

## HSH-Nordbank – Vor der Abwicklung



Der Vorstandschef der HSH Nordbank, Stefan Ermisch, hat bei der Präsentation des Berichtes zum dritten Quartal 2016 die lang erwartete Botschaft verkündet: Die Landesbank wird die Garantien der Länder von zehn Milliarden Euro voraussichtlich komplett in Anspruch nehmen müssen. »Alles andere wäre eine unrealistische Erwartung.«

**Der Grund für diese Entwicklung** sei keineswegs das miserable Bankmanagement, sondern nach Jahren der Schifffahrtskrise sei »aktuell keine Besserung in Sicht«, so Ermisch. »Was wir jetzt sehen, ist das Endspiel der Schiffsfinanzierung.« Das Volumen der Kredite in diesem Geschäftsfeld beläuft sich aktuell noch auf 16,5 Mrd. Euro, wovon 8,2 Mrd. Euro »leistungsgestört« sind. »Die Ausfälle werden enorm hoch sein«, sagte Ermisch mit Blick auf die faulen Schiffskredite.

**Keine Frage:** Die Schifffahrt steckt seit fast 10 Jahren in einer schweren Krise – und die Banken leiden stark unter dem Verfall der Werte der Schiffe und damit dem Preisverfall der Kredite, mit denen sie Reedern ihre gescheiterte Expansion finanziert hatten. Viele Reeder haben Probleme, ihre Kredite zu bedienen. Betroffen von der Krise sind vor allem die Landesbanken HSH Nordbank und Nord-LB.

**Entscheidend aber:** Die Expansion der norddeutschen Banken basiert auf einer unheiligen Allianz von Politik und maritimer Wirtschaft. Die langjährige Expansion funktionierte nur Dank tatkräftiger Unterstützung der Politik und entsprechenden Steuervorteile. Die Wirtschaft- und Finanzkrise brachte das Ende dieser Casino-Politik. Auch die Schifffahrt schlitterte in die Krise und hat sich seither nicht erholt. Die Kredite für Frachter sind zu Giftmüll in den Bilanzen der Banken geworden, weil die Schiffe viel weniger wert sind. Fondsanleger haben viel Geld verloren. Rund 600 Schiffsfonds sind in den vergangenen Jahren in die Pleite gerutscht.

**Im Zentrum des Ganzen** stand die HSH Nordbank. Die Landesbank von Hamburg und Schleswig-Holstein wuchs über die Jahre zum größten Schiffsfinanzierer der Welt heran – 2009/10 hatte sie Schiffsdarlehen für mehr als 30 Mrd. Euro in den Büchern. Für die Anbieter von Schiffsbeteiligungen und für deutsche Reedereien wurde die HSH zum wichtigsten Kreditgeber. Die Bank musste nach Milliardenabschreibungen mit Staatsgeldern gestützt werden. Zunächst wurde die Bank mit einer Erhöhung des Eigenkapitals von drei Mrd. Euro vor dem Konkurs bewahrt.

**Aber die Rettung** erstreckte sich auch auf die notleidenden Kredite. Gemäß dem im Jahr 2009 mit den Hauptanteilseignern Hamburg und Schleswig-Holstein vereinbarten Rettungspaket muss die HSH Nordbank Verluste bis zu einem Betrag von 3,2 Mrd. Euro selber tragen, weitere zehn Mrd. Euro sind durch die Garantien der beiden Länder abgedeckt. Von diesen insgesamt 13,2 Mrd. Euro sind bereits gut 5,1 Mrd. Euro an Garantieleistungen schon gezogen worden und für den Rest laufen die Verfahren der Ziehung der Garantie. Es wird also alles öffentliches Geld verschwinden.

**Für die Garantien** hat die Landesbank nach eigenen Angaben bisher knapp drei Mrd. Euro in Form der so genannten Grundprämie an Hamburg und Schleswig-Holstein gezahlt. Im Juni dieses Jahres gab es eine weitere Hilfsaktion: Die Bank hat Schiffskredite mit einem Volumen von fünf Mrd. Euro an die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein abgegeben, dafür haben die Länder 2,4 Mrd. Euro gezahlt. In dem Paket stecken 256 Schiffe – die Hamburger nennen sie spöttisch »Staatsflotte«.

