

Hamburg-Mythen: Schiffsfiananzierung & Hafeninvestitionen



Die Hamburgische Bürgerschaft hat die Garantien für die angeschlagene HSH Nordbank wie mit Schleswig-Holstein vereinbart um drei Milliarden Euro erhöht. Die Bürgerschaft beschloss gegen die Stimmen von FDP und Linken, die Ländergarantien von sieben auf zehn Milliarden Euro aufzustocken. Mit einer Zustimmung der Mehrheit des Kieler Landesparlaments kann gleichfalls gerechnet werden.

So erklärt die Fraktion der Grünen im Schleswig-Holsteinischen Landtag: »Die Grüne Landtagsfraktion hat einstimmig beschlossen, der Garantierhöhung für die HSH Nordbank von sieben auf zehn Milliarden zuzustimmen. Die Bank ist zutiefst angeschlagen und es weiß niemand, wie lange die internationale Krise auf den Schifffahrts- und Immobilienmärkten anhält. Bei der HSH Nordbank müssen wir für die Fehler der Vergangenheit die Verantwortung tragen und zwischen vielen schlechten Optionen die am wenigsten Schlechte wählen. Die Eigenkapitalquote der Bank muss dringend stabilisiert werden. Dass frisches Kapital nicht am Straßenrand liegt, wurde in mehreren Anhörungen deutlich. Dies muss auch die Landtagsopposition zur Kenntnis nehmen... Unser oberstes Ziel ist der Schutz des Landesvermögens. Wie und ob die Bank auch über 2016 hinaus überlebt, muss weiter diskutiert werden.«

Die Alternative Pest oder Cholera lässt noch einen Rest von Realismus erkennen. Und die Aussicht auf eine Abwicklung der Bank in den nächsten Jahren ist wenigstens eine Perspektive. Die Sozialdemokratie ist von solchen Überlegungen weit entfernt. Der Hamburger Finanzsenator Peter Tschentscher (SPD) plädierte eindringlich für eine Zustimmung zur Garantierhöhung. Der Senat und die Landesregierung Schleswig-Holsteins seien überzeugt, »dass die Chancen und die positiven Wirkungen einer Garantierhöhung das zusätzliche Risiko weit überwiegen«.

Was sind die Argumente? Tschentscher wies darauf hin, dass die Kernbank profitabel sei. Probleme mache die Abbaubank – und zwar so große, dass die Gesamtbank »unter Wasser« gedrückt werde. Gleichwohl habe die Bank ihr problematisches Altgeschäft seit Anfang 2009 von 185 Milliarden Euro auf inzwischen 80 Milliarden Euro zurückgefahren. Die Sanierung komme also voran. Notfallpläne seien unverzichtbar, aber es dürfe keinen Zweifel geben, was der tatsächliche Kurs der HSH und der Länder ist: »die weitere Verknüpfung des Abbaus alter Risiken mit der Umsetzung eines neuen, möglichst soliden Geschäftsmodells«.

Das möglichst solide Geschäftsmodell findet freilich nur in der etablierten Politik einen entsprechenden Rückhalt. Keine Frage: Den Umbau zur »Bank für Unternehmer« und das Neugeschäft mit Kunden hat die HSH Nordbank seit Anfang 2012 vorangetrieben. Der Fokus lag dabei auf der Akquisition attraktiver Engagements, die Erträge aus diesem Neugeschäft sind allerdings bislang bescheiden. Die Bank basiert auf einem Kreditgeschäft der Schiffsfiananzierungen, von ca. 28 Mrd. Euro, davon stecken gut 10 Mrd. Euro immer noch in der internen »Badbank« und die Versuche, diese Verlustquellen abzustößen, werden immer waghalsiger.

Das positive Ergebnis des ersten Quartals 2013 stützt sich vor allem auf positive Wertentwicklungen und Verkäufe von alten Schuldtiteln. Wesentlichen Einfluss hatten dabei Wertaufholungen in einem von der Restructuring Unit gesteuerten ABS-Portfolio aufgrund der positiven Entwicklung des US-Wohnimmobilienmarktes.

Der Hauptgrund für die unbefriedigende Geschäftsentwicklung kommt aus der weiterhin angespannten Lage in der internationalen Schifffahrt. Da die weltweite Flottenkapazität schneller als die Transportnachfrage wuchs, blieben die Fracht- und Charterraten sowie die Schiffswerte auf historisch niedrigen Niveaus. Die schlechten Aussichten im Schiffsbereich werden die Geschäftsentwicklung im weiteren Jahresverlauf beeinflussen. Eine spürbare Markterholung im Jahr 2013 ist nicht zu erwarten.

Vor diesem Hintergrund geht die Bank, trotz des positiven Konzernergebnisses im ersten Quartal, für das Gesamtjahr weiterhin von einem hohen Vorsorgebedarf für risikobehaftete Altbestände und von einem Verlust auf Konzernebene aus. Auch im nachfolgenden Geschäftsjahr wird sich die Situation nicht grundsätzlich bessern. Mag sein, dass mit der Garantierhöhung die vorgeschriebenen Kapitalquoten eingehalten werden können, aber die Bank wird ihren Eigentümern keine Freude bereiten.

