Börsengang der Bahn würde das nötige Geld dafür aufbringen. Und Mehdorn würde nur allzu gerne aus seiner Logistiktochter Schenker mit Hapag-Lloyd den weltgrößten Logistikkonzern formen.