

Panorama vom 11.05.2017

HSH-Bankenrettung: Das große Scheitern

Anmoderation

Anja Reschke

So, jetzt reden wir mal über Geld. Stellen Sie sich folgende Schlagzeile vor: 16 Milliarden Euro Steuergeld – futsch – mindestens! Das gäbe eine Empörung, oder? 16 Milliarden Euro! Um es mal bildlich zu machen: Davon könnte man eine Elbphilharmonie, den Berliner Flughafen und Stuttgart 21 bezahlen. Nur in diesen Fällen hat man wohl am Ende was davon, in der Elbphilharmonie spielt inzwischen ja Musik. Aber die 16 Milliarden, von denen hier die Rede ist – sind einfach puff – weg. Warum es keine Aufregung darüber gibt? Nun, weil dieser Verlust so kompliziert versteckt und so lange verdrängt wurde, dass es der Normalbürger nicht mehr mitgekriegt hat. Stefan Buchen und Nils Naber erzählen Ihnen, von diesen mindestens 16 Milliarden.

Dieses Schiff trägt nicht bloß Container. Die Lantau Arrow schleppt auch einen Teil des größten Schuldenbergs mit, den Politiker und Banker im Norden Deutschlands seit dem Zweiten Weltkrieg aufgetürmt haben. Unangenehm also, wenn herauskommt, was es mit der Lantau Arrow auf sich hat. Deshalb geben die Landesregierungen in Hamburg und Schleswig-Holstein dazu wenig preis.

Jörg Köpping ist offen und ehrlich. Er lässt uns auf das Schiff. Der Reeder kaufte die Lantau Arrow vor zehn Jahren für sein Unternehmen, auf Kredit.

O-Ton

Jörg Köpping,

Reeder:

„Die ganze Kalkulation war eigentlich so: nach 10 Jahren sind die Schiffe frei von der Finanzierung.“

Den Kredit bekam Reeder Köpping von der HSH Nordbank. Dieses Jahr sollte das Schiff eigentlich abbezahlt sein.

O-Ton

Panorama: „Wieviel ist denn dieses Schiff wert jetzt?“

Jörg Köpping, Reeder: „Ich würde so schätzen drei bis vier Millionen Dollar.“

Panorama: „Und wie viel Schulden sind noch drauf?“

Jörg Köpping, Reeder: „Circa 15 Millionen Dollar.“

Eine ernüchternde Bilanz. 15 Millionen Dollar Schulden. Dafür stand eigentlich das Schiff als Sicherheit, falls der Kredit nicht mehr zurückgezahlt wird. Doch das Schiff ist nur noch 3-4 Millionen Dollar wert. Das bedeutet einen Verlust von 11-12 Millionen Dollar. Den muss die Landesbank tragen.

O-Ton

Jörg Köpping, Reeder: „Dass dieses Schiff mal tilgungsfrei sein sollte, das kann ich mir nicht vorstellen.“

Panorama: „Da wird also ein bisschen am Land Schleswig-Holstein und an Hamburg hängen bleiben!“

Jörg Köpping, Reeder: „Hängen bleiben ja, das ist so.“

Politiker und Bankmanager wollen sich zu den Schulden der Lantau Arrow nicht äußern. Dabei hatte einst die Landesbank von Hamburg und Schleswig-Holstein den nun faulen Kredit gewährt. Wie das Schiff heute intern bewertet wird, bleibt Bankgeheimnis.

Professor Martin Hellwig hat sich intensiv mit der HSH befasst. Er bemängelt: die Bank wolle ihren wahren Zustand verschleiern.

