

## Hamburgs Strukturpolitik ist auf Grund gelaufen - Hapag Lloyd erneut mit roten Zahlen



Überraschend ist die Nachricht nicht: Die Traditionsreederei Hapag Lloyd meldet für das zurückliegende Geschäftsjahr 2012 rote Zahlen. Das Unternehmen hat das Geschäftsjahr 2012 mit einem Konzernverlust von 128 Mio. Euro abgeschlossen und ist damit noch tiefer in die roten Zahlen gerutscht als im Vorjahr 2011. Eine Dividende gibt es so wenig wie 2011.

Der Ausfall der Dividenden trifft vor allem den Hamburger Stadtstaat hart. Im Frühjahr 2012 hatte der SPD-Senat mit einem Darlehen von 420 Mio. Euro seinen Anteil an der Reederei auf knapp 37% erhöht. Finanziert werden sollten die Zinsen für das Darlehen mit den Dividendenzahlungen. Die vorangegangenen Beteiligungen an der Reederei hatten die Hansestadt gut 80 Mio. Euro gekostet, denen bis Ende 2011 keinerlei Ausschüttungen gegenüberstanden.

**Der erneute Ausfall** von Dividendenzahlungen bedeutet, dass die Hamburger Vermögensholding, die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, einen Ausfall von 35 Mio. Euro zu verkraften hat. Sie schreibt bereits rote Zahlen und wird daher weitere Finanzmittel aus dem öffentlichen Haushalt in Anspruch nehmen. Weit problematischer ist freilich, dass die Rückkehr zur Dividendenfähigkeit bei der Reederei noch nicht absehbar ist.

**Die Hansestadt hat sich** bei unterschiedlichen Mehrheiten für den Verbleib der Reederei in deutschem Eigentum eingesetzt. Hapag-Lloyd sollte durch die öffentliche Kapitalbeteiligung am Standort zu 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.

**Der einzig erkennbare Ansatz**, struktur- und regionalpolitisch aktiv zu werden, sind die Verhandlungen mit der Reederei Hamburg Süd über eine Fusion der beiden Unternehmen. Wie sich die roten Zahlen von Hapag-Lloyd auf diese Verhandlungen auswirken werden, ist offen. Sollte der Zusammenschluss der Unternehmen gelingen, wird die Hansestadt aber erhebliche Wertberichtigungen für ihre Unternehmensbeteiligung verdauen müssen. Unter dem Strich bleibt dieses Engagement ein erhebliches Verlustgeschäft und ein Ansatz zur Erhöhung der Zukunftsfähigkeit der Wirtschaftsstruktur der Hansestadt ist nicht erkennbar.

**Hapag Lloyd ist in der misslichen ökonomischen Situation** wegen der seit 2009 anhaltenden Schifffahrtskrise, deren Ende sich bislang nicht abzeichnet. Die Hamburger Reederei konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr die Frachtrate, das Transportvolumen und den Umsatz zum Teil deutlich steigern. Trotz des miserablen wirtschaftlichen Umfeldes schnitt Hapag-Lloyd im Branchenvergleich erneut positiv ab. Der Vorstandsvorsitzende Behrendt stellt zurecht fest: »Trotz eines wirtschaftlich schwierigen Umfeldes konnten wir, wie auch 2011, ein positives operatives Ergebnis erwirtschaften. Obwohl wir damit im Branchenvergleich gut abschneiden, blieb das Ergebnis hinter unseren Erwartungen zurück und ist nicht zufriedenstellend. (...) Unser Ziel für das laufende Geschäftsjahr ist eine deutliche Ergebnisverbesserung unter anderem mit Hilfe der bereits angekündigten Ratenerhöhungen und weiteren Kostensenkungen, um wieder eine Dividendenfähigkeit herzustellen.«

**Die überall verbreitete Hoffnung** auf eine Erholung des Welthandels ist angesichts der vorliegenden Daten über die Globalkonjunktur illusionär. Die Schifffahrtskrise dürfte sich bestenfalls gegen Ende des laufenden Jahres ein wenig verflüchtigen. Bis dahin wird die verschärfte Konkurrenz und die um sich greifende Pleitewelle im Reedereigeschäft den Alltag prägen. Hapag Lloyd hat klugerweise die Abnahme von drei Großfrachtern auf das Frühjahr 2014 verschoben, obwohl diese bereits weitgehend finanziert sind. Bisher sollten die Schiffe im zweiten Halbjahr 2013 übernommen werden.

**Auch wenn der Hamburger Senat** die Zeitspanne für eine vorausschauende Politik der Verbesserung der Wirtschaftsstruktur vollständig vertan hat, bleibt die Anforderung jetzt um so dringlicher, wie die starke Abhängigkeit der Hansestadt vom globalen Transportgeschäft gemindert werden kann. Bislang dominiert in diesem Geschäftsfeld weiterhin ein illusionärer Optimismus auf anhaltende Wachstumsraten. Das weltweite Transportvolumen in der Containerschifffahrt soll im laufenden Jahr 2013 um 3% sowie in den Folgejahren wieder um jährlich bis zu 6% wachsen. Bis 2017 soll das globale Transportvolumen um insgesamt 27% oder 33 Mio. TEU auf dann weltweit jährlich 158 Mio. TEU ansteigen. Gleichzeitig bestellt kaum noch eine Reederei Neubauten, und immer mehr Schiffe werden außer Dienst gestellt. Hapag Lloyd Chef Behrendt: »Angebot und Nachfrage bewegen sich wieder aufeinander zu. Da 90 Prozent aller Güter im Welthandel über See transportiert werden, ist die Containerschifffahrt

nach wie vor eine klare Wachstumsindustrie.«

**Mag sein, dass die agile Hamburger Reederei** – eventuell im Verein mit Hamburg Süd – sich im Wettbewerb behaupten kann. Für die Hansestadt Hamburg ist die Illusion von einer klaren Wachstumsindustrie schon jetzt ein Desaster. Vorausschauend Struktur- und Regionalpolitik geht anders.

Quelle: [https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen\\_ansichten/detail/artikel/hamburgs-strukturpolitik-ist-aufgrund-gelaufen-hapag-lloyd-erneut-mit-roten-zahlen/](https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/hamburgs-strukturpolitik-ist-aufgrund-gelaufen-hapag-lloyd-erneut-mit-roten-zahlen/)