

Hamburg darf bei Hapag zukaufen

Bürgerschaft stimmt dem umstrittenen Geschäft zu

Hamburg/Hannover (dpa/e). Die Hamburgische Bürgerschaft hat grünes Licht für eine höhere städtische Beteiligung an der Reederei Hapag-Lloyd gegeben. Die SPD setzte das 420-Millionen-Euro-Geschäft mit dem Touristikonzern TUI am Mittwoch zusammen mit den Linken durch. CDU, Grüne (in Hamburg GAL) und FDP kritisierten die Erhöhung des Anteils von 23,6 auf 36,9 Prozent dagegen scharf. Ihrer Ansicht nach ist das Geschäft zu riskant, nicht notwendig und vom Senat viel zu überhastet angegangen worden. GAL-Fraktionschef Jens Kerstan hatte sogar versucht, die Entscheidung durch einen Eilantrag beim Hamburgischen Verfassungsgericht zu verschieben – vergeblich. Der SPD-Senat will Hapag-Lloyd vor einem „globalen Monopoly“ durch internationale Investoren bewahren. Das Unternehmen ist mit jährlich mehr als 5 Millionen transportierten Containern (TEU) und einem Umsatz von mehr als 6 Milliarden Euro die größte deutsche Linienreederei. Die 1847 gegründete Firma beschäftigt knapp 6900 Mitarbeiter, davon rund 1700 in Hamburg.

Bereits 2008 drohte ein Verkauf der Reederei an einen internationalen Konkurrenten. Um dies zu verhindern, gründete die Stadt damals mit privaten Investoren das Albert-Ballin-Konsortium und investierte 735 Millionen Euro. Vor Kurzem hat sich die TUI mit dem Albert-Ballin-Konsortium auf den Verkauf von weiteren 17,4 Prozent der Hapag-Lloyd-Anteile verständigt. Der hannoversche Konzern bleibt mit 22 Prozent vorerst drittgrößter Eigner. Die Hansestadt steigt mit knapp 37 Prozent zum größten Aktionär der Reederei auf. Der Anteil des Logistikunternehmens Klaus-Michael Kühne erhöht sich auf 28,2 Prozent.

KURZ GEMELDET

Kartellstrafe verhängt

Brüssel: Wegen illegaler Preisabsprachen hat die EU-Kommission gegen neun führende Hersteller von Fensterbeschlägen – darunter sieben aus Deutschland – Bußgelder in Höhe von insgesamt knapp 86 Millionen Euro verhängt. Nach Mitteilung der EU hatten die Unternehmen zwischen 1999 und 2007 die Preise abgesprochen. Damit schädigten sie Käufer von Fenstern in sämtlichen EU-Staaten. dpa

Zucker-Bündnis mit Potenzial

Nordzucker sieht in Kooperation mit Wilmar-Konzern „wichtigen Schritt“ für künftiges Wachstum

VON CAROLA BÖSE-FISCHER

Hannover. Manchmal sind es alte Verbindungen, die helfen, etwas Neues auf die Beine zu stellen. Ehe Hartwig Fuchs die Karriereleiter zum Geschäftsführer bei Toepfer International erklimmte, war er acht Jahre für den Hamburger Agrarhändler in Singapur tätig – und pflegte auch Kontakte zum führenden asiatischen Agrarkonzern Wilmar International. Damals konnte Fuchs nicht ahnen, dass er einmal Chef von Europas zweitgrößtem Zuckerhersteller Nordzucker sein – und noch einmal auf Wilmar zurückkommen würde.

Das Geschäft läuft zwar wegen weltweit starker Nachfrage nach Zucker und hoher Preise bestens. Fast 200 Millionen Euro Gewinn hat Nordzucker im Ende Februar abgeschlossenen Geschäftsjahr 2011/12 eingefahren, mehr als doppelt so viel wie im Jahr zuvor. Aber wegen der EU-Zuckermarktreform von 2006 hat der Braunschweiger Konzern – wie auch die Konkurrenz – ein Problem: Um den Entwicklungsländern nicht länger den Zugang zu versperren, musste die EU auf Druck der Welthandelsorganisation WTO ihren Markt öffnen, ein bisschen wenigstens. Nur noch 85 Prozent des Bedarfs dürfen aus europäischer Produktion kommen. Vorher hatte die Branche viel mehr Zucker hergestellt, als in Europa konsumiert wurde, der Selbstversorgungsgrad lag bei 115 Prozent.

Dadurch brachen den EU-Zuckerproduzenten 6 Millionen Tonnen weg, die nun eingeführt werden müssen. Allerdings muss der importierte Rohrzucker raffiniert werden, ehe er verkauft und weiterverarbeitet werden kann. Nordzucker legte sich mehrere Raffinerien zu, um an diesem Geschäft teilzuhaben.

An Importen mangelt es jedoch, seit Zucker knapp und die Weltmarktpreise infolge mehrerer schlechter Zuckerrohrernten des größten Exporteurs Brasiliens höher als die Preise in Europa sind. 400 000 Tonnen müsste Nordzucker einführen, um die Auslastung seiner drei Raffinerien in Schweden, Dänemark und Finnland zu sichern, sagt Konzernchef Fuchs. Aber die Entwicklungsländer verkaufen ihren Zucker lieber dort, wo sie mehr Erlösen. Zuletzt bekam Nordzucker laut Fuchs nur knapp 260 000 Tonnen. „Diese Lücke zu schließen ist eine Herausforderung.“

In der Not besann sich Fuchs seiner alten Kontakte zu Wilmar. Daraus entstand jetzt eine strategische Kooperati-



Nordzucker-Zentrale in Braunschweig: Der Konzern will mithilfe des neuen asiatischen Partners seine Internationalisierung vorantreiben.

on, die beiden Unternehmen Vorteile bringen soll. Die Asiaten, die weltgrößter Produzent von Palmöl und Biosprit sind, wollen auch ihr internationales Zuckergeschäft kräftig ausbauen. In Australien betreiben sie bereits eine Fabrik, die Rohrzucker produziert, und in Indonesien eine Raffinerie mit eigenen Zuckerrohrplantagen.