O-Ton

Prof. Martin Hellwig,

Wirtschaftswissenschaftler:

„Zu welchen Werten stehen die Forderungen in den Büchern? An dem Punkt, wie werden Kredite bewertet? Da liegt die eigentliche Intransparenz.“

Wäre alles nicht so schlimm, wenn die HSH Nordbank nur das Geld für ein Schiff verlöre. Weltweit sind aber rund 850 von der HSH finanzierte Schiffe nicht abbezahlt. Und das hat einen Grund: heute sind viel mehr Schiffe auf dem Weltmarkt, als gebraucht werden. Mit ihnen läßt sich nicht mehr genug verdienen, deshalb haben sie dramatisch an Wert verloren.

O-Ton

Prof. Martin Hellwig, Wirtschaftswissenschaftler: „Wenn die Kapazitäten einmal da sind und es sind zu viele davon, kann man in dem Markt kein Geld verdienen.“

Panorama: „Und das hat die HSH nicht bedacht.“

Prof. Martin Hellwig, Wirtschaftswissenschaftler: „Es scheint so.“

Auch Reeder Jörg Köpping verdient zu wenig mit dem Containertransport. Die Landesbank bleibt also auf den Schulden sitzen.

Das Absurde: die Lantau Arrow ist technisch in einem Top-Zustand. Dennoch ist sie kaum etwas wert.

O-Ton

Panorama: „Aber 3-4 Millionen ist ja quasi der Schrottwert, oder?“

Jörg Köpping, Reeder: „Ja, so eben gerade darüber. Eben drüber.“

Panorama: „Knapp überm Schrottwert!“

Jörg Köpping, Reeder: „Knapp überm Schrottwert.“

Die Erwartungen waren einmal ganz andere, bei Köpping und bei der HSH Nordbank. Vor zehn Jahren herrschte Euphorie in der Landesbank von Hamburg und Schleswig-Holstein. Die Prognosen für die Schiffsmärkte zeigten steil nach oben. Die Bank wollte größter Schiffsfinanzierer der Welt werden, mit voller Rückendeckung der Politik. Die Führung der Bank versprach das Blaue vom Himmel.

O-Ton (Archiv)

Peter Rieck,

ehem. Vorstand HSH Nordbank:

„Die Renditen sind doch weit über dem Durchschnitt der Aktienmärkte. Die Aktienmärkte hatten eine durchschnittliche Rendite von 15 Prozent. Und die Schifffahrtsmärkte mehr als doppelt so viel.“

Die HSH Nordbank vergab einen Schiffskredit nach dem anderen. Gesamtvolumen: 36 Milliarden Euro. Es lief wie geschmiert zwischen Bank und Reedern. Reeder Jörg Köpping hat alles hautnah miterlebt: die Euphorie und das leicht zu habende Geld.

O-Ton

Panorama: „Wie schwierig war es eigentlich, Kredite von der HSH Nordbank zu bekommen?“

Jörg Köpping, Reeder: „Es war ganz einfach. Man wurde sogar noch gefragt, ob man nicht vielleicht mehr Schiffe machen könnte.“

Panorama: „Die HSH Nordbank hatte ein Interesse daran, möglichst viele Kredite abzuschließen?“

Jörg Köpping, Reeder: „Ich denke ja.“

O-Ton

Prof. Martin Hellwig,

Wirtschaftswissenschaftler:

„Die Leute wurden offensichtlich danach bezahlt, wieviele Kredite sie vergaben. Und HSH Nordbank hat sich vielleicht zu sehr darauf verlegt, der größte Schiffsfinanzierer der Welt zu werden. Und die Frage, was passiert, wenn das Ganze schief geht, hatte sich nicht gestellt.“

Es geht schief. 2008 kommt die Finanzkrise, der Handel bricht ein, gleichzeitig werden immer weiter Schiffe gebaut. Im Hamburger Hafen müssen Frachter still gelegt werden. Die HSH steht am Abgrund, aber die Bank tut so, als könne sie die Krise schnell überwinden. Ein ehemaliger Mitarbeiter der Bank berichtet uns Erschreckendes. Zwar habe man intern mit Milliardenverlusten durch faule Schiffskredite gerechnet. Aber nach außen habe man die Prognosen positiver dargestellt. In bankinternen Unterlagen von 2009 steht: der Öffentlichkeit müsse eine „konsistente Story für den Schiffsmarkt“ verkauft werden. Politiker, wie der damalige Hamburger Finanzsenator Freytag, glauben das wohl nur zu gern. Im November 2008 behauptet er unverdrossen, die Schiffsfinanzierung gehöre weiterhin zu den Stärken dieser Bank. Freytag ist nicht mehr im Amt, aber bis heute erntet er Verständnis.

