

## Die Pleitebank und die Schifffahrtskrise



Das Stühlerücken bei der HSH Nordbank geht munter weiter. Nach dem Bankchef Lerbinger, räumt nun auch der in der letzten Zeit stark in die Kritik geratene Aufsichtsratsvorsitzende Kopper seinen Arbeitsplatz. Er soll durch den früheren Hamburger Senator Mirow ersetzt werden. Den Hintergrund der munteren Personalrochaden bilden die Krise der Schifffahrt und ihre Folgen für die HSH Nordbank.

**Das Jahr 2012 war eine schwere Herausforderung für die Schifffahrt.** Die Zahl der Insolvenzen wird auf ca. 130 geschätzt. Laut Experten steht das Teilsegment »Schiffsfond« vor dem wirtschaftlichen Kollaps. Eine der Ursachen für die Krise ist, dass Reeder und Emissionshäuser in der Boomphase zu viele Schiffe gekauft haben und diese zu teuer bezahlten. Angesichts der verfallenen Frachtraten und der niedrigen Erträge müssen erhebliche Wertberichtigungen vorgenommen werden. Die zahlreichen Schiffe müssen um die wenigen Aufträge miteinander konkurrieren. Selbst Gesellschaften, die weitgehend schuldenfrei sind, überlegen, ob sie noch in ihre Schiffe investieren oder diese verkaufen, um Totalverluste abzuwenden. Die Schiffsbranche leidet unter Überkapazitäten und der Flaute im Welthandel.

**Die Neubaupreise für Schiffe sind auf einem historisch niedrigen Niveau.** Zudem müssen die Reedereien angesichts steigender Treibstoffkosten verstärkt auf verbrauchsarme Schiffe setzen. Trotz der Überkapazitäten werden mittelfristig mehr energieeffiziente Schiffe eingesetzt werden. Also selbst wenn der Welthandel und die Wirtschaftskonjunktur sich in der nächsten Zeit deutlich erholen sollten, was keineswegs sicher ist, selbst in diesem Fall würd die Krise der Schifffahrtsindustrie wegen Überkapazitäten und unvermeidlicher Umstrukturierungen noch zwei Jahre anhalten.

**Angesichts der Krise** sollen die Werthaltigkeit der Forderungen, die Risiken und die notwendigen Wertberichtigungen 2013 in den Bilanzen der Banken von der Bankenaufsicht besonders geprüft werden. Allein die zwölf größten deutschen Banken hatten Mitte des Vorjahres 97,8 Mrd. Euro Schiffskredite in ihren Büchern, allen voran die Landesbanken HSH Nordbank und NordLB sowie die Commerzbank, die zu den fünf größten Schiffsfinanziers weltweit gehören.

**Die deutsche Bankaufsicht Bafin dringt darauf,** dass die Institute ihre Portfolien nun über Wertberichtigungen bereinigen. Die NordLB hatte ihre Risikovorsorge in den ersten neun Monaten mehr als verdreifacht, der Löwenanteil davon betrifft Schiffskredite. Auch die HSH hat die Wertberichtigungen deutlich erhöht. Die Commerzbank hatte zur Jahresmitte den Rückzug aus dem Geschäft mit Immobilien- und Schiffskrediten angekündigt. Bis die Bestände abgebaut sind, wird es allerdings Jahre dauern.

**Die Argumente dafür,** dass man auf umfängliche Wertberichtigungen in den Portfolien verzichtet, werden immer weniger, je länger die Krise dauert. Ein Finanzexperte: »Die Entwicklung ist ja nicht besser geworden. Aber es kann durchaus plausibel sein, dass von zwei Banken mit dem gleichen Kreditvolumen ein Institut eine Milliarde, die andere aber nur 200 Millionen Euro abschreibt. Das hängt sehr von den Segmenten und den Kunden ab.« Bestimmte Schiffstypen und Reeder sind von der Krise schließlich härter getroffen als andere.

**Im Zentrum der kritischen Blicke steht die HSH Nordbank.** Die einstige Landesbank von Hamburg und Schleswig-Holstein musste in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2012 458 Mio. Euro auf Problemkredite abschreiben. Grund für die Wertberichtigungen bei der HSH Nordbank sind insbesondere Sanierungsfälle in den Schiffsportfolien. Angesichts der wenig transparenten Kommunikation seitens der Bank besteht weiterhin großes Misstrauen in das Schiffsportfolio von über 30 Mrd. Euro. In der Branche hält sich die Einschätzung, dass die HSH Nordbank – im Unterschied zu anderen Finanzinstituten – bei Schiffskrediten ein hohes Risiko im Volumen von über 10 Mrd. Euro zu verarbeiten hat.

**Der HSH Nordbank fällt es schwer,** die Schiefelage im Schiffsgeschäft auszugleichen. Sie finanzierte in den zurückliegenden Jahren Windparks, Flugzeuge und Immobilienprojekte, muss einen Großteil dieser Bereiche auf Weisung der EU-Kommission jedoch stark abbauen, um die wegen der Finanzkrise erhaltenen Staatshilfen zu kompensieren. Die Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein haben drei Mrd. Euro Eigenkapital in die HSH gesteckt und einen Garantieschirm von 10 Mrd. Euro über ihre Landesbank gespannt. Diese trägt Ausfälle von Forderungen bis zu einer Summe von 3,2 Mrd. Euro als Selbstbehalt. Die Länder müssen erst zahlen, wenn die kumulierten Verluste darüber hinausgehen. Der Garantieschirm ist 2012 auf sieben Mrd. Euro zurückgeführt worden. Infolge der gewachsenen Risiken und Wertberichtigungen vor allem aus dem Schiffskreditgeschäft wird demnächst

die ursprünglich Garantiesumme wieder hergestellt werden.

**Nach dem Bankchef Lerbinger** räumt nun auch der Aufsichtsratsvorsitzende Kopper seine Position geräumt. Die Bank versucht mit umfänglichen personellen Neubesetzungen durch die Krise hindurch zu kommen. Aber die Veränderungen im Management können sich den ökonomischen Rahmenbedingungen nicht entziehen. Die Bank muss

- endlich aus den periodischen Schlagzeilen herauskommen, was angesichts der anhängigen Klagen gegen frühere Vorstandsmitglieder nicht umzusetzen ist;
- ihr Schiffsportfolio durch Abschreibungen und Verkäufe bereinigen – was durch den Druck der Bankenaufsicht verstärkt;
- signifikante Fortschritte im Übergang auf das neue Geschäftsmodell erreichen.

**Die Haupteigner der HSH Nordbank**, die Bundesländer Schleswig Holstein und Hamburg, tragen über ihren Kapitalanteil von über 85% hinaus hohe Risiken durch die Garantien für Kredite und Bürgschaften für die Bank. Die Hansestadt Hamburg gibt das Volumen der Gewährträgerhaftung und Bürgschaftsverpflichtungen für ihre zahlreichen öffentlichen Einrichtungen und Unternehmen zum Ende von 2011 mit 49,4 Mrd. Euro an. An dieser Summe nimmt die HSH Nordbank mit 38 Mrd. Euro den absoluten Spitzenplatz ein. Dieses Volumen der Haftung erklärt, weshalb die politisch Verantwortlichen sehr stark auf Zeit spielen und den Zeitpunkt einer Trennung von dem Finanzinstitut hinausschieben – sei dies nun durch Verkauf, Fusion oder vermögensschonender Schließung.

Quelle: [https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen\\_ansichten/detail/artikel/die-pleitebank-und-die-schiffahrtskrise/](https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/die-pleitebank-und-die-schiffahrtskrise/)