

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Stefan Wenzel (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Finanzministeriums namens der Landesregierung

Entwicklung des Schiffsfinanzierungs-Portfolios bei der NORD/LB

Anfrage des Abgeordneten Stefan Wenzel (GRÜNE), eingegangen am 28.03.2018 - Drs. 18/595
an die Staatskanzlei übersandt am 09.04.2018

Antwort des Niedersächsischen Finanzministeriums namens der Landesregierung vom 04.05.2018,
gezeichnet

Reinhold Hilbers

Vorbemerkung des Abgeordneten

In ihrem Geschäftsbericht 2016 schreibt die NORD/LB, dass sie zur „Verbesserung der Portfolio-Qualität“ und zur Risikovorsorge „das Schiffsfinanzierungs-Portfolio aktiv deutlich reduzieren“ will. „Unser Ziel ist klar definiert: Standen Anfang 2016 noch 19 Milliarden Euro Schiffsfinanzierungen zu Buche, sollen es bis Ende 2018 nur noch 12 bis 14 Milliarden Euro sein“, heißt es dort.

Vorbemerkung der Landesregierung

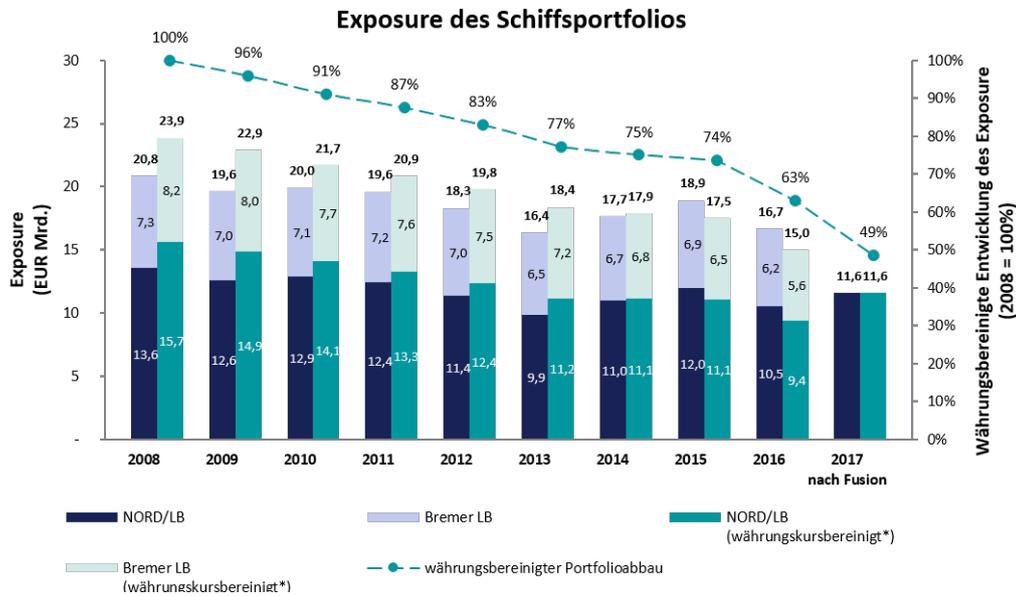
Im Geschäftsfeld der Schiffsfinanzierung hat die NORD/LB eine lange Historie, die von diversen Zyklen geprägt ist. Seit dem zweiten Halbjahr 2008 befindet sich die internationale Handelsschifffahrt in einer schweren Krise, die auch im Jahr 2017 bei der Bank zu einer anhaltenden Konsolidierung führte.

Trotz aller Herausforderungen sieht die NORD/LB in der Finanzierung der maritimen Wirtschaft grundsätzlich ein Geschäftsfeld mit Ertragschancen. Die dafür notwendigen Umbaumaßnahmen im Schiffsportfolio treibt sie konsequent voran, sodass die für Ende 2018 gesetzten Abbauziele bereits ein Jahr früher erreicht werden konnten. Ende 2017 betrug das Schiffskreditportfolio, das zwölf Monate zuvor noch bei 16,8 Milliarden Euro lag, 12,1 Milliarden Euro.

Zugleich betreibt die NORD/LB Neugeschäft in ausgewählten Sektoren wie z. B. der Finanzierung von Kreuzfahrtschiffen, Fähren und Spezialschiffen. Dabei verfolgt sie ihren Kunden gegenüber einen ganzheitlichen Ansatz und bietet weitaus mehr an als reine Schiffsfinanzierungen. Die Kunden der NORD/LB sollen von der Erfahrung, von internationaler Präsenz, einem starken Netzwerk sowie einem breiten Leistungsspektrum profitieren.