**Die Länder müssen** die Schiffe nun verkaufen und darauf hoffen, dass sie einen Teil ihres Geldes zurückbekommen. Experten sind skeptisch, dass dies ohne weitere deutliche Verluste gelingt. Die EU hat im Gegenzug für diese Hilfsaktion strenge Auflagen erlassen. Außerdem wurden die Gebühren für die Bank massiv abgesenkt. Bis Ende Februar 2018 muss die Bank verkauft werden, gelingt das nicht, droht die Abwicklung. Die Darlehen für Frachter im Bestand will die Bank reduzieren. Ende Juni hatte die Bank noch Schiffskredite von 17,4 Mrd. Euro in den Büchern.

Bank-Chef Ermisch verkauft wie seine Vorgänger einen kleinen Gewinn als Durchbruch. Unterm Strich habe die HSH Nordbank in den ersten neun Monaten 2016 rund 160 Mio. Euro Gewinn nach Steuern gemacht. Das sei eine gute Leistung, erklärte Ermisch.

**Vor Steuern** steigerte das Institut den Gewinn auf 183 Mio. Euro gegenüber 110 Mio. Euro im Vorjahreszeitraum. Während die »Abbaubank«, in der unter anderem notleidende Schiffskredite gebündelt sind, einen Verlust auswies, verbesserte die Kernbank den Gewinn auf 535 (2015: 347) Mio. Euro – laut Ermisch ein »Super-Ergebnis«.

**Der Verwaltungsaufwand** nahm um knapp sechs Prozent ab, die Zahl der Vollzeitstellen verringerte sich im Vergleich zum Jahresende 2015 um 158 auf 2.226. Allerdings ging auch das Neugeschäft zurück. Es erreichte

angesichts des »wettbewerbsintensiven Umfelds« nur 5,8 (2015: 6,4) Mrd. Euro.

**Die Bilanzsumme** wurde um neun Prozent auf 88 Mrd. Euro abgebaut, wovon 48 Mrd. Euro auf die Kernbank entfallen. Diese sei »im Wesentlichen frei von Garantielasten«, muss auch Ermisch einräumen. Er erwartet für 2016 ein positives Konzernergebnis, das aber geringer ausfallen werde als im Vorjahr. Für 2015 hatte die Bank einen Vorsteuergewinn von 450 Mio. Euro ausgewiesen.

**Schaut man sich** die Zahlen näher an, so verschlechtert sich die wirtschaftliche Situation der Bank mit zunehmender Geschwindigkeit. Bei einer um 9 % reduzierten Bilanzsumme verschlechtert sich der Zinsüberschuss um 18%, der Provisionsüberschuss um 22% sowie der Gesamtertrag der operativen Bank um 15%. Die Ergebnisse der operativ tätigen Bank sind schlichtweg nach wie vor eine Katastrophe! Aber die HSH-Banker sind wie immer überaus kreativ, um doch noch ein augenscheinlich positives Ergebnis präsentieren zu können.

**So wurde Anfang November** innerhalb der Bank eine grundsätzliche Trennung zwischen Kernbank und konzerninterner Restructuring Unit (RU) vorbereitet und Positionen hin- und hergeschoben. Die Bank nennt das »Re-Allokation«.

**Die Restructuring Unit** heißt jetzt Abbaubank, aus der RU sind schon mal werthaltige Wertpapierpositionen über 4,3 Mrd. Euro in die Kernbank verschoben. Umgekehrt sind aus der Kernbank nochmals die schlechtesten verbliebenen Risiken über 6,6 Mrd. Euro in die Abbaubank »entsorgt« worden (eine Mrd. Euro aus dem Segment Unternehmenskunden, 5,6 Mrd. Euro aus dem Segment Shipping). Alle diese Maßnahmen der Bank passen unter die Überschrift »Privatisierungsvorbereitung«. Allerdings ist in diesem Zusammenhang nur der Teil »Kernbank« der HSH hierzu auserkoren.

**Unter den derzeitigen** rechtlichen Gegebenheiten, bei der die Restructuring Unit (neu: Abbaubank) Konzernbestandteil der HSH Nordbank ist, würden diese Transaktionen wenig Sinn machen. Ziel soll sein, die Abbaubank auch rechtlich von der Kernbank »abzukoppeln«. Sollte dieses passieren wäre das ein weiteres Kapitel zu Lasten von Steuergeldern.

