

## HSH-Nordbank in der Schifffahrtskrise



Schuldenkrise und Konjunkturlaute haben sich negativ in den Bilanzen deutscher Groß- und Landesbanken niedergeschlagen. In den ersten sechs Monaten 2012 erzielten sie 42 Prozent weniger Gewinn als vor einem Jahr, Auch die HSH – Nordbank befindet sich in schwerer See.

**Die Schifffahrtskrise** setzt allen Landesbanken im Norden besonders zu. Der Nettogewinn der Bremer Landesbank fiel im ersten Halbjahr um 62 Prozent auf 35 Millionen Euro. Wie NordLB legte das Bremer Geldhaus deutlich mehr Geld für mögliche Kreditausfälle zurück, weil vielen Reedern das Wasser bis zum Hals steht. „Wir befinden uns im vierten Jahr der Schiffskrise. Eine Erholung ist im Moment nicht absehbar...Wir haben, wie es unsere Art ist, unsere Risiken konservativ bewertet.“ So das Management der Bremer Landesbank. Die Schifffahrt leidet unter Überkapazitäten und sinkenden Frachtraten.

**Eine konservative Bewertung der Risiken** ist nicht die Stärke der HSH Nordbank. Ihr „neue Geschäftsmodell“ ist nicht mehr als eine schöne Überschrift, noch nicht einmal kurzfristig, geschweige denn nachhaltig, lässt sich mit dem operativen Geschäft der Bank Geld bzw. dringend benötigte ausreichende Deckungsbeiträge erwirtschaften. Neues Geschäftsmodell heißt in Absprache mit der EU-Kommission: Übergang zu einer »Regionalbank« mit Schwerpunkt auf den Mittelstand. Künftig sollte sich die einstige international agierende Kapitalmarktbank auf das Geschäft mit mittelständischen Kunden in Norddeutschland konzentrieren, in dem bislang vorwiegend die Sparkassen unterwegs sind. Bankchef Lerbinger sieht diesen Übergang vollzogen: »Wir haben die Umsetzung der harten EU-Vorgaben zügig auf den Weg gebracht...Damit haben wir uns eine gute Ausgangsbasis erarbeitet, um als »Bank für Unternehmer« unsere Marktposition in den kommenden Jahren weiter auszubauen.« Dagegen stehen die Zahlen im operativen Geschäft. Von Quartal zu Quartal werden die Ergebnisse schlechter, die Bank befindet sich bereits ohne den Effekt Schifffahrtskrise wieder „unter Wasser“. Seit Monaten werden Verluste geschrieben.

**Die Bank greift auf das bewährte Mittel** der „kreativen Buchführung“ zurück; die gesunkenen Gesamterträge der Bank seit 2010 werden im wesentlichen durch Anpassungen der Risikovorsorge ergebnisverbessernd kompensiert, um Verluste zu vermeiden. Teilbereiche des überlieferten Portefeuilles werden veräußert um noch vorzeigbare Ergebnisse vorweisen zu können. Allerdings sind diese Maßnahmen ausgereizt.

**Die Krise im Segment Schifffahrt** wird den Prozeß der Umstellung auf ein neues Geschäftsmodell sicherlich beeinträchtigen, denn täglich sind Meldungen zu lesen, dass erneut Schifffonds Insolvenz anmelden müssen. Die HSH, die sich jahrelang berühmt hat, Marktführer in diesem Segment zu sein, ist in vielen Fonds engagiert, die sich bereits in Schieflage befinden. Die Commerzbank hat bereits zwangsweise einige der Riesenschiffe in die eigenen Bücher nehmen müssen, die HSH wird sicherlich auch bald ihre hauseigene Flotte vor der Tür stehen haben.

**Jetzt kommt also das schlechte Wirtschaftsumfeld**, insbesondere im ehemaligen Kernbereich der Bank, der Schifffahrt, hinzu. Die Bank ist – über alles, also einschließlich der eigenen Bad Bank, der Restructuring Unit – mit etwa 30 Milliarden Euro in diesem Segment engagiert, davon ist ein hoher Prozentsatz bereits als „uneinbringlich“ eingestuft. Dieses spiegelt sich jedoch noch nicht in der gebildeten Risikovorsorge, z.B. den Abschreibungen, wider. Das Dilemma bleibt, dass die Bank diese notwendigen Abschreibungen nicht als Kosten buchen kann, ohne noch höheren Verlust ausweisen zu müssen. Die Bank ist demnach offensichtlich eine Zeitbombe für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein.

**Viele vor allem kleinere Containerschiffe** verdienen derzeit wegen zu geringer Charraten, der Mieten für die Schiffe, nicht mehr genügend Geld. Zinsen und Kredittilgungen können nicht mehr bedient werden. Eine Reihe von Schiffsfonds musste in den vergangenen Monaten bereits Insolvenz anmelden. Während die Schifffahrt mit Überkapazitäten kämpft, ziehen sich zugleich eine Reihe wichtiger Finanzinstitute wie die Commerzbank oder die HSH Nordbank ganz oder teilweise aus dem Markt zurück. "Die Aussichten für die kommenden 18 bis 30 Monate sind nicht gut. "Vor allem für viele kleinere deutsche Reedereien dürfte es sehr schwer werden. Wir haben in Deutschland rund 400 Reedereien. Deren durchschnittliche Flottengröße liegt bei unter zehn Schiffen." –so der Vorstandschef der Reederei Blue-Star Holding.

