

## Standortpolitik der SPD



Henry M. Trotter at en.wikipedia

In der Not fallen Zusammenschlüsse von Unternehmen häufig leichter. Dies ist auch das Motto für die Verhandlungen von Hapag-Lloyd und Hamburg Süd über eine Fusion. Denn diese Ankündigung fällt in eine Krisenkonstellation. Die konjunkturellen Perspektiven haben sich auch in Deutschland deutlich verschlechtert. Für das Winterhalbjahr 2012/2013 deutet sich ein Rückgang der wirtschaftlichen Leistung an. Hierbei spielt neben den zum Teil schweren Anpassungsrezessionen im Euro-Gebiet auch

die Verlangsamung der globalen Konjunktur eine Rolle. Erst in der zweiten Jahreshälfte von 2013 soll es wieder langsam aufwärtsgehen.

**Das bedeutet: Die Geschäftsaussichten** der Unternehmen haben sich in den letzten Monaten eingetrübt. Dies gilt nicht nur für export-, sondern auch für binnenorientierte Branchen. Von der Weltwirtschaft kamen längere Zeit keine größeren Impulse, die Nachfrage aus dem Euro-Raum lässt erheblich nach, und bei den Aufträgen aus dem Inland macht sich vor allem die Investitionsschwäche bemerkbar. Logischerweise verstärkt dies die seit längerem anhaltende Krise des Schiffstransports.

»Für viele Charterreeder geht es 2013 um die Existenz«, so die These von Michael Behrendt, dem Präsident des Verbandes Deutscher Reeder (VDR). »Mit dem dauerhaften Rückzug wichtiger Schiffsbanken wird der Charterbranche praktisch der Stecker herausgezogen.« Damit drohe der gesamte maritime Sektor in Deutschland zu zerbrechen und der maritime Standort Deutschland seine Stellung in der Welt zu verlieren. Die Auswirkungen für die Gesamtwirtschaft und die Arbeitsplätze wären gravierend. Denn die deutschen Reeder dirigieren rund ein Drittel der weltweiten Containerschiffsflotte, mehr als 1.700 Schiffe. Sie beschäftigen 73.000 Seeleute an Bord und 23.000 Arbeitskräfte an Land. Der jährliche Umsatz liegt bei rund 50 Mrd. Euro. Die meisten der rund 400 Reedereien sind mittelständische Unternehmen, die nur über wenige Schiffe verfügen und die an die großen internationalen Linienreedereien verschartert werden.

**Forderungen nach Abwrackprämien** erteilte die Bundesregierung eine Absage. Abgelehnt wurde auch die Forderung, dass die Staatsbank KfW für in Bedrängnis geratene Reedereien befristete Überbrückungskredite gibt oder bestehende Schiffsfinanzierungen übernimmt. Die kriselnde deutsche Schifffahrt erhält im nächsten Jahr lediglich eine staatliche Unterstützung in Höhe von 57,8 Mio. Euro; mit diesem Mini-Beitrag wird die Krise nicht wirklich behoben.

**Die Schifffahrtskrise zwingt die beiden** großen deutschen Linienreedereien Hapag-Lloyd und Hamburg Süd an den Verhandlungstisch. Versuche, sie in einen Konvoi zu bringen, hat es wiederholt gegeben. Zuletzt wurde es im Herbst 1996 versucht. Neben dem Ausscheiden aus dem Markt sind Fusionen eine Alternative. Der Trend zu weltumspannenden Logistiknetzen wird durch die Entwicklung massiv befördert werden. Vorbild ist die weltweit führende dänische Mærsk Line, die mit 580 Frachtern auf den sieben Meeren unterwegs ist. Wegen Überkapazitäten sind aktuell die Frachtraten – die Preise für den Containertransport – auf einem niedrigen Niveau. Gleichzeitig belasten hohe Treibstoffkosten die Reedereien. Deshalb schreiben viele Schifffahrtsunternehmen weltweit unter dem Strich rote Zahlen. Besserung ist bestenfalls in zwei Jahren zu erwarten.

**Für die angestrebte Fusion gibt es keine Erfolgsgarantie.** Gleichwohl begrüßen der Hamburger Senat und die Gewerkschaft Verdi die Gespräche. Es gebe die Chance, dass ein Zusammenschluss die Wettbewerbsfähigkeit insgesamt stärke und damit einen Beitrag zur Standortsicherung leiste. Eigentlicher Treiber der möglichen Fusion ist der in der Schweiz lebende Transportnehmer (Kühne & Nagel) Kühne. Der Großaktionär hatte seit längerem angekündigt, er wolle Hapag-Lloyd durch Allianzen zu einer weltweit führenden Containerlinie ausbauen. Nach der Neuordnung der Gesellschafterstruktur stehe die Strategie wieder im Vordergrund. Der eigentliche Großaktionäre von Hapag-Lloyd ist die Hansestadt Hamburg mit einer Beteiligung von 37% (im Wert von 1,1 Mrd. Euro). Der Reisekonzern TUI ist mit 22% drittgrößter Eigner. Die TUI hofft das Bleigewicht der roten Zahlen schreibenden Reederei endlich loszuwerden. Falls sich die beiden Reedereien einigten, ergäbe sich für den Reisekonzern aus Hannover eine »zusätzliche Wertchance«. Dies gilt auch für die Hansestadt.

**Gleichwohl wird es in naher Zukunft** selbst bei einer Einigung nur mit deutlichen Wertverlusten bei der Beteiligung und den vorhandenen Arbeitsplätzen abgehen. Rund 11.400 Mitarbeiter hätte die neue deutsche Großreederei nach der Fusion auf dem Papier; aber Fusionen machen nur Sinn, wenn sie mit deutlichen Synergieeffekten – sprich weniger Arbeitsplätzen – verbunden sind. Finanzsenator Tschentscher macht auf Optimismus und erwartet keine Arbeitsplatzverluste. Eine solche Allianz biete große Chancen für Hamburg. Die Stadt habe »großes

Interesse«, ein fusioniertes Unternehmen am »Standort Hamburg zu sichern«. Zusätzliche Mittel werde die Stadt aber nicht investieren. Immerhin: Der Ausflug der SPD-Politiker in die Gestaltung des wirtschaftlichen Strukturwandels könnte noch weit desaströser ausfallen.

Quelle: [https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen\\_ansichten/detail/artikel/standortpolitik-der-spd/](https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/standortpolitik-der-spd/)