O-Ton

Daniel Stricker,

Sprecher Finanzbehörde Hamburg:

„Die schlechten Schifffahrtskredite, die heute die Bank unter Wasser drücken, waren im Jahr 2008/2009 nicht auf dem Radarschirm. Weder der Aufsicht, noch der Bank, noch sonst irgendwelcher Experten.“

In Wahrheit zeichnete sich die Dauerkrise längst ab.

O-Ton

Prof. Martin Hellwig, Wirtschaftswissenschaftler: „Es war klar, dass aufgrund der Orders, die bis Mitte 2008 an die Werften gegeben worden waren, die Werften in Korea vor allem, bis 2012, 2013 immer neue große Schiffe auf den Markt kommen würden.“

Panorama: „Und das hätte man damals schon wissen können?“

Prof. Martin Hellwig, Wirtschaftswissenschaftler: „Das hätte man damals wissen können, wenn man, ich will ´s mal böse formulieren, in Deutschland nicht immer wieder stolz darauf wäre, nichts von Ökonomie zu verstehen.“

In Hamburg reden sich die Wirtschaftskapitäne erstmal ein, die Verluste seien vorübergehend. Es gehe bald schon wieder aufwärts. In dieses Horn bläst auch ein bekannter Reeder der Stadt.

O-Ton (Archiv)

Bertram Rickmers,

Reeder:

„Ich glaube nicht, dass wir relativ geschwächt aus dieser Krise hervorgehen werden, sondern relativ gestärkt.“

O-Ton (Archiv)

Frank Horch,

damals Präses Handelskammer Hamburg:

„Man darf eben diesem Verlust gar nicht ins Auge schauen. Weil dann, wenn wieder Schiffe gebaut werden, wenn die maritime Wirtschaft insgesamt wieder auch sich nach vorne bewegt, dafür ist die HSH Nordbank unverzichtbar.“

So schrecklich wird ´s mit den Kosten schon nicht werden, beschwichtigt auch der erste Bürgermeister.

O-Ton (Archiv)

Olaf Scholz, SPD,

Erster Bürgermeister Hamburg:

„Ich hab im Rathaus eine ganze Reihe von Gespenstern vorgefunden, die darum spuken. Zwei ganz besonders große, das eine hieß Elbphilharmonie, das andere war die HSH Nordbank. Beide sind jetzt eingesperrt.“

O-Ton

Prof. Martin Hellwig, Wirtschaftswissenschaftler: „Alles unter den Teppich kehren. Und im Nachhinein hat man halt Pech gehabt. Und vor allem die öffentliche Diskussion vermeiden.“

Panorama: „Dann meine Sie, die Politiker haben keinen reinen Wein eingeschenkt, wie hoch die Verluste sein werden.“

Prof. Martin Hellwig, Wirtschaftswissenschaftler: „Ja. Ober vielleicht hatte man einfach Illusionen.“

Seit Illusionen nicht mehr helfen, versuchen die Politiker, das Problem diskret abzuwickeln. Sie verschieben einen Teil der faulen Kredite in eine extra dafür gegründete Anstalt – mit umständlichem Namen. Portfoliomanagement AöR. Eine Art Bad Bank. Auch Köppings Schulden stecken jetzt da drin.