1. Welche Höhe hatte das Schiffsförderungs-Portfolio der Bank laut den Geschäftsberichten in den Jahren 2000 bis 2017 jeweils zum Jahresende?

In der Hauptwährung des Schiffsportfolios US-Dollar hat sich das Exposure kontinuierlich halbiert.



Quelle: NORD/LB Geschäftsberichte

* Aufgrund der Wechselkursschwankungen ist die Portfolioreduktion in Euro nicht offensichtlich. Daher wird das gesamte Exposure auch währungsbereinigt dargestellt. Die Umrechnung erfolgt modellhaft auf Basis eines US-Dollar-Kurses von 1 Euro = 1,1993 USD (Kurs per 31.12.2017) mit einem im gesamten Zeitverlauf einheitlichen US-Dollar-Anteil im Portfolio.

Währungskursbereinigt wurde das Exposure des Schiffsportfolios seit Ausbruch der Krise halbiert.

2. Wie hoch war in den Jahren 2000 bis 2017 jeweils die Wertberichtigung des Schiffsförderungs-Portfolios laut den Geschäftsberichten?



Quelle: NORD/LB Geschäftsberichte; Branche „Verkehr/Nachrichtenübermittlung“ (in erster Linie „Schifffahrt“, jedoch kein separater Ausweis der „davon Schifffahrt“-Position im Geschäftsbericht)

3. In welchen Jahren sind die zwischen 2000 und 2017 wertberichtigten Schiffsfinanzierungskredite jeweils abgeschlossen worden?

Die seit dem Ausbruch der Krise 2007/2008 wertberichtigten Schiffe wurden überwiegend in der Boomphase der Handelsschifffahrt ab 2004 zu den damals aktuellen Neubaupreisen finanziert und in den Folgejahren abgeliefert.

In der Regel gelten die Schiffsfinanzierungen heute als notleidend, wenn sie abgeliefert wurden, nachdem die Ertragsmöglichkeiten auf dem Charterratenmarkt eingebrochen waren. In den Jahren 2007 und 2008 lagen die Charterraten zum Teil mehr als drei Mal höher als der langfristige Durchschnitt. Ab Mitte 2008 brachen die Charterraten ein.

Ausstehendes Kreditvolumen der wertberichtigten Schiffe pro Baujahr im NORD/LB Konzern (per 31. Dezember 2017)

Baujahr	Ausstehendes Kreditvolumen Mio. Euro	Anteil am ausstehenden Kreditvolumen
2000	2,6	0,0%
2001	22,2	0,4%
2002	29,9	0,5%
2003	37,6	0,6%
2004	168,8	2,9%
2005	120,9	2,0%
2006	312,6	5,3%
2007	449,8	7,6%
2008	899,3	15,2%
2009	716,6	12,1%
2010	1 472,4	24,9%
2011	861,1	14,6%
2012	615,4	10,4%
2013	62,2	1,1%
2014	19,1	0,3%
2016	126,6	2,1%
	5 917,0	100%

4. In welchen Jahren sind die zwischen 2000 und 2017 wertberichtigten Schiffsfinanzierungskredite jeweils an den oder die Kreditnehmer ausgezahlt worden?

Siehe Antwort zu Frage 3.

5. Wie stellen sich die Antworten auf die Fragen 1 bis 4 jeweils für die Bremer Landesbank dar?

Siehe Antworten zu den Fragen 1 bis 4.

Die Bremer Landesbank ist Konzernbestandteil der NORD/LB und deshalb in der Darstellung der Tabelle zur Antwort der Frage 3 enthalten.

6. Welche Finanzierungsmodelle wurden bei den wertberichtigten Schiffsfinanzierungen angewandt?

Bei den wertberichtigten Finanzierungen handelt es sich bei ca. 90 % um KG (Kommanditgesellschaften)-Finanzierungen, bei denen die Marktrisiken schlagend wurden, wobei i. d. R keine Absicherung in Form eines Verbundes mit anderen Schiffsgesellschaften vorlag.

Im heutigen Marktumfeld bestehen häufig sogenannte Charterpools oder gegenseitige Besicherungen, wodurch die individuellen Risiken von Einschiffsgesellschaften reduziert werden können.

Die Finanzierungen wurden in der Boomphase mit marktüblich höherer Beleihungsquote, also dem Verhältnis aus vergebenem Kredit zum Wert des als Sicherheit dienenden Schiffes, vergeben als heute, wobei die Kreditsumme stets durch den Wert des Schiffes übersichert war. Aufgrund der stark negativen Preis-Entwicklung bei Secondhand-Schiffen seit 2008 konnten die als Sicherheiten dienenden Schiffe die entstandenen Verluste bei notleidenden Krediten nicht mehr voll abdecken.

