

REEDEREI CONTI

Ozean-Riesen aus Oberbayern

Vom offenen Meer trennen sie hunderte Kilometer und doch ist die Reederei Conti mit ihren knapp 90 Schiffen weltweit die Nummer drei in der Branche. Für Seefahrerromantik bleibt den Münchnern keine Zeit.

VON STEFANIE BACKS

München – Der Wind pfeift scharf ums Eck, zerrt an den weiß-blauen Flaggen samt goldenem Löwen am Conti-Stammsitz, Schnee und Regen klatschen unerbitlich ins Gesicht – Besucher kommen in wahre Hochsee-Stimmung, wenn sie bei Schlechtwetter zur Reederei am Riemer Messegelände kommen. „Hier ist es nie wirklich windstill“, sagt Reederei-Sprecher Oliver Lewark schmunzelnd. Keine Flaute – ein Aushängeschild quasi.

Seit 40 Jahren ist Conti auf den Weltmeeren aktiv. Die Münchner besitzen exakt 89 Schiffe – überwiegend Containerschiffe, aber auch zehn Tanker und drei Passagierschiffe – auf denen insgesamt rund 2600 Menschen arbeiten. „Von der Flottenstärke her gesehen sind wir mit unseren 360 000 TEU weltweit die Nummer drei“, sagt Geschäftsführer Wolfgang Menzl. Die Buchstaben TEU stehen für Twenty-foot Equivalent Unit – eine Maßeinheit für Standard-Container.

Die Ferne zum Meer sei für Conti kein Problem, schließlich habe man Partnerfirmen direkt an der Küste. Außerdem verstehe sich sein Unternehmen als maritimer Dienstleister, sagt Menzl. Als Schiffseigner vermietet Conti seine Frachter an Chartergesellschaften, an die Hersteller wiederum ihre Aufträge richten. „Ähnlich einem Hausverwalter kümmern wir uns um den



Zuversichtlich blickt Wolfgang Menzl in die Zukunft. Der Conti-Geschäftsführer hält den Transport per Containerschiff für alternativlos.

FOTOS: REINHARD KURZENDÖRFER, CONTI

Zustand der Schiffe, aber auch um die Besatzung“, sagt Menzl. Zusätzlich betreibt und verwaltet die Unternehmensgruppe Schiffsbeteiligungen.

Der Handel über die Seewege ist ein riesiges Geschäft: 98 Prozent des globalen Warenverkehrs findet auf dem Wasser statt – und daran sind gerade einmal rund 5000 Containerschiffe beteiligt, wie Menzl betont.

Dabei pflügen sich die Ozean-Riesen nur scheinbar behäbig durch die Weltmeere. Ein Containerschiff fährt mit rund 20 Knoten (rund 40 km/h) – „und das bis zu 24 Stunden lang“, sagt Menzl. Sogenannte Rennstrecken mit wenigen Zwischenstopps wie Europa-USA sind in rund zehn Tagen zu schaffen. „Mit der früheren

Seefahrerromantik ist es längst vorbei“, sagt der Geschäftsführer. Die Besatzung komme heutzutage während eines Auftrags kaum mehr von Bord. Der Zeitplan ist dafür zu eng.

Wirtschaftskrise bremst Schifffahrt

Dabei sind die Frachter in den vergangenen Jahren immer größer und damit effizienter geworden. „Sie haben sich von 1500 auf 12 000 TEU gesteigert“, sagt Menzl. Noch größer und damit noch günstiger zu werden, lohne sich jedoch nicht. „Die Kostengrenze ist erreicht“, sagt er. Bei einer 8-Euro-Flasche Wein aus Übersee liege der Transport-

kostenanteil bereits bei unter zehn Cent, bei einem Herrenhemd aus Asien seien es ebenfalls „nur ein paar Cent“.