**Das Hamburger Emissionshaus HCI** musste dieser Tage für vier Öltanker Insolvenz anmelden, die von ihren Schiffsfonds finanziert worden waren. Auslöser für die Insolvenz ist die Pleite einer japanischen Großreederei, die die Tanker gemietet hatte. Zunächst kürzte die Reederei wegen finanzieller Probleme die Zahlungen, stellte sie schließlich ein und gab die Schiffe am Ende zurück. HCI Capital zählt mit mehr als 300 Schiffen im Bestand zu den

größten deutschen Schiffsfondsanbietern. Insgesamt gingen bei HCI bisher 22 Einzelschiffe in die Insolvenz,

**Die Schifffahrtskrise hat auch einen Teil** der Flotte der Hamburger Reederei Claus-Peter Offen unter Druck gesetzt. Mit den Erträgen für 14 Containerfrachter des Fonds Santa-B Schiffe können derzeit die Tilgung für die Darlehen nur zum Teil sowie die Ausschüttungen an die rund 6000 Anleger gar nicht bezahlt werden. Die Anleger müssen also zur Überbrückung frisches Kapital zur Verfügung zu stellen. Geschieht dies nicht, droht dem Schiffsfonds die Insolvenz.

**Die Schiffe und Fonds geraten wegen sehr niedriger Charrateraten** in Schwierigkeiten. Diese Charteraten zahlen Linienreeder für Frachter, die ihnen von Charterreedern zur Verfügung gestellt werden; darauf müssen die Kosten, Kapitaltilgung und die Ausschüttungen an die Anleger und Banken bedient werden. Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC geht davon aus, dass insgesamt bis zu 400 der 2500 über Fonds finanzierten Schiffe deutscher Reeder in finanzielle Schwierigkeiten geraten könnten.

**Das Problem der maritimen Branche** ist die derzeitige labile Situation der Weltwirtschaft und das hohe Bestellvolumen von neuen Schiffen in den vorangegangenen Jahren. Das Orderbuch des Weltschiffbaus ist laut der Statistik des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) im ersten Halbjahr 2012 gegenüber demselben Zeitraum des Vorjahres um fast 30 % geschrumpft. Standen am 1. Januar 2012 noch 5.709 Neubaubestellungen mit 115,7 Mio. CGT (Compensated Gross Tons, die mit dem schiffbaulichen Arbeitsaufwand gewichtete Bruttoreaumzahl) in den Auftragsbüchern der Werften, so waren es am 1. Juli nur noch 4.590 Schiffe mit 91,1 Mio. CGT. Noch deutlicher wird die derzeitige Flaute beim Vergleich der Auftragseingänge. In den ersten sechs Monaten dieses Jahres hielten sich die Reeder mit Neubestellungen zurück. Gegenüber dem Vergleichszeitraum 2011 gingen im ersten Halbjahr 2012 bei den Werften knapp 44 % weniger Aufträge ein.

**Neu in dieser Schifffahrtskrise ist die Schwäche der Banken**, insbesondere der europäischen Schiffsbanken bei der Beschaffung von US Dollar, der Leitwährung der Schifffahrt. Eine baldige Besserung auf dem Schifffahrtsmarkt ist nicht zu erwarten. Denn es gibt bereits seit Wochen Berichte, dass der jahreszeitlich übliche Rückgang der Nachfrage im Herbst nach Containertransporten per Schiff bereits im Sommer eingesetzt habe. Die Zahl der beschäftigungslosen Schiffe steigt.

**Die HSH Nordbank** muss sich auf eine steigende Risikoversorge für notleidende Kredite einstellen. Über den seit einem Jahr laufenden Umbau hinaus prüft die Bank deshalb "zusätzliche Maßnahmen", um das gestiegene Risikopotenzial zu senken und dauerhaft angemessene Kapitalquoten zu sichern.

**Die Hamburger Finanzbehörde räumt ein**, dass die Lage der Bank schwierig ist. Man müsse die Entwicklung aufmerksam beobachten. Bank und Senat würden die Bürgerschaft kontinuierlich und zeitnah informieren. Ungeschönte Information wäre sicher ein Fortschritt, aber die Risiken für die Hansestadt verschwinden dadurch nicht. Die Situation ist hochkritisch und es wird sich wohl rächen, dass die beiden Länder Hamburg und Schleswig-Holstein nicht bereits 2009, und zwar vor dem riesigen Sanierungseinschuß in Milliardenhöhe, die Sache schonend beendet haben.

Quelle: [https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen\\_ansichten/detail/artikel/hsh-nordbank-in-der-schifffahrtskrise/](https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/hsh-nordbank-in-der-schifffahrtskrise/)