



Mega-Reederei-Fusion wird konkreter

Hapag-Lloyd und CSAV unterzeichnen Absichtserklärung / Bremer Rhederverein begrüßt Vorhaben



Kommt es zur Fusion mit CSAV aus Chile, wird Hapag-Lloyd die weltweit viertgrößte Reederei sein.

FOTO: DPA

Die erwartete Fusion zwischen Deutschlands größter Containerreederei Hapag-Lloyd und der chilenischen Reederei CSAV wird konkreter: Beide Seiten unterzeichneten eine Absichtserklärung zum Zusammenschluss. Der Bremer Rhederverein würde die Mega-Fusion begrüßen, weil dadurch der Deutsche Schifffahrtsstandort insgesamt gestärkt werde.

VON PETER HANUSCHKE

Hamburg-Bremen. An Gesprächsstoff aus alten Zeiten mangelt es nicht, wenn die ehemaligen Mitarbeiter und Freunde vom Norddeutschen Lloyd zu ihren alljährlichen Treffen in Bremen zusammenkommen. Dieses Mal, am 20. Februar, wird es aber mit Sicherheit vor allem um Hapag-Lloyd gehen, der Reederei, die 1970 aus dem Zusammenschluss der Traditionsunternehmen Norddeutscher Lloyd aus Bremen und der Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft hervorging. Denn nun will Hapag-Lloyd selbst fusionieren, und zwar mit der Containersparte der chilenischen Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV).

Hapag-Lloyd würde zusammen mit CSAV von Platz sechs auf Rang vier der weltweit größten Reedereien vorrücken. Nach wochenlangen Vorgesprächen hinter verschlossenen Türen haben Hapag-Lloyd und CSAV nun eine Absichtserklärung mit dem Ziel unterzeichnet, innerhalb von sechs Monaten zu einem Abschluss zu kommen. Bereits im vergangenen Jahr hatte Hapag-Lloyd einen Zusammenschluss mit einem Mitbewerber anvisiert: Die Fusion mit der zum Oetker-Konzern gehörenden Reederei Hamburg Süd scheiterte aber.

Das Ziel, größer zu werden, um in der wegen massiver Überkapazitäten seit 2009 krankelnden Branche besser aufgestellt zu sein, bleibt aber auch bei diesem angestrebten Deal das gleiche: Die Fusionspartner versprechen sich von dem Zusammenschluss Einsparungen von 300 Millionen US-Dollar (221 Millionen Euro). Nach Angaben von CSAV soll künftig Hapag-Großaktionär Klaus-Michael Kühne (bisher 28,2 Prozent) zusammen mit der Stadt und CSAV 75,5 Prozent der Aktien des fusionierten Unternehmens kontrollieren. CSAV werde dabei zunächst mit 30 Prozent der Hapag-Anteile größter Anteilseigner. Die größere Hapag-Lloyd-Reederei käme auf ein jährliches Transportvolumen von rund 7,5 Millionen Standardcontainern (TEU). Die Hamburger hatten Ende September 152 Containerschiffe in Betrieb, CSAV nach eigenen Angaben 51.

Reizvoller Südamerika-Markt

Mit der Fusion würde Hapag-Lloyd den drei führenden Reedereien Maersk, MSC und CMA CGM etwas näher kommen – die drei streben bekanntlich ihrerseits eine Kooperation an und wollen mit der sogenannten P3-Allianz auf den wichtigsten Liniendiensten ihre Schiffe gemeinsam fahren lassen. Hapag-Lloyd würde durch den Deal aber nicht nur an Größe gewinnen, sondern sich einen Markt erschließen, in dem das Unternehmen bisher nur mit rund zehn Prozent seiner Transportkapazitäten vertreten war: Im südamerikanischen Markt, der als sehr speziell gilt, gehört nämlich CSAV neben Hamburg Süd zu den führenden Reedereien. Viel Wachstumspotenzial liegt vor allem auch in der Entwicklung des Handelsvolumens zwischen der Westküste Südamerikas und Asien.

