

SCHIFFE

Aus dem Ruder gelaufen

Deutsche Reeder und Schiffsfinanzierer stehen am Abgrund. Die Charrerraten decken nicht mal die Kosten. Und weitere Schiffe für 60 Milliarden Dollar sind bereits bestellt.

Großreeder Bernd Kortüm entspannte sich vergangene Woche mit seiner Gattin bei Neuschnee im österreichischen Lech. „Die Krise ist schon fast vorbei“, gab sich einer der reichsten Hamburger gelassen. Seine Branche sei wieder im Aufwind. Doch der Herrscher über 102 Containerschiffe übertreibt gewaltig.

Noch vor weniger als einem Jahr standen Kortüm und seine Firma Norddeutsche Vermögen am Abgrund. Die HSH Nordbank hatte zuvor für seinen milliardenschweren Kreditrahmen eine Risikoversorge von beinahe 250 Millionen Euro zurückgelegt. „Aufgrund der unzureichenden wirtschaftlichen Verhältnisse“ bestünden „akute Ausfallrisiken“, schrieben die Wirtschaftsprüfer von KPMG. Man drohte gar mit der außerordentlichen Kündigung von Darlehensverträgen.

Erst seit Anfang November steht für Kortüms Flotte ein mit der HSH vereinbartes Finanzierungsabkommen. Das Sanierungskonzept funktioniert nur dank eines erheblichen Beitrags aus dem Privatvermögen des Reeders. Wie viel er zahlt, will er nicht verraten, er gibt aber Probleme zu: „Die jüngst abgeschlossenen Charrerraten decken die Gesamtkosten noch nicht.“ Acht seiner Schiffe sind gar „ohne Einnahmen“.

Beim Rest der deutschen Schifffahrtsbranche sieht es kaum besser aus. Trotz leichter Erholung auf dem Frachtmarkt steht so mancher Reeder und Schiffsfonds vor existentiellen Fragen.

Und die Krise frisst sich gerade in die Fundamente deutscher Banken. Institute wie die HSH Nordbank, die Commerzbank, die Nord/LB, die KfW-Tochter Ipex und die DVB Bank sind die größten Schiffsfinanzierer der Welt (siehe Grafik). Beinahe 100 Milliarden Euro Schiffskredite stehen in ihren Büchern.

Für viele Schuldner geht es ums Überleben, von Gewinnen spricht schon lange niemand mehr. Die Charrerraten liegen je nach Schiffstyp bis zu 80 Prozent unter den Höchstständen vor der Krise. Sie sind „auf einem schmerzhaft tiefen Niveau“, schreibt der Hamburger Schiffsmakler Harper Petersen & Co., „die meisten Reeder verlieren weiterhin Geld“. Weltweit dümpeln rund 500 Schiffe ohne Aufträge in den Häfen.

Wie im Rausch hatten gerade deutsche Reeder in den Boomzeiten Schiffe mit einem Bestellvolumen von 60 Milliarden Dollar geordert. 70 Prozent sollten die Banken finanzieren, den Rest wollte man sich wie immer über Emissionshäuser für Schiffsfonds wie HCI, MPC oder Lloyd bei den deutschen Kleinanlegern holen –

doch genau die streiken jetzt. Die vermeintlich sicheren Schiffsfonds mit nur minimal besteuerten Traumrenditen verlangen plötzlich reihenweise Nachschüsse zur Deckung ihrer Verluste.

Die ersten Fonds kapitulieren bereits. An den Verkauf neuer Schiffsfonds zur Finanzierung der laufenden Bestellungen ist nicht mehr zu denken.

Emissionshäuser und Reeder bürgen zwar für das fehlende Eigenkapital, das die Banken derzeit zwischenfinanzieren. Aber liefern können sie das Geld nicht. „Theoretisch sind viele pleite“, sagt der Hamburger Branchenexperte Jürgen Dobert. „Die Banken stunden jedoch den Kapitaldienst und vollstrecken nicht, weil sonst ein ganzes Kartenhaus zusammenzubrechen droht.“

Im schlimmsten Fall müssten die Reeder Schiffe aus ihren Flotten verkaufen. „Das wäre mit erneuten Marktverwerfungen verbunden, die Reeder, Werften und Banken trafen“, warnt ein Banker. Notverkäufe würden die niedrigen Schiffspreise weiter drücken und damit die Kreditsicherheiten der Banken entwerten.

