

Aufräumarbeiten bei Hapag Lloyd



Bei der Reederei Hapag-Lloyd wird es wieder unruhig. Die Hansestadt hat sich bei unterschiedlichen politischen Mehrheiten für den Verbleib der Reederei in öffentlichem Eigentum eingesetzt. Hapag-Lloyd sollte durch die öffentliche Kapitalbeteiligung am Standort gehalten werden. Die politische Formel lautet stets: »Die Reederei hat eine überragende Bedeutung für die Hafenwirtschaft mit Zehntausenden Arbeitsplätzen, die in einem großen

Umfang zu den Hamburger Steuereinnahmen beitragen.« Fakt ist: Die Hansestadt hat für das Kapitaleigentum an der Reederei letztlich gut eine Milliarde Euro investiert und dafür bislang gut 100 Mio. Euro an Zinsen aufgewandt. Eine stabile Eigentümerlösung scheiterte an der Schifffahrtskrise.

Seit Beginn der Schifffahrtskrise im Jahr 2008 sind in Deutschland 266 Schiffe mit einem Kommanditkapital von 3,7 Mrd. Euro verkauft worden. Das sind fast zehn Prozent der rund 3.000 deutschen Fondsschiffe. Ein Ende der Verkäufe ist nicht abzusehen. In drei Viertel der Fälle werden die Schiffe aus wirtschaftlicher Not verkauft. Bei einer Insolvenz oder einem Sanierungsfall ist ein Verkauf oft die einzige Möglichkeit, Schulden zu bezahlen oder den Anlegern zumindest einen Teil ihres Kapitals auszahlen zu können. Die Schifffahrt, speziell die Containerschifffahrt, leidet weltweit unter Überkapazitäten und niedrigen Frachtraten. Deshalb handelt es sich bei den Verkäufen meistens um Containerschiffe.

Nach jahrzehntelangem Boom steckt die Schifffahrt in einer hartnäckigen Krise fest. Überkapazitäten drücken auf den Markt, die Fracht- und Charterraten bewegen sich in einem Dauertief. Viele Schiffe können Zins und Tilgung nicht mehr erwirtschaften. Die Schiffsbanken müssen also hohe Risikovorsorge treiben. Bei der HSH Nordbank ist rund die Hälfte des Schiffskreditbestands von 27 Mrd. Euro nicht gesund. Die NordLB, die rund 18 Mrd. Euro an den Sektor verliehen hat, musste im ersten Quartal ihre Risikovorsorge im Kreditgeschäft weiter aufstocken und schreibt rote Zahlen. Die Branche rechnet nicht damit, dass die Schifffahrtskrise im Jahr 2014 ausläuft, selbst das Jahr 2015 wird noch keine deutliche Trendwende bringen.

Die HSH Nordbank sieht die Schifffahrt in einem »Überlebenskampf«. Nicht alle Anbieter könnten überleben. Viele Reedereien würden verschwinden. 15% der Frachtschiffe werden als nicht sanierungsfähig eingestuft. Bei den restlichen 85% gebe es eine Chance, mit den derzeitigen Eigentümern einen Weg aus der Krise zu finden.

Von der Krise sind also auch die Reedereien betroffen. Bei Hapag-Lloyd lief es zuletzt wieder besser. Die Reederei hat dank eines harten Sparkurses im zweiten Quartal wieder einen Gewinn geschrieben. In dieser Situation des Zwischenhochs macht sich Deutschlands führende Linienreederei an Aufräumarbeiten. Hapag-Lloyd betreibt mit 7.000 Mitarbeitern weltweit eine Flotte von rund 150 Schiffen und erwirtschaftete im ersten Halbjahr 2013 einen Umsatz von 3,4 Mrd. Euro. Der operative Gewinn (EBITDA) betrug rund 81 Mio. Euro.