**Nach den erfolgten Transaktionen** hat die Abbaubank nunmehr eine Bilanzsumme von 23,5 Mrd. Euro, gefüllt nur mit weitestgehend wertlosem Kreditengagements. Die Bank wird noch die eine oder andere Forderung im Laufe des Jahres 2017 den Kreditnehmern erlassen, der »Rest« wird vermutlich nicht zu veräußern sein. Was wird passieren? Die HSH Nordbank wird die Länder erneut erpressen und versuchen, diesen Assetschrott den Ländern gleichfalls vor die Tür zu kippen. Bereits in vergangenen Interviews hat Ermisch sich dazu geäußert, dass mindestens weitere 11 Mrd. Euro an notleidenden Assets aus der Bankbilanz verschwinden müssen, um die Bank privatisierungsfähig machen zu können.

**Bereits seit Monaten ist klar**, dass die 10 Mrd. Euro Ländergarantie noch nicht einmal ansatzweise ausreicht, um die nach wie vor bestehenden Probleme der Bank aufzufangen. Zudem ist bemerkenswert, dass Ermisch ebenso erklärt haben soll, sowohl für die Bank als auch für die Länder wäre es besser und billiger gewesen, wenn die Länder anstatt der nebulösen und intransparenten Rettungsnummer zum vergangenen Jahreswechsel (im Kern Ankauf von fünf Mrd. Euro notleidende Assets durch die ländereigenen HSH Portfolio-Management AöR, Kreditausstattung der PoMa über 6,2 Mrd. Euro, weitere Kreditausstattung der HSH Finanzfonds AöR über 10 Mrd. Euro) der Bank 10 Mrd. Euro frisches Eigenkapital zur Verfügung gestellt hätte, was angesichts der Qualität des Bankmanagements auch nur wieder auf weiteres Geldverbrennen hinausgelaufen wäre.

**Unter dem Strich:** Ein positives Ergebnis nach neun Monaten hat die HSH Nordbank nur deshalb vorlegen können, weil die Länder sie von Garantiegebühren befreit haben. Zum Ende des Jahres wird die Bank ein negatives Ergebnis ausweisen. Insgesamt läuft für Hamburg und Schleswig-Holstein ein Wertberichtigungsbedarf von jeweils ca. 15 Mrd. Euro auf. Die Gesamtabrechnung wird in den nächsten 15 Monaten fällig und es wäre geboten, die politischen Verantwortlichkeiten und Verflechtungen in einem Untersuchungsausschuss zu klären.

**Für das Ende dieses Dramas** von Geldkapital und Politik wird jetzt ein neues Drehbuch entwickelt: Die HSH Nordbank rüstet für einen Eigentümerwechsel. Möglich ist laut Bankchef Ermisch eine Veräußerung als Ganzes oder in Teilen. Laut EU-Beschluss müssen Hamburg und Schleswig-Holstein die Landesbank bis Frühjahr 2018 verkaufen, sonst wird die Landesbank abgewickelt.

**Für den von der EU-Kommission** angeordneten Verkauf der HSH gebe es erste Vorgespräche mit potenziellen Investoren, berichtete der Vorstandschef. Bis zum Verkauf soll die Bilanz der Abbaubank weiter verringert werden, zunächst durch die Abgabe fauler Kredite im Umfang von 3,2 Mrd. Euro. Deren Wertminderung ist durch den Garantierahmen gedeckt. Die erste Hälfte des Kreditpakets soll noch in diesem Jahr an den Markt kommen, der zweite Teil bald darauf. Dabei geht es vor allem um Immobilien- und Flugzeugkredite, nur noch in geringem Umfang um Schiffskredite. Ob die HSH Nordbank als Ganzes oder aufgeteilt in Kernbank und Abbaubank verkauft werden

kann, ist derzeit völlig offen. Man spreche mit Interessenten in den USA, in Europa und in Asien, sagte Ermisch.