Woher soll das Geld nun kommen? Vom Staat jedenfalls nicht. Bereits im vergangenen Herbst versuchten die beiden Hamburger Großreeder Claus-Peter Offen und Peter Döhle vergebens, sich aus dem Deutschlandfonds Geld zu beschaffen. Die Staatsbürgschaft über 1,2 Milliarden Euro für die Linienreederei Hapag Lloyd blieb eine Ausnahme.

An der ablehnenden Haltung der Bundesregierung hat sich nichts geändert. Forderungen aus der Branche nach einer Rettungsbürgschaft in Höhe von zehn Milliarden Euro wurden bei einem Krisengipfel im Wirtschaftsministerium am Donnerstagabend vergangener Woche gar nicht erst wiederholt.



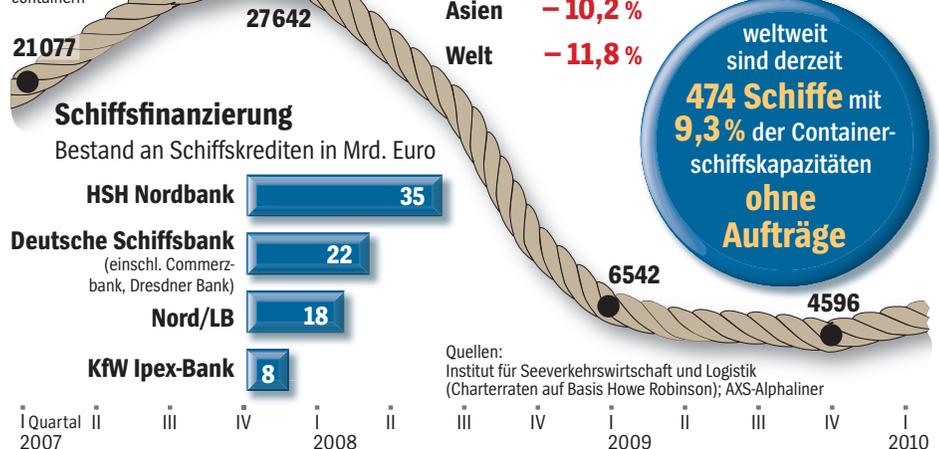
LANGBEHN / ACTION PRESS

Dümpeln im Hafen

Charrerraten

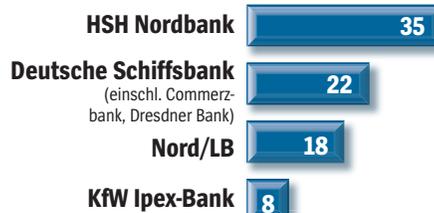
für Containerschiffe* in Dollar pro Tag

*mit einer Ladekapazität von 2500 Standardcontainern



Schiffsfinanzierung

Bestand an Schiffskrediten in Mrd. Euro



Containerumschlag

2009, Veränderung gegenüber dem Vorjahr

- Europa **-15,1%**
- Amerika **-15,1%**
- Asien **-10,2%**
- Welt **-11,8%**

weltweit sind derzeit **474 Schiffe** mit **9,3%** der Container-schiffskapazitäten **ohne Aufträge**

Quellen: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (Charrerraten auf Basis Howe Robinson); AXS-AlphaIner

DER SPIEGEL

HSH-Nordbank-Chef Nonnenmacher: Für 2011 wieder Gewinne versprochen



SEOKYONG LEE / BLOOMBERG NEWS / LANDOV / PICTURE-ALLIANCE / DPA

Südkoreanische Werft: „Theoretisch sind viele pleite“

Stattdessen einigten sich die rund 50 Branchenvertreter mit Spitzenbeamten und dem Maritimen Koordinator der Bundesregierung, Hans-Joachim Otto, auf einen 13-Punkte-Plan. Der freilich besteht vor allem aus Prüfaufträgen. So soll untersucht werden, ob der Bund öffentliche Aufträge für den Schiffsbau vorziehen kann – auch im Rahmen der Entwicklungshilfe, etwa für Fährschiffe in Afrika. Zudem soll geprüft werden, ob seitens der staatlichen KfW-Bank die Anforderungen für Gelder aus dem Deutschlandfonds gelockert werden können.

Das dürfte kaum reichen. Deutsche Reeder haben knapp tausend Schiffe bestellt, die noch nicht ausgeliefert sind. Darunter sind allein rund 300 Containerriesen mit einem geschätzten Wert von etwa 30 Milliarden Euro.

