



Schiffsportfolio wird immer kleiner

Banken-Rückzug macht es Reedern zunehmend schwerer, Finanzierungen für Neubauten hinzubekommen

VON PETER HANUSCHKE

Bremen. Persönliche Kontakte und kurze Wege – das zeichnete über Jahre die Zusammenarbeit zwischen Bremer Reedern und der Bremer Landesbank aus. Die Bank war für viele Reederei die erste Adresse, wenn es um die Finanzierung von Schiffsneubauten oder Modernisierungsmaßnahmen ging. Die Bremer Landesbank existiert nicht mehr, sie wurde in diesem Jahr komplett von der Norddeutschen Landesbank (NordLB) übernommen. Unabhängig vom Untergang der Bremer Landesbank wird es insgesamt in Deutschland und Europa immer schwieriger, Finanzierungspartner zu finden. Folgen, die aus der seit 2008 andauernden weltweiten Schifffahrtskrise resultieren.

Für die mittelstandsgeprägten Bremer Reedereien ist es aus Sicht des Bremer Rhedervereins momentan so gut wie unmöglich, umfangreichere Kreditvolumen für Neubauten beziehungsweise für größere Modernisierungsmaßnahmen zu erhalten – bei deutschen Banken schon gar nicht, bei europäischen Banken sehr, sehr eingeschränkt“, so Robert Völk, Geschäftsführer des Rhedervereins, der von 30 Bremer Reedereien 25 zu seinen Mitgliedern zählt.

Faule Kredite

Und diese Situation werde Folgen haben. „Das wird sich spätestens dann besonders bemerkbar machen, wenn die bestehende Flotte mit Ballastwasserreinigungsanlagen nachgerüstet werden müssen“, stellt der Rhederverein fest. Es sei derzeit nicht vorstellbar, dass die Banken diese notwendige Nachrüstung finanzieren werden. Wenn dann keine alternative Finanzierung über Investoren möglich sei, werde ein Verkauf der Schiffe unumgänglich sein.

Gekennzeichnet ist die Krise dadurch, dass es in vielen Segmenten ein Überangebot an Tonnage gibt. Und das führt zu niedrigen Frachtraten, die manche Reederei bereits in die Insolvenz getrieben hat, weil sie die Zins- und Tilgungsraten ihrer Schiffsfinanzierungen nicht mehr bedienen konnte. Eine Entwicklung mit Folgen auch für die schiffsfinanzierenden Banken, die dadurch immer mehr faule Kredite in ihren Portfolios wertberichtigten und entsprechende Rückstellungen bereitstellen mussten. Daraus resultierten Verluste in Millionen- und Mil-

liardenhöhe, die am Ende auch für ein Institut wie die Bremer Landesbank das Aus bedeuteten. Aber auch andere Banken leiden unter der Last alter Schiffskredite und sind bemüht, ihre Schiffsportfolios abzubauen.

Aufgrund des Rückzugs vieler großer Banken aus dem Markt für Schiffsfinanzierungen ist es nach Beobachtungen der NordLB „für deutsche Reederei in den letzten Jahren tatsächlich tendenziell schwieriger geworden, Finanzierungen für Neubauten oder Modernisierungsmaßnahmen zu erhalten“, sagte ein Sprecher auf Nachfrage des WESER-KURIER.

Die NordLB habe sich allerdings dazu entschieden, an der Schiffsfinanzierung als Kerngeschäftsfeld festzuhalten. „Trotz der im April 2016 verkündeten Redimensionierung des Schiffsportfolios auf eine Zielgröße von zwölf bis 14 Milliarden Euro, die wir voraussichtlich bereits zum Jahresende 2017 erreicht haben werden, vergibt die NordLB also weiter Kredite in der Schiffsfinanzierung“, so der Sprecher. Neugeschäft werde dabei auch mit bisherigen Bremer Kunden der BLB getätigt.

In der Spitze hatte die NordLB 19 Milliarden Euro Ende 2015 in den Büchern stehen. Das Portfolioziel von zwölf bis 14 Milliarden Euro sei stets Konzernziel gewesen, so der Sprecher. Es habe von Anfang an das gesamte Schiffsportfolio der BLB beinhaltet. „Insofern hat die Fusion der BLB mit der

NordLB keine Auswirkungen auf die Finanzierung der Bremer Reedereiwirtschaft.“ Eine Voraussetzung für neue Finanzierungen seien allerdings krisenresistente Strukturen aufseiten der Kunden, dazu zähle etwa eine Mindestausstattung an Eigenkapital.

