

MSC soll Hapag-Lloyd schlucken wollen

»Reine Spekulation« oder Meldung mit Gehalt? Wirbel um Zukunft der Hamburger Reederei

Von Burkhard Ilschner

Am Donnerstag vergangener Woche sorgte das Hamburger Wirtschaftsfachblatt *Manager-Magazin* (MM) für Unruhe nicht nur an der Elbe: Die Schweizer Megareederei Mediterranean Shipping Co. (MSC) strebe eine Beteiligung am hansestädtischen Rivalen Hapag-Lloyd, Deutschlands größter Containerreederei, an, vermeldete das Blatt. Sowohl aus der MSC-Zentrale in Genf als auch vom Hamburger Ballindamm, wo Hapag-Lloyd an der Alster residiert, hagelte es tags darauf Dementis – die aber bekanntlich derart gewagte Behauptungen nicht einfach aus der Welt schaffen. Die MM-Meldung jedenfalls schaffte es bis nach Fernost, wo auch das angesehene singapurische Newsportal der maritimen Industrie, *Splash*, Gerücht und Dementis referierte.

In Hamburg selbst kam, wie erwähnt, kurzfristig Unruhe auf: Laut einem Bericht des lokalen Magazins *Hansa* soll MSC-Patriarch Gianluigi Aponte, den MM als »Captain Nimmersatt« bezeichnet, die während der Coronapandemie erzielten Rekordgewinne zum Anlass genommen haben, »die Möglichkeiten, bei Hapag-Lloyd einzusteigen«, zu sondieren – »und langfristig die Mehrheit (zu) übernehmen«. *Splash* zitierte MM parallel mit der Aussage, MSC befinde sich »bereits seit einiger Zeit in Gesprächen mit den Hauptaktionären von Hapag-Lloyd«, das hätten »mit der Angelegenheit vertraute Quellen behauptet«; und dies, »obwohl frühere Ansätze zurückgewiesen wurden«.

Sowohl *Splash* als auch *Hansa* verwiesen indes auf die erwähnten Dementis. »Dieser Bericht ist weder wahr noch korrekt«, soll ein MSC-Pressesprecher den Singapurern versichert und »eine Quelle bei Hapag-Lloyd« den Bericht als »reine Spekulation« abgetan haben. *Hansa* hatte schon am Vortag sogleich über eine entsprechende Absage aus Genf berichtet und legte am Freitag nach mit der Aussage vom Ballindamm, Hapag-Lloyd »stehe nicht zum Verkauf«.

Größter Einzelanteilseigner des Hamburger Konzerns ist der milliardenschwere, greise Logistikunternehmer Klaus-Michael Kühne mit 30 Prozent, einen gleich hohen Anteil hält die chilenische Reederei Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV), deren Containergeschäft Hapag-Lloyd sich vor zwölf Jahren einverleibt hatte. Hamburg besitzt 13,9 Prozent, weitere 22,5 Prozent teilen sich Katar und Saudi-Arabien, seit Hapag-Lloyd die jeweils rund 30 Prozent des Unternehmens halten. Die Stadt Hamburg ist der zweitgrößte Anteilseigner, gefolgt von saudischen und katarischen Anteilen, die aus der 2017 erfolgten Übernahme der arabischen UASC durch Hapag-Lloyd resultieren. Als Besonderheit gilt indes ein Pakt zwischen Kühne und der CSAV,

der beide verpflichtet, im Konzern gemeinsam zu agieren. Er wurde jüngst bis Ende 2030 verlängert.

Der nach wie vor der Familie Aponte gehörende Konzern MSC ist mit 21,5 Prozent Weltmarktanteil die mit Abstand führende Containerreederei (Hapag-Lloyd rangiert mit sieben Prozent auf Platz 5). [Vor knapp zwei Jahren erst hatte MSC sich, wie wiederholt berichtet, einen 49,9-Prozent-Anteil an Hamburgs lokalem Hafenlogistiker HHLA einverleibt.](#) Vor kurzem hatten Hamburg und MSC gemeinsam auf der Hauptversammlung wenige verbliebene Einzelaktionäre aus dem Unternehmen gedrängt. [Aktuell betont MSC, seine Präsenz in Deutschland über diesen HHLA-Deal hinaus weiter ausbauen zu wollen:](#) Auch wenn sich das bisher für den Hamburger Hafen nicht nennenswert ausgezahlt hat, würde ein zusätzlicher Einstieg beim lokalen Großreeder durchaus ins Bild passen.

Für Hapag-Lloyd indes kommen derartige Gerüchte – so es denn nicht mehr sein sollte – aus mehreren Gründen ungelegen: Zum einen hat man sich im vergangenen Jahr gerade mit dem dänischen MSC-Konkurrenten Mærsk auf die Gemini Cooperation eingelassen; das Bündnis hat sich mittlerweile etabliert und unter anderem in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven erste Erfolge etwa bei der Linienverlässlichkeit verbuchen können. Zum anderen haben die Hamburger im Frühjahr 2026 ein Abkommen mit Indien unterzeichnet, um die maritime Zusammenarbeit zu stärken und den wachsenden Schifffahrts- und Logistiksektor des Landes zu unterstützen. Und schließlich verfolgt Hapag-Lloyd nach wie vor den – wenngleich umstrittenen – Erwerb der israelischen Reederei ZIM für mehr als vier Milliarden US-Dollar; jüngsten Angaben zufolge soll diese Transaktion noch in diesem Jahr abgeschlossen werden. ZIM seinerseits hatte im vergangenen Jahr wegen interner Querelen geschwächt dagestanden und war so in einen Bieterwettkampf zwischen Hapag-Lloyd und eben MSC geraten, bis die Genfer Ende 2025 offiziell ihren Ausstieg aus diesem Streit verkündeten.

[*https://www.jungewelt.de/artikel/524772.bericht-zum-verkauf-von-reederei-msc-soll-hapag-lloyd-schlucken-wollen.html*](https://www.jungewelt.de/artikel/524772.bericht-zum-verkauf-von-reederei-msc-soll-hapag-lloyd-schlucken-wollen.html)