

Maritime Branche zittert sich ins neue Jahr

Die Wirtschaft an der Küste sieht erste Zeichen einer Besserung.

Von ECKART BIENKE

Hamburg. Reeder und Schiffbauer haben sich mit schweren Blessuren ins neue Jahr gerettet. Erste Anzeichen deuten darauf hin, dass es der maritimen Wirtschaft 2010 wieder etwas besser gehen wird.

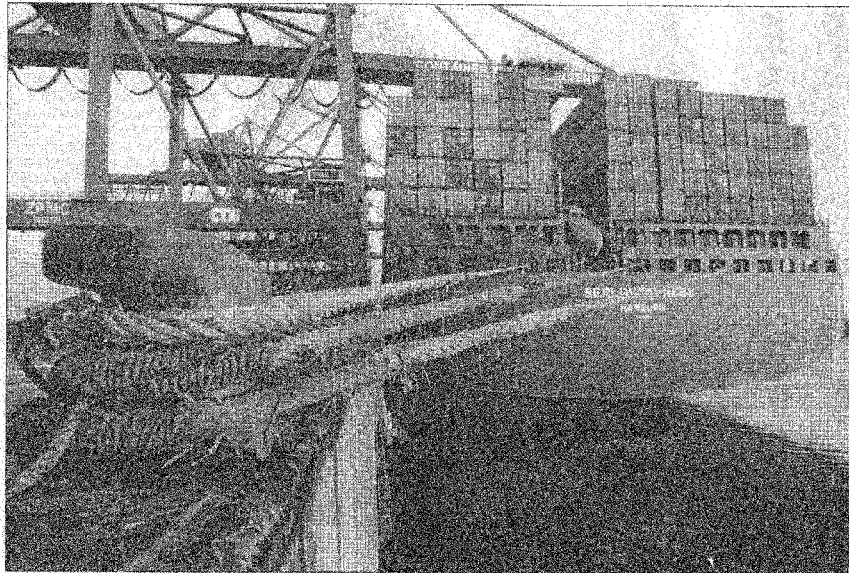
Kaum eine Branche hat so von der Globalisierung profitiert wie die Schifffahrt und kaum eine wurde so hart getroffen von der Krise. Der Containertransport ging 2009 weltweit um rund zehn Prozent zurück, alle großen Reedereien rutschten in die roten Zahlen, bei den Werften kamen kaum noch Aufträge für neue Schiffe herein.

In den deutschen Häfen wurde es spürbar ruhiger, der Containerumschlag lag in den ersten neun Monaten um ein Viertel niedriger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Erste Erholung

Und das Neugeschäft bei Schiffsbanken und Schiffsfonds tropft allenfalls noch dahin. Eine Wende gibt noch nicht - aber doch einige schwache Signale, dass es im nächsten Jahr zumindest nicht weiter abwärts geht.

„Der Asien-Europa-Verkehr und auch die innerasiatischen Containerverkehre zeigen Anzeichen einer Erholung“, heißt es bei der Kapitalanlagefirma Lloyd Fonds. So steigen die Containertransporte zwischen China und Japan wieder an. Die Containerreederei CMA



Containerschiffe werden am Terminal Altenwerder im Hafen von Hamburg abgefertigt. Vor allem die Containerschifffahrt steckt in der Krise

CGM will in diesem Monat operativ wieder die Gewinnzone erreichen. Und auch die stillgelegte Transportkapazität meht als 500 Schiffe - ging zuletzt zurück, wenn auch nur ganz leicht von 11,7 auf 11,4 Prozent der weltweiten Containerschiffliotte. Das heißt: Erste Schiffe werden wieder in Betrieb genommen.

Besondere Hoffnung macht den Reedern die Entwicklung

auf den Frachtmärkten für Massengüter wie Erz, Kohle oder Getreide. Die Industriebetriebe hatten mit Beginn der Krise ihre Bestellungen von Rohstoffen und Vorprodukten massiv eingeschränkt und auf ihre Lagerbestände zurückgegriffen. Doch die sind irgendwann aufgebraucht, und dann braucht die Industrie wieder Material und muss nachordern. So setzte im Oktober ge-

radezu leibnuchmäßig eine aufgeschobene Nachfrage ein und trieb die Fracht- und Charterraten für Massengutfrachter um bis zu 80 Prozent nach oben.

„Wir hoffen natürlich, dass sich diese Entwicklung in der Containerfahrt wiederholt“, sagt Max Johns vom Verband Deutscher Reeder (VDR). Viele Investitionen von Firmen und auch Konsumentenscheidungen

von privaten Verbrauchern sind nur aufgeschoben, werden aber irgendwann nachgeholt. Dann steigt die Nachfrage nach Containertransporten.

Bei den Werften wird der Aufschwung länger auf sich warten lassen. Ganze zwölf Aufträge im Wert von 387 Millionen Euro haben die deutschen Schiffbauer in den ersten neun Monaten dieses Jahres in die Bücher genommen; natio-

nal wie weltweit ist die Nachfrage nach Schiffen um 90 Prozent eingebrochen. Mehrere Werften sind insolvent, andere werden verkauft. Noch leben die Schiffbauer von Aufträgen der Vergangenheit. „In den nächsten Monaten sind dringend höhere Auftragsvolumina erforderlich, damit die Auslastung dauerhaft gesichert werden kann“, sagte Gerhard Carlsson vom Verband Schiffbau und Meerestechnik (VSM) in Hamburg.

Risikovororge

Arg gebeutelt sind auch Schiffsbanken und Fondsgesellschaften. Institute wie die HSH Nordbank, die Nord LB oder die Deutsche Schiffsbank müssen sich auf höhere Risikovororge, gestundete und Tilgung und ein Neugeschäft nahe Null einstellen.

Bei den Fondsgesellschaften, die Kapital von Anlegern für den Bau von Schiffen einsammelt, mehren sich die Berichte über Finanzprobleme und Insolvenzen. „Mindestens 100 Schiffe befinden sich in wirtschaftlicher Schieflage“, sagt der Hamburger Rechtsanwalt Peter Hahn, der betroffene Anleger vertritt.

Die Fondsgesellschaften weichen aus und bieten statt Schiffen lieber Flugzeuge oder Immobilien an. Aber die Investitionsfreude von Anlegern hat ohnehin stark nachgelassen. Geschlossene Fonds aller Art haben in diesem Jahr in Deutschland gerade einmal vier Milliarden Euro eingesammelt, das ist halb so viel wie im ohnehin schon schwachen Jahr 2008.