Durch Nordzucker verspricht sich Wilmar nun auch den Zugang zum europäischen Zuckermarkt, wie Fuchs erklärt. Die Braunschweiger wiederum hoffen, sich mithilfe der Asiaten den nötigen Rohrzucker für ihre Raffinerien beschaffen zu können. Damit wäre auch gleich das logistische Problem gelöst: Der Wilmar-Konzern mit Sitz in Singapur, der zuletzt mit 92 000 Mitarbeitern 30,4

Milliarden Dollar (2010) umgesetzt hat, besitzt eine eigene Flotte von 40 Schiffen. Und woran Nordzucker besonders gelegen ist: Wilmar engagierte sich langfristig, sagt Fuchs.



Hartwig Fuchs

Erst einmal werden allerdings nur Projekte ausgelotet, die beide Unternehmen zusammen betreiben könnten. Ende des Jahres soll es erste Ergebnisse geben, wie der Nordzucker-Chef sagt. Auch ein Joint Venture sei möglich. „Da ist enormes Potenzial drin“, glaubt Fuchs. Und er wirft bereits einen Blick in die Zukunft: In Ägypten beispielsweise, wo auch aus Rüben Zucker produziert wird, sei der Bau einer Fabrik durch Wilmar denkbar, den Zucker könne man dann gemeinsam über Nordzucker in Europa vermarkten.

So unbedeutend die Zusammenarbeit noch ist – der Nordzucker-Konzern sieht darin einen „wichtigen Schritt“ für seine Wachstumsstrategie und seine künftige Wettbewerbsfähigkeit. Im weltweiten Agrargeschäft vollziehe sich zurzeit durch Fusionen und Übernahmen eine Konsolidierung, erklärt Fuchs. Auch in Europa werde die Zuckerindustrie 2020 anders aussehen als heute. Von den heute 24 Zuckerproduzenten mit 106 Fabriken dürften nach seiner Schätzung dann weniger als zehn Unternehmen mit noch etwa 80 Werken übrig sein.

Nordzucker will dabei sein. Da die Bauern als Anteilseigner wohl nicht das nötige Kapital für eine internationale Expansion des Konzerns aufbringen können (und vielleicht nicht wollen), setzt der Vorstandschef auf Bündnisse wie mit Wilmar. Dabei können alte Verbindungen manchmal hilfreich sein.

Conti erweitert Reifenwerk in China

Ausbau bereits im ersten Jahr nach Produktionsstart

VON LARS RUZIC

Hannover. Continental schaltet bei der Expansion der Reifensparte in China den Turbo zu. Nicht einmal ein Jahr nach dem Produktionsstart des neuen Werks in Hefei hat der Konzern bereits mit der Erweiterung der Fabrik begonnen. Gestern setzte Conti-Chef Elmar Degenhart den ersten Spatenstich für den Anbau, der die Hannoveraner 134 Millionen Euro kosten und die Kapazität auf acht Millionen Pkw-Reifen verdoppeln wird. „Dieses Ausbauprojekt stellt einen ausgesprochen erfolgreichen Start für unser Erstausrüstungsgeschäft dar“, sagte der für Hefei verantwortliche Conti-Manager Tobias Kerle.

Die Erweiterung ist Teil eines Sonderinvestitionsprogramms in Höhe von einer Milliarde Euro, mit dem der Konzern vom steigenden Reifenbedarf in den Wachstumsländern Brasilien, Russland, Indien und China profitieren will. Zudem entsteht in den USA ein neues Werk. Die Expansion kommt auch der hannoverschen Zentrale zugute: Hier werden die Fabriken geplant, der Bau koordiniert und die Reifenmaschinen produziert. Die Maschinen entstehen am Standort Stöcken in genau der Werkshalle, der noch vor zwei Jahren der Leerstand drohte, weil das Unternehmen hier die Reifenproduktion dichtgemacht hatte.

Das Werk in Hefei gilt konzernintern als Standard für neue Reifenfabriken. In der letzten Ausbaustufe sollen an dem Standort gut 500 Kilometer westlich von Schanghai einmal 16 Millionen Pneu hergestellt werden. Derzeit sehen die Pläne vor, bis Ende 2012 die Vier-Millionen-Marke zu erreichen – etwa zwei Jahre später dann die Marke von acht Millionen. Dieses Vorhaben sei schon „sportlich“, allerdings brächen die Chinesen schon heute alle Geschwindigkeitsrekorde beim Kapazitätsaufbau – auch im Branchenvergleich, sagte ein Sprecher. Continental beschäftigt in Hefei rund 680 Mitarbeiter, nach dem Ausbau werden es 1400 sein.

Die Reifensparte war 2011 ein wichtiger Wachstumsträger des Konzerns. Die Pkw-Reifen steigerten den Umsatz um ein Fünftel auf 7 Milliarden Euro und erreichten erstmals ein operatives Ergebnis (Ebit) von über einer Milliarde Euro. Der Umsatz mit Lkw-Reifen stieg um fast ein Drittel auf 1,9 Milliarden Euro – bei einem Ebit von 115 Millionen Euro.