Alternativ gebe es die Möglichkeit, sich an institutionelle Investoren oder ausländische Banken zu wenden, wobei dies in der Praxis relativ schwierig umsetzbar sei, so Völk. Internationale Banken hätten sehr hohe Anforderungen an Sicherheit. „Wenn, dann bekommt man Firmenkredite nur mit umfangreicher Haftung der ganzen Reederei.“ Insgesamt entstünden Wettbewerbsnachteile, da viele Schiffe auf Druck der deutschen Banken zu sehr niedrigen Preisen verkauft würden. „Auf der anderen Seite können die meist ausländischen Käufer mit dem aktuellen Marktumfeld gut leben.“

Gesunde Eigenkapitaldecke nötig

Es sei bedauerlich, dass sich deutsche Banken größtenteils aus der Schiffsfinanzierung zurückgezogen haben beziehungsweise zurückziehen, sagt Achim Boehme, Geschäftsführer der Lohmer Deutschland GmbH und Vorstandsmitglied des Bremer Rhedervereins. Diese Entwicklung werde den Schifffahrtsstandort nachhaltig beeinträchtigen. Denn gerade für kleinere und auch zum Teil mittlere Reedereien, die zusammen einen Großteil der gesamten deutschen

Reederschiff ausmachen, gebe es kaum noch Finanzierungsmöglichkeiten. Die deutsche Handelsflotte werde weiter schrumpfen.

Dass sich Schiffsfinanzierungen lohnen, lasse sich daran erkennen, dass ausländische Banken in Europa durchaus bereit seien, entsprechende Gelder zur Verfügung zu stellen. Doch dafür müsse man als Reederei schon eine gewisse Größe und eine gesunde Eigenkapitaldecke aufweisen – sonst winkten die Banken von vornherein ab. „Wir haben so drei Neubauten über niederländische Banken finanziert.“ Und in China seien zwar riesige Leasing-Programme aufgelegt worden, doch würden davon vornehmlich große Linien-Reedereien profitieren.

Es gebe im deutschen Markt zwar auch wieder etwas Bewegung wie Emissionshäuser angeht, die Anleger-Gelder für Schiffs-Investmentfonds einsammeln, aber davon würden nicht die Reedereien profitieren: Denn mit diesen Geldern sollen nicht Neubauten von Reedereien finanziert werden, sondern gute Schiffe günstig in den Reedereien gekauft werden, die in finanziellen Schwierigkeiten stecken. Da seien teilweise schon sehr erstaunliche Geschäftsmodelle zu beobachten. Boehme: Ich hoffe für den deutschen Standort, dass sich deutsche Banken nicht ganz aus dem Schifffahrtsgeschäft herausziehen, sondern es behutsam wieder aufbauen.“

Schrumpfkurs der Banken

Bremen. Bei den maßgeblichen deutschen Banken standen laut dem Schifffahrtsmagazin „Hansa“ im Jahr 2010 zusammen für Schiffsfinanzierungen noch 124 Milliarden Euro in den Büchern, im vergangenen Jahr lag die Summe nur noch bei 83 Milliarden Euro – ein Rückgang von 33 Prozent innerhalb von sechs Jahren. Und der Abbau des Schiffsportfolios setze sich quer durch Europa weiter fort, heißt es in der November-Ausgabe. Neugeschäft finde allenfalls nur noch sporadisch statt.

Die HSH Nordbank – einst mit einem Kreditvolumen von mehr als 41 Milliarden Euro (2008) zum weltgrößten Schiffsfinanzierer aufgestiegene Landesbank – hat in den vergangenen Jahren wie viele Banken einen

enormen Schrumpfkurs hingelegt. So hat die HSH Nordbank, die 2003 durch die Fusion von Hamburgischer Landesbank und der Landesbank Schleswig-Holstein entstanden ist, ihr Kreditvolumen innerhalb von anderthalb Jahren um etwa neun Milliarden Euro von knapp 24 Milliarden Euro (2015) auf 14,8 Milliarden Euro (Juni 2017) reduziert. Im gleichen Zeitraum hat die NordLB ihr Engagement von 19 auf 14,5 Milliarden Euro verringert.

Die Bremer Landesbank gibt es nicht mehr, sie ist an den Schiffskrediten bekanntlich gescheitert. Und die Commerzbank hat ihren Abschied aus der Schiffsfinanzierung bereits 2012 selbst eingeläutet: Bis zum Jahresende soll die ausstehende

Kreditsumme auf drei Milliarden Euro reduziert sein.

Gegen den Trend arbeitet dagegen die bundeseigene KfW IpeX-Bank: Im Geschäftsfeld Export- und Projektfinanzierung wurde laut „Hansa“ Neugeschäft im ersten Halbjahr 2017 in Höhe von 5,7 Milliarden Euro zugesagt, im Vorjahreszeitraum waren es 5,4 Milliarden Euro gewesen. Darunter wurden in der Geschäftssparte Maritime Industrie Kredite von insgesamt einer Milliarde Euro vergeben (erstes Halbjahr 2016: 0,8 Milliarden Euro). Das Schifffahrtsportfolio lag Ende 2016 bei 16,2 Milliarden Euro – damit ist die KfW IpeX-Bank inzwischen die größte deutsche Bank im Bereich Schiffsfinanzierung. PHA