Hamburg hat weitere Engagements im Bereich der maritimen Wirtschaft, die – wie die HSH Nordbank – ebenfalls auf absehbare Zeit Sanierungs- und Zuschussgeschäfte sind. Da ist zum einen die Reederei Hapag Lloyd. Das milliardenschwere Engagement der Hansestadt dient letztlich nur einer defensiven Strategie – das Reedereigeschäft wird in den nächsten Jahren schwierig bleiben und die mit Krediten finanzierte Kapitalbeteiligung kann aus den Dividendeneinnahmen nicht refinanziert werden. Wenn die Stadt aussteigt, muss sie erhebliche Abschreibungen auf

das erworbene Vermögen verarbeiten und bis dahin sind enorme Mittel gebunden, die an anderer Stelle zur Entwicklung und Modernisierung des Wirtschaftspotenzials dringlich gebraucht würden.

Auch die Geschäfte im Hafen laufen schlecht. Die Krise des Hamburger Hafens schlägt sich in der aktuellen Bilanz nieder. Im Hafen wurde schon im letzten Jahr zu wenig Geld verdient und die Aussichten auf die Jahre 2013/2014 sind wegen der großen Schifffahrtskrise düster. Die Hafenbehörde Hamburg Port Authority (HPA) hat im Jahr 2012 rund 157 Millionen Euro aus Mieten, Pachten, Hafengebühren und sonstigen Dienstleistungen eingenommen. Das sind rund eine Million Euro weniger als im Jahr zuvor. 2011 waren die Einnahmen aus Mieten, Pachten und Hafengebühren noch um 13,4 Millionen Euro gestiegen, 2010 um 9,6 Millionen Euro.

Gründe für den Rückgang des Umsatzes sind die schwache Konjunktur und besagte Schifffahrtskrise. Dazu kommt die wachsende Strukturschwäche des Hamburger Hafens. Der Gesamtumschlag der Waren sank um 1%, der Containerumschlag sogar um 1,7%. Das bleibt auch in der Gewinn- und Verlustrechnung des Hafens nicht folgenlos, die Verluste belaufen sich auf 108,3 Millionen Euro, die aus der Kapitalrücklage der HPA gedeckt werden. Im Klartext: Aus dem Verkauf eines Anteilspakets der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) werden Investitionen und eben auch Verluste aus dem laufenden Geschäftsbetrieb finanziert.

Das Geld stammt aus dem Börsengang der HHLA, die der Stadt 1,06 Milliarden Euro in die Kassen spülte. Doch dieser Sondertopf wird im kommenden Jahr leer sein. Dann muss der Hafenbetrieb durch Unterstützung aus dem Haushalt der Stadt am Laufen gehalten werden. Auch hier Klartext: Nur durch einen immer höheren Investitionsaufwand kann der Hamburger Hafen leidlich konkurrenzfähig gehalten werden. Künftig sind diese Investitionen und die weiteren Verluste des laufenden Geschäftsbetriebs aus dem Haushalt zu finanzieren – es sei denn es werden weitere Vermögensbestände der Hansestadt verkauft.

In der Ergänzung zum Rechnungshofbericht 2012 der Hansestadt heißt es lapidar: »In der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2006 wies die FHH zunächst ein Eigenkapital von 4.029 Mio. Euro aus... Das in der Eröffnungsbilanz ausgewiesene Eigenkapital der FHH wurde mittlerweile vollständig verbraucht. Die FHH bilanziert damit zum 31.12.2010 einen nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrag in Höhe von 542 Mio. Euro; sie ist bilanziell überschuldet.« Nehmen wir die Verluste aus den Jahren 2011 und 2012 hinzu, dann hat die Überschuldung ein enormes Ausmaß erreicht. Es gibt zwar noch immer Tafelsilber, das verscherbelt werden kann, aber aus der negativen Abwärtsspirale kommt man durch diese Logik nicht heraus.

Die Hafenbehörde hat im Jahr 2012 rund 212 Millionen Euro in den Erhalt und Ausbau der Hafen-Infrastruktur gesteckt. Sie finanziert dies aus dem Verkauf der HHLA-Anteile. Mit dieser Notoperation wird die Zukunftsfähigkeit des Hafens aufrecht erhalten. Gleichermaßen leistet sich die Hansestadt eine marode Bank, die sich überwiegend auf Schiffsfinanzierungen stützt – ein Geschäftsfeld, dessen wenig Erfolg versprechende Zukunft für andere Banken längst offenkundig ist und die daher bereits ihren kompletten Ausstieg daraus organisieren. Hamburg klebt an den Mythen Schiff und Hafen, entgegen aller ökonomischen Vernunft.

Zu Recht sprechen sich die Linkspartei und die FDP gegen solche Vergeudung von gesellschaftlichen Ressourcen aus. Die Zeit ist reif für ein HSH-Abwicklungskonzept und für eine neue Konzeption des gesamten Engagements in der maritimen Wirtschaft. In der Schifffahrtskrise ist kein Ende in Sicht und auch die nächsten Jahre werden keine Rückkehr zu den früheren Zeiten bringen. Statt die HSH Nordbank und die Unternehmen der Hafenwirtschaft beständig mit verlorenen Zuschüssen, Garantien etc. am Leben zu erhalten, sollte eine zukunftsorientierte Strukturpolitik auf den Weg gebracht werden.

Quelle: https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/hamburgs-mythen-hafen-schiffe-und-ihre-finanzierbarkeit/