

IM SOG DER KRISE

10 % unbeschäftigt

Jedes zehnte Containerschiff liegt derzeit mangels Aufträgen still.

32 Mrd. Dollar Verlust

prophezeien Experten der Branche in diesem Jahr.

400 Mio. Euro Verlust

erwartet Hapag-Lloyd im Jahr 2009.



HAPAG-LLOYD Die Reederei gerät in finanzielle Bedrängnis. Der Finanzchef warf schon entnervt hin.

Mann über Bord

Er sei dünnhäutig geworden, sagen Weggefährten, klage und poltere viel. Welch ein Wandel. Noch im vergangenen Herbst war Logistikunternehmer **Klaus-Michael Kühne** (71) als jovialer Zeitgenosse aufgefallen. Zusammen mit einem Konsortium hatte er die Mehrheit der Hamburger Großreederei Hapag-Lloyd erworben. Die vermeintliche Rettung des Traditionshauses Hapag-Lloyd vor ausländischem Zugriff versetzte Kühne damals in Hochstimmung. Doch dann dämmerte ihm, auf welches Abenteuer er sich eingelassen hat. Die Finanzkrise setzt der Handelsschiffahrt besonders schwer zu; die Bewertung von Hapag-Lloyd beim Verkauf – 4,45 Milliarden Euro – war aus heutiger Sicht viel zu hoch.

In den vergangenen Wochen mühte sich das Konsortium um bessere Konditionen beim Verkäufer Tui. Kühne agierte dabei so emotional und eigensinnig, raunen Insider, dass er sogar Konsortialkollegen wie den als ruhig bekannten M.-M.-Warburg-Bankier **Christian Olearius** (66) gegen sich aufbrachte. Im Stillen versuchte Kühne sogar, ganz aus dem Geschäft auszusteigen. Seine Anwälte fanden kein Entkommen.

Am Ende erreichten die Investoren zwar ein paar kleine Zugeständnisse von

Tui. Kühne muss jetzt nur noch durchgerechnet 15 statt 25 Prozent der Anteile nehmen. Am eigentlichen Dilemma hat sich für die Neureeder jedoch nichts geändert. Im Gegenteil: Hapag-Lloyd rauscht in eine Krise, die noch schlimmer ist als befürchtet.

Eine interne Hochrechnung bei Hapag-Lloyd vom Jahresanfang sagt 2009 einen Verlust von 400 Millionen Euro voraus. Doch der Fehlbetrag könnte am Ende weit höher liegen. Allein im Januar fiel ein Verlust von rund 100 Millionen Euro an.

Das Monatsminus geht zwar auch auf Währungsverschiebungen und Neubewertungen von Vermögensgegenständen zurück und hat deshalb nur eingeschränkt mit direkten monetären Ein-

bußen zu tun. Doch die Richtung ist eindeutig: Es geht jäh in die Tiefe.

Hapag-Lloyd, nicht gerade üppig kapitalisiert, könnte so bald in eine Schieflage geraten. Zwar steht Altaktionär Tui parat, um Hapag-Lloyd bis zu einer Milliarde Euro Kredit zu gewähren. Die Frage scheint nur, wie lang die Finanzspritze reicht. Den Wendepunkt der Flaute erwarten Hapag-Manager frühestens Ende 2010, und auch dann könnte die Erholung nur allmählich greifen.

Angebracht scheint mehr eine Kapitalerhöhung denn Nothilfe auf Pump. Genau das forderte der Mitte Januar berufene Finanzchef von Hapag-Lloyd, **Maarten Henderson** (60) – und blitzte bei den Gesellschaftern ab. Konsequenter warf er hin, nach nur rund einem Monat im Amt.

Henderson quittierte den Dienst auch deshalb, weil ihm Nebenabsprachen der Gesellschafter nicht geheuer waren. So vereinbarten Tui und die Investoren, dass Beschlüsse im Aufsichtsrat einer Dreiviertelmehrheit bedürfen. Tui mit seinem 43,3-Prozent-Anteil kann so jedes missliebige Votum abblocken. Kassenwart Henderson hatte wohl keine Lust, in den absehbaren Machtkämpfen der Eignergruppen zerrieben zu werden.

Sein designierter Nachfolger, **Peter Ganz** (41), hat damit womöglich weniger Probleme. Er wurde im Ressort von Tui-Finanzchef **Rainer Feuerhake** (65) groß.

Klaus-Michael Kühnes Ahnung hingegen, dass Hapag-Lloyd noch viel Pein für ihn bereithält, wird zusehends Realität. Ein Engagement mit Schlechte-Laune-Garantie.

Michael Machatschke



Fluchtreflex: Investor Kühne wollte bei Hapag aussteigen