

Hapag-Lloyd und die Wirtschaftspolitik der SPD



Hapag-Lloyd ist eines der traditionsreichsten Unternehmen und damit auch wichtiger Faktor für Arbeitsplätze und Einkommen in Hamburg. Der SPD-Senat will jetzt weitere 420 Mio. Euro in Hapag-Lloyd investieren. Der Anteil der Stadt an der Reederei würde danach von 23,6% auf 36,9% steigen. Die Bürgerschaft soll dem Kauf bis Ende März zustimmen. Andernfalls könnte der Anteilsverkäufer TUI von der Vereinbarung zurücktreten.

Schon 2008, kurz vor dem Ausbruch der bis heute anhaltenden schweren Wirtschafts- und Finanzkrise, hat sich die Stadt Hamburg – damals noch von Schwarz-Grün regiert – entschlossen, die Traditionsreederei vor dem Zugriff durch einen internationalen Investor abzuschirmen. Die Stadt gründete mit privaten Investoren das Albert Ballin Konsortium und investierte rund 735 Mio. Euro. Das Ziel damals wie heute: Hapag-Lloyd als eigenständige Reederei mit Sitz in Hamburg zu erhalten und weiter zu entwickeln.

Keine Frage: Die Absicht, ein für die Hamburger Wirtschaftsstruktur wichtiges Unternehmen, dem nationalen Einfluss zu erhalten, wirft eine Reihe von drängenden Problemen auf:

- Die Stadt Hamburg rückt mit dem Ankauf weiterer Anteile zum größten Investor eines weltweit agierenden Unternehmens auf; die politische Führung der Hansestadt zeichnet sich bisher allerdings nicht durch ausgewiesene Kompetenz in der Unternehmenspolitik aus.
- Selbst wenn dieses Engagement als vorübergehende Intervention verstanden wird, bleibt festzuhalten: Die Krise hat dazu geführt, dass ein Weiterverkauf oder Börsengang seit 2008 wegen der damit verbundenen Risiken unterblieben ist.
- Die Stadt handelt als Investor und zurecht wird gefragt, ob das eingesetzte Kapital auch ohne Wertberichtigungen zurückfließen wird. Da diese »Vermögenspolitik« selbst über Kredite erfolgt, ist die Neuverschuldung und die aus dem Haushalt zu tragende Zinslast von ca. 50 Mio. Euro jährlich in den Zeiten der »Schuldenbremse« sehr kritisch zusehen. Das bisherige Hapag-Engagement der Stadt weist 81,6 Mio. Euro Finanzierungskosten aus, aber nur 23,5 Mio. Euro Einnahmen. Unterm Strich ist das ein Minus von 58,1 Mio. Euro – keine überzeugende Begründung dafür, den Anteil auszuweiten.
- Nicht zu bestreiten ist schließlich, dass im Geschäftsfeld der Seefracht und Logistik die Krisenkonstellation noch keineswegs überwunden ist.

Tektonische Veränderungen in der Unternehmenslandschaft

Wegen mehrfacher Veränderungen der Unternehmenslandschaft landete die HAPAG 1997 bei dem damaligen Preussag-Konzern. 1998 wurde die TUI diesem Konzern durch Zukäufe hinzugefügt. 2002 beschloss die Hauptversammlung der Preussag eine Umbenennung des Konzerns in TUI AG. Dieser Mischkonzern mit Geschäftsfeldern Touristik und Frachtgeschäft war dem Druck ausgesetzt, durch eine Konzentration auf Kernbereiche eine höhere Profitabilität auszuweisen.

2008 wurde bekannt, dass die TUI Muttergesellschaft das Containergeschäft aus der Hapag-Lloyd herauslösen wollte, um sich auf ihr klassisches Kerngeschäft Touristik zu fokussieren. Nach diversen Auseinandersetzungen mit Interessenten am Frachtgeschäft einigte man sich auf die jetzt noch gültige »Hamburger Lösung«. Ursprünglich war geplant, dass das Konsortium Albert Ballin 100% der Hapag-Lloyd kaufen sollte. Bedingt durch die Finanzkrise war der aus Steuergründen in die Schweiz ausgewanderte Unternehmer Kühne gezwungen, seinen mittelbaren Anteil zu reduzieren. Infolgedessen behielt der TUI-Konzern selbst 43,3% und das Konsortium übernahm nur noch 56,7%.