Aus Sicht des Bremer Rhedervereins werde durch den geplanten Zusammenschluss der Schifffahrtsstandort Deutschland gestärkt. Geschäftsführer Robert Völkl: „Die Fusion ist Folge eines seit Jahren rühsenen Wettbewerbs unter den Containerlinien.“ Ob sie auch der Anfang einer neuen Konsolidierungswelle sei, bleibe abzuwarten. „Eine Konsolidierung wäre nötig, um die Angebotsseite nachhaltig zu stärken und wieder auskömmliche Frachtraten im Markt zu erzielen.“ Negative Auswirkungen auf Reedereien aus der Region befürchtet Völkl nicht: „Bremer Reedereien unterhalten bekanntlich keine eigenen Containerliniendienste. Sie verchartern als sogenannte Trampreeder ihre Schiffe aber häufig an große Containerlinien-Reedereien.“ Eine Konsolidierung in der Containerlinienschifffahrt werde vorübergehend zu einer geringeren Nachfrage nach Chartertonnage führen. „Aber auch heute schon ist der Markt für die Trampreeder äußerst schwierig.“ „Erst dann, wenn die Containerlinienreedereien in einem gesunden Markt wieder Gewinne erzielen können, werden die Trampreeder wieder bessere Zeiten sehen.“ Auch vor diesem Hintergrund begrüßt der Rhederverein einen möglichen Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und CSAV.

Es werde auch in Zukunft kleinere Reedereien geben, aber auf den Hauptstrecken sei es aufgrund der inzwischen dort vorzuziehenden Unternehmens- und Schiffsgrößen von Vorteil, wenn man selbst auch entsprechend leistungsstark sei, so Burkhard Lemper, einer von drei Direktoren des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik. „Das ermöglicht, dass man die großen und pro transportiertem Container kostengünstigen Schiffe ein-

setzen kann.“ Hinzu komme, dass die Kunden heute einen relativ dichten Fahrplan erwarten und somit ein einzelner separater Dienst in einem Fahrtgebiet oftmals als attraktives Angebot nicht ausreichte. Die Kunden erwarten oftmals ein breites Angebot aus einer Hand. „Kleine Anbieter werden sich in Nischen behaupten können, auf den Hauptstrecken geht der Trend aktuell zu großen Einzelreedern oder Konsortien zur Bündelung und Optimierung der Kapazitäten.“

Zu den geplanten Groß-Fusionen sagte Lemper, dass sie zu einer höheren Konzentration und zu einem Trend weiter in Richtung auf einen Oligopolmarkt führen. „Das heißt einen Markt mit wenigen, meist großen Anbietern beziehungsweise Wettbewerbern.“ In einem solchen Markt gebe es typischerweise entweder eine Tendenz zu heftigstem, manchmal rühsenem Wettbewerb oder aber der Erkenntnis, „dass alle Seiten besser damit leben, wenn sie sich nicht ständig Preiskämpfe liefern.“ Man müsse davon ausgehen, dass mögliche Fusionen und auch die Kooperation im Rahmen des P3 die Intensität des Preiswettbewerbs mittelfristig reduzieren. Einerseits bedeute das dann eine Marktstabilisierung mit besserer Planbarkeit für Linien und Kunden, andererseits dürfe das durchschnittliche Rateniveau für die Kunden zumindest leicht steigen.

„Natürlich werden wir über Hapag-Lloyds Fusionspläne sprechen“, sagte gestern Michael Müller-Larrey, Mitorganisator des Norddeutschen-Lloyd-Treffens. Es werde aber nicht einfach sein, die südamerikanische und die hanseatische Kultur zusammenzubringen. „Im Grunde genommen bedauern wir, dass es nicht zu einer Fusion mit Hamburg Süd gekommen ist.“