O-Ton

Jörg Köpping,

Reeder:

„Wir haben gar nicht viel davon gemerkt. Wir kriegten ein kleines Schreiben. Das war eine EMail. Demnächst alles AÖR. Und die Leute, die bei der AÖR sind, die kommen auch von der HSH, also kein großer Unterschied.“

Köpping weiß: Schulden verschieben löst nicht das Problem. Er ist ehrlich.

O-Ton

Panorama: „Wer trägt die Verluste am Ende?“

Jörg Köpping, Reeder: „So leid es mir tut, wahrscheinlich der Steuerzahler.“

Panorama: „Der Steuerzahler?“

Jörg Köpping, Reeder: „Ja.“

Die Finanzministerin in Kiel wird angesichts des Desasters demütig.

O-Ton

Monika Heinold, Grüne,

Finanzministerin Schleswig-Holstein:

„Wir können heute noch nicht sagen, wie der Totalverlust ist. Aber in der Sache ist es so und das ist absolut ärgerlich, dass auf beide Länder milliardenschwere Verluste zukommen aus Lasten der Vergangenheit. Das ist verdammt schwer zu erklären und belastet auch beide Länder sehr.“

Der Verlust summiert sich auf mindestens 16 Milliarden Euro. Bittere Wahrheiten, die man auf dem nationalen maritimen Kongress in Hamburg lieber umschiffet. Die Bundeskanzlerin redet lieber über etwas ganz anderes. Die wenigen Reeder, die hier sind, lassen sich nicht gern auf die hohen Schulden ansprechen.

O-Ton

Hermann Ebel, Reeder: „Das ist eine strategische Entscheidung der Bank gewesen. Da haben wir Reeder ja nichts mit zu tun gehabt. Wenn man sagt, wir wollen die größte Schifffahrtsbank der Welt sein.“

Panorama: „Aber Sie haben ja davon profitiert?“

Hermann Ebel, Reeder: „Also es gibt viele Banken mit denen wir Schiffe finanziert, die Banken haben davon profitiert und sie haben uns ja auch ermutigt Schiffe zu bestellen, weil das Geschäft über Jahrzehnte hervorragend gelaufen ist.“

Ein paar Meter weiter ist der HSH-Mann für´s Shipping-Geschäft. Erklärungsversuche.

O-Ton

Christian Nieswandt, HSH Nordbank, Bereichsleiter Shipping: „Wir haben damals auf Basis der Erwartungen gehandelt, die man für den weiteren Verlauf der Schifffahrt hatte.“

Panorama: „Die waren falsch!“

Christian Nieswandt, HSH Nordbank, Bereichsleiter Shipping: „Die waren, wenn man das Ergebnis betrachtet, falsch.“

Panorama: „Wen machen Sie dafür verantwortlich, dass das Ganze so gelaufen ist?“

Christian Nieswandt, HSH Nordbank, Bereichsleiter Shipping: „Dazu möchte ich nichts sagen.“

Von dem jetzt schon bekannten Verlust hätte Hamburg 20 Elbphilharmonien bauen können. Vielleicht auch mehr, denn solange Schiffe wie die Lantau Arrow herumfahren, stehen die endgültigen Verluste noch gar nicht fest. Die Rechtfertigung der Politik: wir haben uns immer bemüht.

O-Ton

Daniel Stricker, Sprecher Finanzbehörde Hamburg: „Kein Senat hat in den vergangenen acht Jahren das Thema schleifen lassen. Im Gegenteil, es sind sehr hohe Energien eingesetzt worden und aufgewandt worden, um die Risiken für die Steuerzahler in Hamburg und Schleswig Holstein so gut es geht zu minimieren.“

Panorama: „Hat die Stadt Hamburg als Eigentümer der HSH Nordbank versagt?“

Daniel Stricker, Sprecher Finanzbehörde Hamburg: „Nein.“

Autoren: Stefan Buchen, Nils Naber

Kamera: Andre Bacher, Sven Köbisch, Alexander Pfalzgraf, Sven Wettengel

Schnitt: Stephan Hohl, Claudia Qualmann