Die Finanzkrise ging nicht spurlos an Hapag-Lloyd vorbei. Mehrfach mussten die Eigentümer einspringen und sowohl Eigen- als auch Fremdkapital in Form von Kreditlinien zur Verfügung stellen.

Nachdem sich die Hapag-Lloyd im Jahr 2010 deutlich erholt hatte, geht es seitdem wieder abwärts. Dies betrifft nicht nur Hapag-Lloyd, sondern die gesamte Branche. Hintergrund ist, dass die Frachtraten für den Transport der Container in den Keller gegangen und die Preise für Treibstoff deutlich gestiegen sind. Der Hauptgrund für den großen Druck auf die Frachtraten, der dazu geführt hat, dass die Transportpreise je Container um bis zu 50% eingebrochen sind, ist der Aufbau von großen Überkapazitäten.

In den goldenen Jahren vor der Wirtschaftskrise 2008 bestellten die Reedereien in Aussicht auf ein weiter

boomendes Geschäft Schiff um Schiff. Dann brachen die Gewinne ein. Weiter bestellt wurde trotzdem, da die Schiffe günstiger wurden und die Erholung schon in Sichtweite schien. Das rächt sich nun. Viele dicke Pötte laufen erst jetzt vom Stapel der Werften. Laut den Analysten von Drewry wird sich 2012 die Zahl der Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 8.000 Containern um ein Viertel erhöhen.

Die beiden Marktführer unter den Container-Reedereien, Maersk und die Schweizer Reederei MSC, liefern sich einen erbitterten Kampf um Marktanteile und kaufen bis vor kurzem Ladungsaufträge zu immer niedrigeren Konditionen ein. Auch bei Hapag-Lloyd hatte sich das Herbstgeschäft 2011 deutlich verschlechtert. Die Reeder haben sich mittlerweile auf einen Weg einigen können, um die Frachtraten wieder zu stabilisieren: Sie nehmen Schiffe aus dem Markt. Die Reederei Maersk trennte sich von knapp 10% ihres Transportvolumens. Hapag Lloyd selbst hat nach den aktuellsten Veröffentlichungen den Bestand an im Eigentum der Unternehmens befindlichen Schiffen von 59 auf 41 reduziert. Was mit den nicht mehr aufgeführten Schiffen passiert ist, ist noch nicht abschließend geklärt. Wurden diese Schiffe lediglich stillgelegt, verkauft oder abgewrackt? Anhand der zum III.Quartal 2011 veröffentlichten Zahlen ist zu vermuten, dass man einen Teil der Verkaufserlöse für diese Schiffe zur Stabilisierung des Ergebnisses verwendet hat. Das Konzernergebnis zum III. Quartal weist mit 9,6 Mio. Euro nur mehr einen kleinen Gewinn aus. Im Vorjahreszeitraum waren es noch 217,7 Mio. Euro. gewesen.

Die Zukunftsaussichten für die Branche sind nicht gut. Experten erwarten noch mindestens ein bis zwei Jahre schwierige Bedingungen. Die wichtigsten Routen für diese Containerschiffe befinden sich zwischen Europa und Asien. Ausgerechnet auf diesen Linien kamen immer neue Containerschiffe hinzu, sodass sich dieser Effekt zusätzlich negativ auf die zu erzielenden Frachtraten (Transportpreise) ausgewirkt hat. Lange Monate sind die Frachtraten im Containerverkehr gesunken – so tief, dass die großen Reedereien im vergangenen Jahr 2011 zusammen Milliardenverluste einfuhren. Doch jetzt scheint der Abwärtsstrudel gestoppt zu sein. Neben den Branchenbedingungen kam die Hamburger Traditionswerft Hapag-Lloyd auch wegen Veränderungen der Eigentümerstruktur in schweres Fahrwasser. Die TUI als einer der Anteilseigner steht selbst unter hartem Wettbewerbsdruck und will mit dem Verkauf ihrer Anteile an der Hapag-Lloyd ihre Position im internationalen Touristiksektor konsolidieren. Der seit vielen Jahren von hohen Schulden belastete Konzern kündigte an, zum Ende des Geschäftsjahres im Herbst 2012 schuldenfrei sein zu wollen. Dazu trage auch der aktuelle Verkauf weiterer Anteile an Hapag-Lloyd bei, der bis Jahresmitte 700 Mio. Euro in die Kasse spülen soll.

