

21. FEBRUAR 2012

Die Übernahme weiterer Anteile an Hapag – Lloyd ist richtig



Henry M. Trotter at en.wikipedia

Die Diskussion um die Hapag-Lloyd-Anteile nimmt Fahrt auf. Am Sonntag meldet sich der Wirtschaftssachverständige und stellt fest, dass dieser Deal die Konkurrenzverhältnisse fatal verschiebe und deshalb abzulehnen sei. Vorher war der Deal mit den Kennzeichen VEB Hamburg etc. geführt worden und die FAZ überschlug sich mit der Kennzeichnung der „staatskapitalistischen Schutzübung“, um dann nicht nur dem SPD Senat, sondern auch seinen Vorgängern „ordnungspolitische Gewisslosigkeit“ vorzuwerfen.

In der politischen Debatte hat sich bisher die GAL durch die Beiträge von Jens Kerstan hervorgetan, der die Übernahme in Frage stellt und darauf hinweist, dass gerade den Universitäten in Hamburg dieser Betrag fehle, um exzellent zu werden.

Versuchen wir das Ganze zu sortieren:

Die Staatsinterventionen in Hamburg in den letzten Jahren:

Die verschiedenen Interventionen des Hamburger Staates bei bedeutenden Hamburger Unternehmen (Beiersdorf, Aurubis (vormals Affi) und Hapag Lloyd im Jahre 2009) wurden einvernehmlich getragen. Sie sollten und haben die Hamburger Firmenzentrale und Arbeitsplätze geschützt. Und sie haben sich finanziell (bis auf den nicht abgeschlossenen Hapag-Lloyd-Deal) sogar als Gewinn für den Staatshaushalt erwiesen. Was nicht unbedingt zu erwarten war. Damit wurde der deutliche Beweis erbracht, dass sich solche Interventionen lohnen können und das „Mantra des Markt, Markt über alles“ Unsinn ist.

Hapag Lloyd konkret

Beim Einstieg der Hansestadt als Teil-Eigentümerin von Hapag Lloyd im Jahre 2008 drohte eine Übernahme durch eine andere große Reederei, die die Hapag Lloyd auszuschlachten drohte, um die eigenen Reihen zu verstärken. Es drohte nicht nur eine Schließung der Firmenzentrale, sondern ebenso eine völlige Neuaufstellung der internationalen Routen am Hamburger Hafen vorbei. Schon damals dominierte die Grand Alliance (stark geprägt von Hapag Lloyd) 40 Prozent des Umsatzes im Hamburger Hafen. Diese Drohung war auch deshalb so real, da Hapag Lloyd das einige Jahre vorher mit der kanadischen Reederei CP Ships gemacht hat. Im Jahre 2006 wurde diese Reederei von Hapag Lloyd aufgekauft, in die Einzelteile zerlegt und die meisten der 4600 Arbeitsplätze abgeschafft. Für Hapag Lloyd in Hamburg konnte diese erste Bedrohung abgewendet werden.

Die Situation jetzt

Aber in der Zwischenzeit hat sich die Krise der Schifffahrt weiter verfestigt und die gegenwärtigen und zukünftigen Überkapazitäten (durch die Anlieferung weiterer bestellter Schiffe in den nächsten Jahren) drohen, diesen Zustand zu verlängern und zu verschärfen. Der auf dieser Krise aufbauende Kampf zwischen den großen Reedereien hat die Transportkosten im Containerbereich unter die Betriebskosten gedrückt. Dieser Kampf wird im Wesentlichen von großen den größten Reedereien

geführt und versucht, kleine Reedereien aus dem Markt zu werfen sprich Pleite gehen zu lassen. Welche Auswirkungen das auf den Schifffahrtstandort Hamburg mag gegenwärtig nicht klar zu sein – allerdings geht es mehr als um den Standort der Zentrale in Hamburg.

Dieser Zustand mag für einen Wirtschaftswissenschaft normale Marktschwankungen sein – für den Schifffahrtstandort Hamburg ist er eine reale Bedrohung.

Daher gibt es für den Senat zwei Entwicklungsmöglichkeiten:

Läuft die Schifffahrtskrise einigermaßen glimpflich aus, wird Hamburg einen guten Preis für sein Engagement erhalten. Falls über die Krise heftiger wird hat die Stadt über die Hapag Lloyd zumindest die Chance eines positiven Einflusses.

Für die Linke ist dementsprechend eine solche politische Entscheidung richtig.

Wo liegen die Probleme?

Unterstützen wir auch den Prozess als solches, sind uns viele Entscheidungen um den Verkauf herum unbekannt. Dieses gilt es in den nächsten Wochen in den Ausschüssen der Bürgerschaft zu erfahren.

Dabei gibt v.a. zwei Felder unserer kritischen Nachfragen:

Der Preis für die Beteiligung wurde in einem erstaunlichen Verfahren ermittelt und bedarf einer kritischen Betrachtung. Außerdem lässt uns das leicht devote Verhältnis des Hamburger Senats zu dem Miteigentümer Kühne skeptisch sein. Kühne hat eigene Interessen an Hapag Lloyd und von seinen hamburgischen Gefühlen lassen wir uns bei einem steuerflüchtigen Großverdiener nichts vormachen. Hier sollte der Senat die Stärke haben auch von einer eigenständigen Rolle überzeugt zu sein.

Die Schuldenbremse zeigt bei dieser politischen Entscheidung ihre ganze Gefährdung politischer Handlungsmöglichkeiten. Denn son richtiger Unterstützer der Schuldenbremse hat natürlich Probleme mit dieser durchaus vernünftigen Aktion. Denn für ihn soll der Staat zurückgeführt werden auf kleines mickriges politisches Leben ...

Hamburg, 20.2.2012 Norbert Hackbusch

[zurück zu: Detail](#)

QUELLE: [HTTP://ARCHIV.LINKSFRAKTION-HAMBURG.DE/NC/POLITIK/FACHBEREICHE/HAUSHALT/DETAIL/ARTIKEL/DIE-UEBERNAHME-WEITERER-ANTEILE-AN-HAPAG-LLOYD-IST-RICHTIG/](http://ARCHIV.LINKSFRAKTION-HAMBURG.DE/NC/POLITIK/FACHBEREICHE/HAUSHALT/DETAIL/ARTIKEL/DIE-UEBERNAHME-WEITERER-ANTEILE-AN-HAPAG-LLOYD-IST-RICHTIG/)