

# »Wir geben jetzt Gas beim Abbau«

Vor fünf Jahren hatte die portfoliomanagement als Abwicklungsanstalt der Länder »faule« Schiffskredite der HSH-Nordbank übernommen. Angesichts steigender Raten und Preise soll die Verwertung jetzt deutlich beschleunigt werden. *Von Krischan Förster*

Die portfoliomanagement, Abwicklungsgesellschaft für die Altkredite der HSH Nordbank, will die guten Schiffahrtsmärkte zum Abbau des Portfolios nutzen. Das operative Ergebnis des vergangenen Jahres lag zwar bei 9,8 Mio. € und damit »nennenswert« über Plan und über der Vorjahreszahl (0,2 Mio. €). Unter dem Strich aber steht in der Bilanz der portfoliomanagement (pm) für 2020 ein deutlicher Fehlbetrag in Höhe von 234,6 Mio. €.

Denn im vergangenen Jahr waren – pandemiebedingt – vor allem im zweiten Quartal noch einmal hohe Wertberichtigungen nötig. Während 2019 lediglich 5,3 Mio. € nötig waren, musste die Risikovorsorge 2020 auf 243,6 Mio. € erheblich erhöht werden.

Die portfoliomanagement als Einrichtung der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein trägt somit weiter schwer an den Altlasten aus dem Erbe der ehemaligen Landesbank HSH. Denn es klappt eine gewaltige, sogar noch angewachsene Lücke zwischen den ausstehenden Kreditforderungen in Höhe von 2,9 Mrd. € für die noch 144 Schiffe zum Buchwert von 992 Mio. €, der gerade ein Drittel dieser Summe ausmacht. Im Jahr zuvor war das Verhältnis (3,3 Mrd. € zu 1,4 Mrd. €) deutlich günstiger.

Die Buchwerte liegen damit 30,5 % unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang um 435 Mio. € ist laut pm im Wesentli-



Führen gemeinsam als Vorstände die pm: Karl-Hermann Witte und Ulrike Helfer

chen auf die hohen Wertberichtigungen, Liquiditätsstützungen, Tilgungen und Währungseffekte durch einen schwächeren US-Dollar zurückzuführen. Im gleichen Zeitraum wurden die Forderungen (Kreditbeträge + Zinsansprüche) um 392 Mio. € (-11,9%) verringert.

Das Jahresergebnis erklärt Karl-Hermann Witte, einer der beiden pm-Vorstände, mit dem Einbruch des Welt-

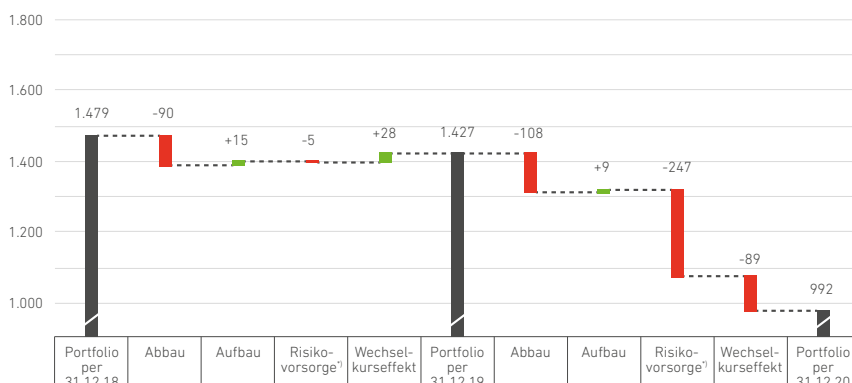
handels im ersten Halbjahr und den folgenden massiven Verwerfungen auf den Schiffahrtsmärkten. Die Erholung der Preise kam für die 2020er Bilanz demnach zu spät.

## Deutliche Beschleunigung geplant

Gegründet Ende 2015, hatte die Abbau-Gesellschaft Mitte 2016 Alt-Kredite von der HSH Nordbank mit einem Nominalwert von 4,1 Mrd. € übernommen, die damals mit 253 Schiffen besichert waren, und dafür den von der EU erlaubten Höchstbetrag von 2,4 Mrd. € gezahlt. Die Differenz wurde aus der damals noch bestehenden Länder-Garantie für die HSH Nordbank ausgeglichen. Erst nach der Übernahme dieser Altlasten durch die beiden Bundesländer konnte die HSH Nordbank im Februar 2018 an US-Investoren um Cerberus und J.C. Flowers verkauft werden.

Angesichts der guten Märkte, vor allem in der Containerschiffahrt, und der deutlich gestiegenen Secondhand-Preise um 15 % und mehr soll der Abbau des Portfo-

Buchwertentwicklung des Portfolios (in Mio. €)



## HAMBURGER PRIVATBANK Warburg bereinigt das Schiffsportfolio

Schiffe als Anlageobjekte hatten zuletzt nicht den besten Ruf. Bei der Hamburger Privatbank M.M. Warburg aber ist es ein Wachstumsfeld. Während der Pandemie habe man sowohl die Zahl der deutschen als auch internationalen Kunden sowie das Geschäftsvolumen deutlich steigern können, hieß es jetzt seitens der Bank. Gegenüber dem Vorjahr sei ein Plus von knapp 20% eingefahren worden.