Eigentümerstruktur bis Anfang 2011

Bis Anfang 2011 hielt die TUI 43,3% an der Hapag-Lloyd Holding, die als Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns fungiert. Auf das Albert Ballin Konsortium entfielen 56,7%. An diesem Konsortium war Hamburg mit 40,67% beteiligt. Am 3.März 2011 veräußerte der TUI-Konzern bereits 11,3% seiner Anteile an den Albert Ballin Konzern, sodass nach Abschluss dieses Aktienverkaufs die TUI nunmehr 38,4 % an der Hapag-Lloyd Holding hält. »Albert Ballin« besitzt nach diesem Deal die restlichen 61,6% an der Hapag-Lloyd Holding.

Nach dem Halbjahresbericht 2011 der Hapag-Lloyd sieht die aktuelle Eigentümerstruktur wie folgt aus: Als Teil des Konsortiums »Albert Ballin« hält Hamburg über seine HGV Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft 23,6% an der Hapag-Lloyd Holding, bezogen auf 100 % aller Anteilseigner einschl. dem TUI-Anteil. Weitere Teilhaber am Konsortium sind die Kühne Holding (24,6 % an der Gesamt-Holding), die Iduna (5,5 %), die HSH Nordbank (3,2 %), die Hanse-Merkur (1,5 %) sowie ein Investorenpool unter Leitung der M.M. Warburg (3,2 %).

Die angestrebte Neuregelung der Eigentumsverhältnisse bei Hapag-Lloyd

Anfang dieses Jahres hat die TUI erwartungsgemäß dem Ballin-Konsortium die TUI-Anteile angedient, was auf eine Vertragsregelung aus den zurückliegenden Jahren zurückgeht. Wenn das Konsortium die angedienten Aktien nicht erwerben würde, dürfte die TUI an Dritt-Interessenten verkaufen. Und nicht nur das: Die TUI könnte gleichzeitig verlangen, dass auch Aktienteile aus dem Eigentum des Konsortiums veräußert werden müssen, damit ein potentieller dritter Erwerber knapp über 50% der Aktien an der Hapag-Lloyd und somit die Aktienmehrheit erwerben könnte.

Ursprünglich war geplant, dass die TUI ihre restlichen 38,4% über einen Börsengang zu Geld machen sollte. Die Situation an den Finanzmärkten lässt diesen Weg derzeit jedoch nicht zu. Trotzdem hofft man wieder auf die Möglichkeit eines Börsenganges in 2013.

Um das vertraglich fixierte Andienungsrecht der TUI an das Ballin-Konsortium nicht ausüben zu müssen, dieses Andienungsrecht trotzdem aufgehoben werden und die TUI Kasse machen kann, sieht die aktuelle Vereinbarung wie folgt aus:

1) Die TUI hatte ein sogenanntes Hybridkapital II an die HLAG gewährt. Der nach teilweiser Tilgung durch die HLAG selbst noch verbleibende Restbetrag beträgt 250 Mio. Euro. Die Hälfte hiervon wird der TUI von dem Albert

Ballin Konsortium zum 31.03.12 abgekauft und sofort in Aktienkapital im Wege einer Kapitalerhöhung umgewandelt. Der hierfür zugrundeliegende Aktienkurs ist mit 41,22 Euro / Aktie festgelegt. Von den 125 Mio. Euro, die das Albert Ballin Konsortium aufzubringen hat, stemmen die HGV 87,5 Mio. Euro, Kühne Maritime 33,33 Mio. Euro, die Hanse Merkur 2,7 Mio. Euro und die Signal Iduna 1,47 Mio. Euro.

2) Zu Ende Juni 2012 erwirbt das Albert Ballin Konsortium von der TUI weitere 17,44% des Kapitals an der HLAG gegen Zahlung eines Gesamtpreises von 475 Mio. Euro. Dieser Schritt wird von der HGV mit 332,5 Mio. Euro, von Kühne Maritime mit 126,6 Mio. Euro, von der Hanse-Merkur mit 10,3 Mio. Euro und der Signal Iduna mit 5.5 Mio. Euro getragen.

3) Vereinbarung wurde darüber hinaus, dass die HLHAG (Holding) der TUI Hapag-Aktien zu einem Kaufpreis von 37,5 Mio. Euro am 31.03.2013 abkauft. Basis der Transaktion sollen die Ergebnisse des I. Quartals 2013 sein. Die Summe der vorgesehenen Transaktionen aus Schritt I und II beträgt 600 Mio. Euro. Davon soll die HGV 420 Mio. Euro, Kühne Maritime 160 Mio. Euro, Hanse-Merkur 13 Mio. Euro und die Signal Iduna sieben Mio. Euro tragen.