In den Bankbilanzen hinterlässt das maritime Geschäft inzwischen tiefe Spuren. Die staatlich gestützte Commerzbank produzierte in dem für Schiffsfina-
nzierungen mitverantwortlichen Geschäftsbereich 2009 einen operativen Verlust von fast 850 Millionen Euro.

Die angeschlagene HSH Nordbank, größte Schiffsfinanziererin der Welt, verdoppelte für das Geschäftsjahr 2009 ihr Sicherheitspolster auf eine Milliarde Euro. Schiffskredite im Umfang von rund 35 Milliarden liegen bleiern in den Büchern der Hanseaten. Der Wirtschaftsprüferbericht der HSH Nordbank belegt, wie bedrohlich so manches Schiffsendagement für die Bank war – und teilweise noch ist.

Der Fall Kortüm beschäftigte die Wirtschaftsprüfer dabei besonders intensiv. Mit

einem Kreditrahmen von zwei Milliarden Euro zum Ende 2008 gehört der Reeder zu den größten Kunden der Bank. Auch er war den Versuchungen der Boomzeiten erlegen. Seine schwimmenden Geldmaschinen warfen derart hohe Renditen ab, dass er kurz vor Ausbruch der Krise in einen wahren Bestellrausch verfiel.

Der Zeitpunkt für die Expansion hätte ungünstiger nicht sein können. Kortüm und seine Frau segelten gerade nach Australien, als am 15. September 2008 die US-Bank Lehman Brothers pleiteging. Die Frachtaufträge für Schiffe brachen daraufhin weg. Die HSH-Banker sahen rot.

Mittlerweile haben alle seine Neuschiffe Charterverträge. In den nächsten drei Monaten übernimmt seine Norddeutsche Vermögen zudem zwei Schiffe zu 100 Prozent, weil die Vertriebsleute von HCI „kein Eigenkapital mehr einwerben konnten“, erzählt Kortüm. Die provisionsgierigen Könige des Fondsgeschäfts stehen jetzt selbst mit dem Rücken zur Wand. Nur ein mit ihren Gläubigerbanken vereinbartes Zahlungsmoratorium bis September 2013 konnte sie im Februar vor dem Untergang retten. Andere Emissionshäuser verhandeln noch.

Fälle wie Kortüm sind bei der HSH Nordbank nicht die Ausnahme, sondern die Regel. Ein weiteres Beispiel ist die Danaos-Gruppe, die überwiegend dem griechischen Reeder John Coustas gehört. Der 53-Jährige galt noch vor kurzem als einer der reichsten Männer der Welt. Laut dem Bericht der Wirtschaftsprüfer von KPMG schuldete die Gruppe den Hamburger Bankern schon Ende 2008 mehr

als eine halbe Milliarde Euro. Zur Coustas-Flotte kommen „30 Neubauten mit Ablieferungsterminen bis 2011“, schrieben die Prüfer bereits damals.

Und auch der Dryships Inc., einer Schiffsholding, die sogar zwei mobile Bohrinseln zu ihrer Flotte zählt, hat die HSH 2008 über 400 Millionen Euro gepumpt. Ob die Kredite voll zurückbezahlt werden, ist unklar.

Die Finanzmärkte jedenfalls trauen dem Unternehmen nicht mehr viel zu. Der Aktienkurs ist von über 80 auf rund 6 Dollar eingebrochen.

Bei der HSH will man zu einzelnen Kreditkunden keine Auskunft geben. Grundsätzlich geben sich die Verantwortlichen betont gelassen. Dort will niemand ein akutes Risiko sehen, geschweige denn eine existentielle Gefährdung für die Bank. Bankchef Dirk Jens Nonnenmacher verspricht für 2011 schon wieder Gewinne.

„Die Schiffe haben Finanzierungslaufzeiten von 13 Jahren, aber eine Lebensdauer von 25 Jahren“, sagt HSH-Bereichsleiter Harald Kuznik, der auch den Berliner Krisengipfel vergangene Woche besuchte. Man könne also in der Krise die Tilgung stunden, „ohne am Ende Verlust zu machen“. Zudem seien die großen Linienreedereien wie etwa Hapag Lloyd „operativ über den Berg“.

Für Fachmann Dobert ist das hingegen alles „reine Stimmungsmache“. Die konjunkturelle Entwicklung sei ungewiss. „Wenn der Konsum nicht auf Dauer anspringt, haben die Linienreeder bald wieder weniger zu tun.“

BEAT BALZLI,
WOLFGANG REUTER