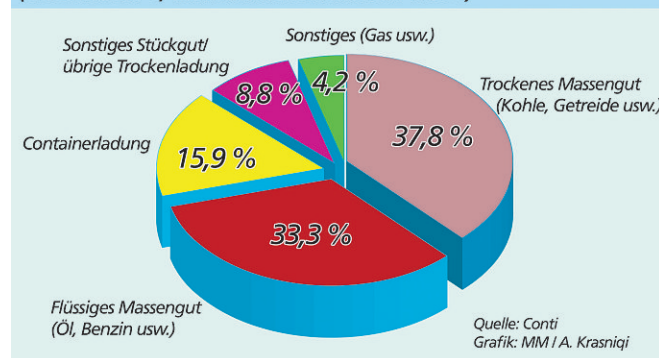
Zudem setzt die Natur den Auswüchsen des Schiffsbaus Grenzen. Beim Tiefgang sei man tideabhängig, erklärt Conti-Sprecher Lewark. Bei über 13 Metern könne man den Hamburger Hafen zum Beispiel nur während der Flut anfahren. Auch dürften Schiffe auf bestimmten Routen nicht breiter als der Panama-Kanal sein – das Nadelöhr in Mittelamerika und gleichzeitig die Verbindungsstraße zwischen Atlantik und Pazifik. Die dortigen Schleusen sind rund 30 Meter breit. Außerdem seien die Krananlagen in den Häfen, mit denen Schiffe be- und entladen, auf maximal 62 Meter



Die Greenland ist einer von zehn Tankern der Münchner.

Der Weltseehandel

(Gesamt ca. 8,4 Mrd. Tonnen im Jahr 2008)



ausgelegt, das entspricht 22 Container-Reihen.

Die Kräne hatten im vergangenen Jahr merklich weniger zu tun. Die globale Wirtschaftskrise bremste die Schifffahrt hart aus – „schlimmer als befürchtet“, teilte der Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), Michael Behrendt, mit. Dem Bremer Institut Arbeit und Wirtschaft zufolge ging die Zahl der Arbeitsplätze auf den Werften 2009 um 15 Prozent auf 17 500 zurück. „Wir waren die letzten Jahre sehr erfolgsverwöhnt und verdienen nun deutlich weniger“, sagt auch Menzl. 2009 sei der Container-Umschlag um zehn Prozent zurückgegangen. Doch für 2010 rechnet er wieder mit plus fünf Prozent. „Das Prinzip Schiff

funktioniert und wird auch weiter funktionieren.“ Trotz Krise habe sich die Struktur des Seehandels nicht geändert.

So gebe es keine wirkliche Alternative zum Containerfrachter, schließlich sei damit der Weitertransport auf der Schiene oder dem Lkw „sicher und einfach“. Aber auch Massengutfrachter und Tanker, die Güter wie Getreide, Eisenerz oder Benzin fassen, seien unverzichtbar. „Stahl, Nahrungsmittel und Ölprodukte sind die Megatrends“, ist sich Menzl sicher.

Der bayerische Löwe auf weiß-blauer Flagge, die seit 1970 jedes Schiff der Münchner Conti-Flotte ziert, wird demnach weiterhin im Wind tanzen – auf hoher See und weltweit in rund 140 Häfen.

BÖRSEN IM ÜBERBLICK

Gute Zahlen bringen keinen Schwung

Die deutschen Aktienindizes sind am Freitag mit deutlichen Kursverlusten aus einer schwachen Handelswoche gegangen. Trotz positiver Zahlen von JP Morgan aus den USA, waren die Aktien des hiesigen Branchenprimus **Deutsche Bank** mit minus 3,69 Prozent auf 48,50 Euro größter Verlierer im Dax. „Die Sorge um die weitere Entwicklung der Kreditqualität drückt auf die Stimmung“, sagte ein Marktanalyst. Die glänzende Bilanz des weltgrößten Chipherstellers Intel, war bereits erwartet worden – die Aktien konnten nicht mehr an den positiven Trend anknüpfen. Dies drückte die Papiere von **Infineon** im Dax mit 2,79 Prozent ins Minus auf 4,046 Euro.

Im M-Dax gingen **Fraport**-Aktien nach der Vorlage von Verkehrszahlen für Dezember 2,58 Prozent tiefer bei 36,510 Euro aus dem Handel. Die Entwicklung des Passagier- und Frachtaufkommens vor allem am Frankfurter Flughafen bestätigte den anhaltenden Aufwärtstrend – so

Anzeige

Heizung modernisieren, Fördergeld kassieren!

www.oelheizung.info

der Tenor der Experten. Allerdings habe Fraport bereits zum Jahresauftakt von einem zuletzt positiven Trend gesprochen und somit sei das weitere Potenzial begrenzt gewesen. Am Rentenmarkt fiel die durchschnittliche Rendite der börsennotierten Bundeswertpapiere auf 2,98 (Vortrag: 3,02) Prozent. dpa