Nach diesen Transaktionen ergäbe sich folgende neue Eigentümerstruktur:

Das Albert-Ballin Konsortium würde 77,96 %, die TUI 22,04 % an der Hapag Lloyd AG halten. (Dieses Verhältnis gilt bis zum in Schritt III beschriebenen Aktienrückkauf durch die HLHAG von der TUI).

Die 77,96 % des Albert Ballin Konsortiums teilen sich wie folgt auf:

- Kühne Maritime - 28,17%
- HGV - 36,88%
- Signal Iduna - 5,27%
- HanseMerkur - 1,81 %
- HSH Nordbank - 2,92%
- M.M.Warburg - 2,92%

Warum die Eile?

Die TUI selbst und damit auch der Aktienkurs der TUI stehen gewaltig unter Druck. TUI benötigt dringend Cash. Der Analyst Morgan Stanley hatte im letzten Jahr eine Bewertung der Hapag-Lloyd Anteile der TUI vorgenommen und war zu einem negativen Ergebnis gekommen. Morgan Stanley hält allerdings eine Verdoppelung des TUI-Aktienkurses innerhalb der kommenden sechs Monate für den Fall für möglich, dass die TUI ihr Hapag-Lloyd Paket spätestens Januar 2012 verkaufen kann. Dieses scheint ja nun bis Mitte 2012 zu funktionieren.

Was könnte eine Stabilisierung der HLAG gefährden?

Die Gesellschafter streben für 2013 erneut einen Börsengang an, wenn die Geschäfte und somit die Ergebnisse der HLAG sich stabilisieren. Die Risiken, dass diese Stabilisierung nicht gelingt, bleiben allerdings hoch. Folgende Faktoren spielen dabei vor allem eine Rolle:

1. Die Frachtraten verbleiben auf niedrigem Niveau bzw. fallen weiter.
2. Die Konjunkturdaten in Asien konsolidieren sich auf niedrigem Niveau.
3. Die Energiepreise steigen weiter.
4. Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven mit dem Hauptnutzer, der dänischen Reederei Maersk, etabliert sich wie von den Betreibern erhofft.
5. Ein weiterer Gesellschafter innerhalb der HLAG kommt in eine Notsituation und müsste Kasse machen. Das würde erneut zu einer schweren Unruhe innerhalb der Gesellschaftergemeinschaft führen. Alle derzeit geplanten Vereinbarungen wären nicht mehr realisierbar

Warum muss der Senat eine Lösung finden?

Der Senat muss sich bildlich zwischen »Pest und Cholera« entscheiden. Die für Hamburg schwerwiegenden und kostspieligen Vertragsgrundlagen hat der schwarz-grüne Vorgängersenk geschaffen. Somit ist er auch verantwortlich für die derzeit überaus starke Verhandlungsposition der TUI. Verhandlungsführer für die Stadt Hamburg war damals der ehemalige CDU-Senator Dr. Peiner. Der Antwort auf eine kleine Anfrage ist zu entnehmen, dass Peiner – pikanterweise – bereits seit 2007 Verwaltungsratsmitglied bei Kühne und derzeit immer noch Kühnes Berater ist.

Angesichts der übernommen Vertragslage und den aktuellen ökonomischen Rahmenbedingungen drängt sich die Einschätzung auf, dass das letztlich unverzichtbare Engagement für Hapag-Lloyd mit hohen ökonomisch-finanziellen Risiken verbunden ist. Es geht dabei auch um die Weiterentwicklung der Wirtschaftsstruktur der

Hansestadt.

Neben dem Engagement bei Hapag wird auch das Projekt Elbvertiefung nur mit höheren Kosten durchzusetzen sein. Bislang waren für das aus Hamburger Sicht wichtige Projekt für die maritime Wirtschaft rund 385 Mio. Euro veranschlagt worden. Davon würden zwei Drittel auf den Bund entfallen. Neuerdings ist von »mindestens« 500 Mio. Euro die Rede. Auf den Stadtstaat Hamburg würden weitere 40 Mio. Euro zukommen. Außerdem lauern beim Hafententwicklungsplan und der Umgestaltung der HPA weitere Finanzaufwendungen. Es wird hohe Zeit, dass in der Hamburger Politik endlich über eine tragfähige Zukunftsperspektive für die Wirtschaftsstruktur debattiert wird.

Quelle: https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/hapag-lloyd-und-die-wirtschaftspolitik-der-spd/