**Richtig ist:** Aus dem Berg an notleidenden Krediten können »Resteverwerter« noch ein lukratives Geschäft machen. Die trostlosen Nachrichten aus der Schifffahrt sind ein Lockruf für Private-Equity-Unternehmen. Was normale Anleger abschreckt, ist für Finanzinvestoren wie KKR, Apollo oder Oaktree ein Investitionssignal. Banker in Hamburg, Hannover und Frankfurt haben zurzeit regelmäßig Termine mit US-Finanzinvestoren. Diese wittern ein gutes Geschäft, wenn sie den Banken die problembeladenen Kredite abnehmen und dafür deutlich weniger als den Buchwert zahlen. Das Interesse von Private Equity und Hedgefonds an Schiffsdarlehen ist groß. Für Private-Equity-Unternehmen sind notleidende Kredite interessant, weil sie diese mit einem starken Abschlag kaufen können. Das kritische Thema ist der Preis, denn jeder Abschlag führt zur sofortigen Realisierung von Verlusten. Und da rennen die Banken ums Überleben.

**Das Angebot** ist auch nicht von schlechten Eltern. Fast alle europäischen Banken wollen ihre Schifffahrtsportfolien reduzieren. Die Nord-LB mit Sitz in Hannover hat bereits eine erste Transaktion über einen Bestand von Schiffskrediten über 1,5 Mrd. US-Dollar vereinbart. Dabei geht es um bis zu hundert Schiffe. Käufer sind der Finanzinvestor KKR und ein Staatsfonds. Die Nord-LB will ihren Bestand an Schiffsdarlehen bis 2018 auf zwölf bis 14 Mrd. Euro reduzieren, derzeit sind es etwa 17 Mrd. Euro. Die Bank hat eine eigene Abteilung für den Verkauf eingerichtet. Die Deutsche Bank sucht offenbar einen Käufer für Kredite über eine Mrd. US-Dollar.

**Deutsche Banken** stehen im Zentrum der Schifffahrtskrise. Bis zur Finanzkrise nach dem Zusammenbruch der Investmentbank Lehman Brothers war Deutschland das globale Zentrum für die Schiffsfinanzierung. Der Grund: In Deutschland erlaubten es günstige Steuerregeln, dass Privatanleger über geschlossene Fonds Schiffe finanzierten. Emissionshäuser wie MPC oder HCI sammelten Geld von Privatanlegern ein und legten damit geschlossene Fonds auf, die ein oder mehrere Schiffe finanzierten. Das Geld der Anleger diente als Eigenkapital – üblicherweise etwa 40%. Der Rest kam über einen Bankkredit, der über eine Schiffshypothek abgesichert war.

**Die Mehrzahl der Fonds** ist nicht mehr zu retten und die größeren Reedereien suchen in Fusionen einen Ausweg. Die sich noch länger hinziehende Schifffahrtskrise wird partiell in Deutschland mit einer Krise der geschlossenen Fonds und der spezialisierten Banken verbunden sein. Die Kapitalbasis der Schifffahrtskunden ist so stark belastet, dass weitere Markt- und Wertschwankungen viel schneller als bisher auf alle beteiligten Banken zurückschlagen. Ob die HSH Nordbank mit ihrer mäßigen Expertise den Sprung in eine neue Entwicklungsetappe schaffen wird, ist mehr als zweifelhaft.

**Angesichts** des schleppenden Welthandels ist eine Neuproportionierung des Kapitals in den Bereichen Reedereien, Banken und Hafenwirtschaften unvermeidlich. Seine führende Rolle im Markt für Schiffsfinanzierungen hat Deutschland unwiderruflich verloren. Die hiesigen Banken finanzieren kaum noch neue Schiffe. Jedes zweite neue Schiff wird heute aus China oder Korea finanziert und auch dort gebaut. Damit stützen die Länder ihre Wertindustrien. Die neu gebauten Schiffe treffen auf einen Markt, der sowieso schon unter einer zu hohen Frachtkapazität leidet.

**Für Hamburg** steht mit dem Ende der HSH Nordbank auch eine Bereinigung im Gewerbe der Reederei ins Haus. Und auch der Hamburg Hafen wird in dieser Krise nicht ungeschoren davonkommen. Dem langwierigen Ende der Zombie-Bank HSH Nordbank folgen so weitere Blessuren, auf die mit einem offensiven Strukturkonzept reagiert werden müsste. Im Hamburg und Kiel leider: Fehlanzeige.

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