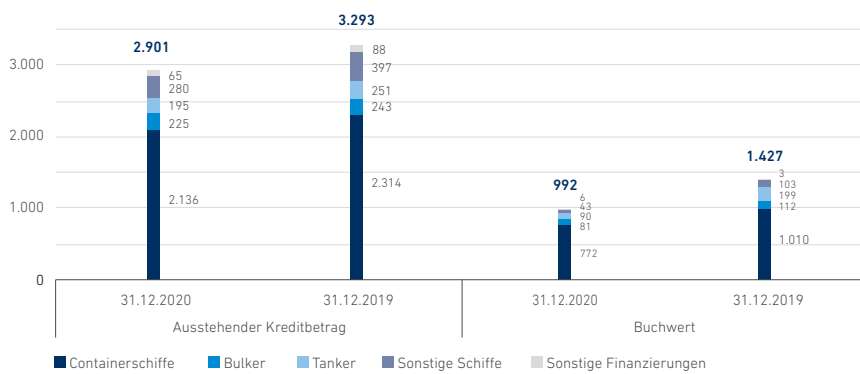


Christian Speer (li.) und Jens Dose

Noch aber sorgt das »nicht-strategische« Schiffsportfolio für einen Großteil der Risikovorsorge, die mit -22,4 Mio. € niedriger lag als im Vorjahr (-79,8 Mio. €). Schon im ersten Quartal 2021 habe man die Entwicklung an den Schiffsmärkten genutzt, um durch Verkäufe dieses Portfolio um 70% abzubauen. Dies werde im laufenden Geschäftsjahr zu einer NPL-Quote (non performing loans) von weniger als 3% führen.

Bei der Privatbank geht es nicht nur um Schiffskredite, sondern auch um Bank-Dienstleistungen und das Cash Management im Auftrag maritimer Kunden. »Wir konnten die Stückzahlen im provisionsstarken Auslandszahlungsverkehr überdurchschnittlich um 40% steigern«, sagt Jens Dose, einer der beiden Shipping-Chefs der Bank. Aber auch das seit 2016 neu aufgebaute Kreditbuch sei ein rentabler Wachstumsbereich, der weiter ausgebaut werden soll, kündigt Co-Chef Christian Speer an. Warburg nehme immer stärker die Rolle des Strukturierers und Asset Managers ein und bediene neben Schifffahrtskunden auch institutionelle Anleger. Das Volumen der »Assets under Management« stieg von 69,8 Mrd. € auf 76,2 Mrd. €. Das Jahresergebnis vor Steuern belief sich auf -6,7 Mio. €, eine Verbesserung um 33,6 Mio. €. KF

Kreditportfolio nach Schiffsegmenten (in Mio. €)



lios jetzt deutlich beschleunigt werden, Schiffe also vermehrt verkauft werden. »Wir wollen jetzt richtig Gas geben«, sagt Co-Vorstand Ulrike Helfer. Wie viele Schiffe das in diesem Jahr sein könnten, ließ sie offen. Die letzte Entscheidung liege nicht bei der pm, sondern beim Kreditnehmer, also dem Reeder.

Als deutlich besser werden die Aussichten für das laufende Jahr 2021 beurteilt, weil vor allem die Containermärkte seit Monaten auf einem Höhenflug sind. »Wir gehen davon aus, dass wir die negative Entwicklung aus 2020 wieder aufholen können«, sagt Ulrike Helfer.

Auftrag der pm sei und bleibe ein möglichst wertschonender Abbau der Altlasten. Eine Markterholung mit steigenden Chartererlösen und Schiffspreisen erleichtere zwar den kurz- und mittelfristigen Abbau des Kreditvolumens. Es

handle sich aber fast ausnahmslos um notleidende Kredite (NPL) mit komplexen Strukturen, heißt es. Dies schränke die Möglichkeiten in den unterschiedlichen Verwertungsszenarien ein.

Seit zwei Jahren befinde sich die Gesellschaft in der Abbauphase. 2020 wurden lediglich zehn Schiffe aus den Büchern genommen, seit Gründung der pm wurden mittlerweile 109 Schiffe verwertet und durch erfolgreiche Restrukturierungen mehr als 700 Mio. € an Tilgungen eingenommen. Hinzu kommen Zinszahlungen und Verwertungserlöse. Und darauf komme es auch in Zukunft an. »Wir wollen so viel Geld wie möglich für die Steuerzahler zurückholen«, so Witte. Bis auch das letzte Schiff verwertet ist, dürften nach Einschätzung der Vorstände daher noch etwa drei Jahre vergehen. ■

*»Wir wollen so viel Geld wie möglich für die Steuerzahler zurückholen«*

Karl-Hermann Witte  
Co-Vorstand portfoliomanagement

Kreditbeträge und Buchwerte nach Schiffsalter (in Mio. € und Jahren)