- **Die Reederei bekommt einen neuen Chef.** Der bisherige Vorstandsvorsitzende des niederländischen Speditionskonzerns Damco, Rolf Habben-Jansen, wird zum 1. Juli 2014 Nachfolger von Michael Behrendt. Michael Behrendt soll ein Jahr später Aufsichtsratschef werden. Die Speditionsguppe Damco ist eine Tochter von Moeller-Maersk, der weltgrößten Containerreederei. Faktisch holt sich Hapag Lloyd eine Führungskraft von einem Konkurrenten.
- **Hapag-Lloyd hat,** bedingt durch die Schifffahrtskrise, schwere und teils verlustreiche Jahre hinter sich. Zugleich ringen die Eigner der Reederei um die richtige Strategie. Im Frühjahr scheiterten zum wiederholten Mal Gespräche über eine Fusion von Hapag-Lloyd und der zweitgrößten deutschen Linienreederei Hamburg Süd. Ein Grund dafür war, dass Hapag-Lloyd-Großaktionär Klaus-Michael Kühne schon während der Gespräche öffentlich auf einen zügigen Börsengang des fusionierten Unternehmens drängte und damit die Eigner von Hamburg Süd, die Industriellenfamilie Oetker, verprellte. Auch über eine unternehmerische Führung in einer fusionierten Großreederei konnten die Beteiligten keinen Konsens erzielen.
- **Jetzt zeichnet sich die Auflösung** der Eigentümerbündnisse, des Albert Ballin Konsortiums, bei Hapag Lloyd ab als Vorstufe zu einem Börsengang, aber auf jeden Fall zum Verkauf von Anteilspaketen. Die vertraglich begrenzte Dauer des Konsortiums hätte auch verlängert werden können, aber daran haben die Beteiligten offensichtlich kein Interesse, weil sich bei Auflösung neue Handlungsoptionen ergeben. Die Stadt Hamburg ist derzeit der größte Anteilseigner bei Hapag-Lloyd, gefolgt von dem Schweizer Transportunternehmer Kühne und dem Touristikonzern TUI in Hannover. Weitere Miteigner sind die Versicherungen Signal Iduna und HanseMercur in Hamburg sowie die Bank M.M.Warburg als Treuhänder verschiedener Investoren.

TUI hält noch eine Beteiligung von 22% an der Reederei. Der Vorstandsvorsitzender Friedrich Jousen hält einen Börsengang von Hapag-Lloyd jetzt im Herbst 2014 für möglich. Der Touristikkonzern hat bereits vor geraumer Zeit den Ausstieg aus der Containerschifffahrt beschlossen. Bisher ist es dem Hannoveraner Unternehmen aber nur gelungen, die Beteiligung bis auf 22% zu reduzieren. Für den Rest gibt es keinen Käufer, der den gewünschten Preis zahlt. Aus diesem Grund bezeichnet TUI einen Börsengang als wahrscheinlichste Ausstiegsvariante. TUI hat das Recht, den IPO der Reederei auszulösen.

Die Weichen dafür sind bereits gestellt. Der Aufsichtsrat der Reederei hat vor wenigen Tagen einen neuen Vorstand bestellt, der den Gang aufs Parkett vorbereiten soll. Störfeuer von anderen Großaktionären erwartet der TUI-Chef nicht. Sie sollen den Plänen mittlerweile aufgeschlossener als früher gegenüber stehen.

Der TUI-Chef unterstreicht seine Absicht, den Reisekonzern aus Hannover wieder dividendenfähig zu machen. Dies unterstellt vor allem eine Verschmelzung mit der britischen Reisetochter TUI Travel, die zur Zeit noch nicht machbar sei. Grund sei die niedrige Bewertung der TUI AG, die einen Aktientausch gegenwärtig unmöglich mache. Dies soll sich mit dem Ausstieg bei Hapag Lloyd ändern.

Die TUI setzt darauf, dass die anderen Eigner – darunter als größte die Stadt Hamburg und der Logistikunternehmer Klaus-Michael Kühne – mitziehen. Deren Bereitschaft dazu sei größer als bei seinem Amtsantritt noch vor einigen Monaten, sagte der TUI-Chef. Hamburg wollte sich nicht dazu äußern. Aus Sicht der Hansestadt gebe es nichts Neues, sagte ein Sprecher der Finanzbehörde. »Was andere Anteilseigner öffentlich sagen oder nicht sagen, kommentieren wir nicht.« Die Hansestadt ist mit 37% größter Eigner von Hapag-Lloyd und hat angekündigt, ihren Anteil zu verringern.

Es wird also spannend bleiben. Erneut soll Hapag-Lloyd an die Börse, obgleich die Schifffahrtskrise noch nicht ausgestanden ist. Für Hamburg entscheidet sich an dem Umbau der Eigentümerstruktur auch, ob das wirtschaftspolitische Engagement in der maritime Wirtschaft endlich ein zukunftssicheres Standbein erhält.

Quelle: https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/aufraeumarbeiten-bei-hapag-lloyd/