Die Kreditvergabepraxis der NORD/LB hat sich aus der Erfahrung der Krise heraus grundlegend geändert. Heute erfolgen keine Finanzierungen mehr über Kommanditgesellschaften, sondern fast ausschließlich Unternehmensfinanzierungen bei niedriger Beleihungsquote.

7. Welche Sicherheiten mussten die Kreditnehmer dabei jeweils hinterlegen?

Einer Schiffsfinanzierung liegt in der Regel folgende Kreditbesicherungsstruktur zugrunde: Erstrangige Schiffshypothek, die Abtretung der Forderungen aus den Charterverträgen sowie die Abtretung von eventuellen Ansprüchen gegen eine Versicherungsgesellschaft. Grundsätzlich wird vereinbart, dass der Kunde die Einnahmekonten bei der finanzierenden Bank unterhält. Dann werden diese Konten zugunsten der Bank verpfändet. Des Weiteren wird bei entsprechender Werthaltigkeit die haftungsmäßige Einbindung einer Obergesellschaft angestrebt. Die Finanzierungsgrundsätze der Bank entsprechend dem marktüblichen Standard wurden beachtet.

Heute werden in der Kreditbesicherungsstruktur meist zusätzlich Bardepot-Konten als Sicherheiten herangezogen, die Marktschwankungen ausgleichen sollen.

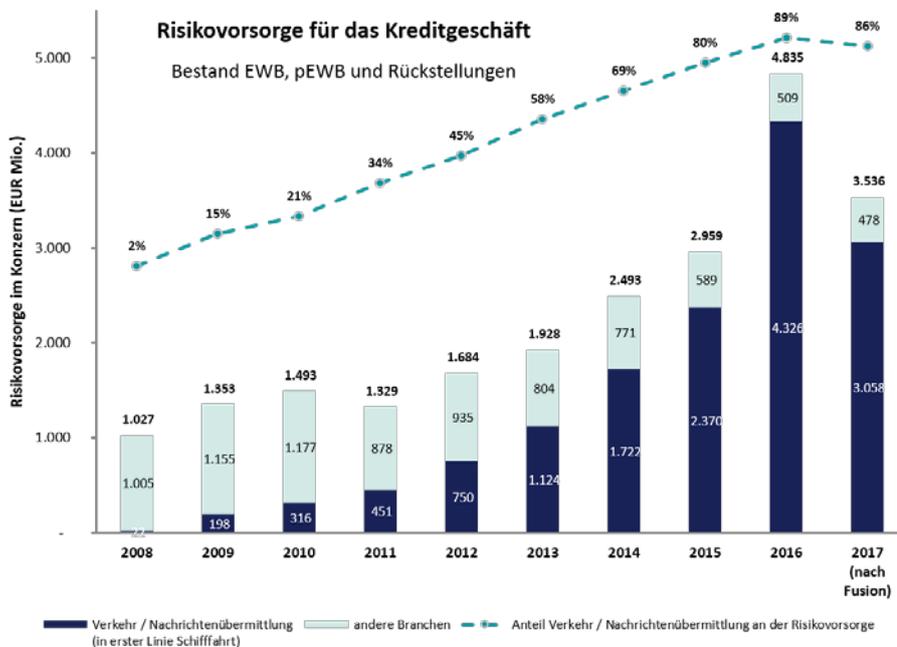
8. Welcher Anteil am Gesamtkredit für ein Schiff musste grundsätzlich dinglich gesichert werden?

Grundsätzlich muss der vergebene Kredit durch den Marktwert eines finanzierten Schiffes bei Ausreichung eines Schiffshypothekendarlehens vollständig gedeckt sein.

Die erheblichen Verwerfungen des maritimen Sektors führten in den vergangenen Jahren jedoch zu deutlich gesunkenen Marktwerten, sodass bei einer Vielzahl von Finanzierungen die vollständige Abdeckung nicht mehr gegeben war und insofern erhebliche Wertberichtigungen gebildet werden mussten.

In der Regel betrug die Beleihung in der Boomphase 70 bis 80 %, wobei bei einigen Schiffen die Eigenmittel durch die Emissionshäuser nicht eingeworben werden konnten, sodass sich die Bank aufgrund geleisteter Anzahlungen in Einzelfällen entschied, diesen Anteil aufzufüllen.

9. Welchen prozentualen Anteil am gesamten Wertberichtigungsbedarf hatte in den Jahren 2000 bis 2017 der Bereich Schiffsfina-
 nzierungen?



Quelle: NORD/LB Geschäftsberichte

(Verteilt am 07.05.2018)