

# Inländische schiffsfinanzierende Banken im Überblick

Dipl.-Kfm. André Menze

**Die Schiffsfinanzierenden Banken mit Sitz im Inland gliedern sich nach dem Verzeichnisses der Kreditinstitute der Deutschen Bundesbank und somit nach bankaufsichtsrechtlichen Aspekten in die Gruppen Kreditbanken sowie Realkreditinstitute, Institute des Sparkassensektors und die Institute des Genossenschaftssektors.**

In der Schiffsfinanzierung sind von den vier als Kreditbanken bezeichneten Großbanken die Deutsche Bank, die Commerzbank und die UniCredit tätig.

## Deutsche Shipping / Deutsche Bank

Die Schiffsfinanzierungspartei der Deutschen Bank AG tritt unter dem Namen Deutsche Shipping auf.

In ihr sind seit dem Mai 2008 die Aufgaben der Schiffshypothekenbank zu Lübeck AG, die die Deutsche Bank im Jahr 1989 vollständig übernommen und danach als hundertprozentige Tochter geführt hat und die im Mai 2008 auf die Deutsche Bank AG verschmolzen wurde, sowie das bis dahin von der Abteilung Schiffskredite der Deutschen Bank betriebene globale Schiffsfinanzierungsgeschäft gebündelt. Nach außen wurde das Geschäft der beiden unterschiedlichen Rechtsträger unter dem Namen »DB Shipfinancing« vermarktet.

Das Grundkapital der Deutschen Bank AG per 31.12.2009 in Höhe von 1.589,4 Mio. € (620,9 Mio. Aktien) wird von rd. 586 Tausend Aktionären gehalten, wovon 26 % Privatpersonen und 74 % Institutionelle Anleger (einschließlich Banken) sind und befindet sich fast vollständig

AXA S.A., Paris	4,64 %
Credit Suisse Group, Zürich	3,86 %
BlackRock Inc., New York	4,72 %

in Streubesitz. Die Meldeschwelle von 3 % haben überschritten:

Im September/Okttober hat die Deutsche Bank die größte Kapitalerhöhung ihrer Geschichte in Form einer Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital gegen Bareinlage erfolgreich abgeschlossen und 308,6 Mio. neue Aktien ausgegeben. Das Grundkapital erhöhte sich um 790,1 Mio. € auf

2.379,5 Mio. €. Der Bruttoemissionserlös betrug 10,2 Mrd. € und dient zum einen der Finanzierung der Übernahme der Postbank, an der die Deutsche Bank bisher knapp 30 % hielt und zum anderen den möglichen erhöhten Anforderungen der Bankbranche hinsichtlich des zu unterlegenden Eigenkapitals (»Basel III«). Der Handel der Aktien erfolgt an der Frankfurter Börse und seit dem Oktober 2001 an der New York Stock Exchange.

## HypoVereinsbank (rechtlich UniCredit Bank AG) / UniCredit

Die UniCredit Bank AG mit Sitz in München ist Teil der UniCredit Group und firmierte bis zum Dezember 2009 als Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG. In der Schiffsfinanzierung tritt Sie als »Global Shipping« der UniCredit auf.

Die UniCredit Bank AG ist aus mehreren Fusionen entstanden. Der mit langjähriger Erfahrung in der Schiffsfinanzierung versehene Zweig geht auf die im Jahr 1974 aus der Fusion der im Jahr 1856 von namhaften Kaufleuten gegründeten Vereinsbank mit der Westbank entstandenen Vereins- und Westbank zurück, der ehemals größten Regionalbank Norddeutschlands.

Die Bayerische Vereinsbank hat von 1955 beginnend ihre Beteiligung an der Vereins- und Westbank im Jahr 1992 auf 75 % erhöht. Im Jahr 1998 fusionierte sie mit der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank zur Bayerischen Hypo- und Vereinsbank Aktiengesellschaft (HypoVereinsbank oder kurz: HVB).

Nachdem die HVB im Jahr 2003 – mit dem Ziel, die Vereins- und Westbank in die HVB zu integrieren – ihren bis dahin auf 76,5 % gestiegenen Anteil durch den Ankauf von Aktienpaketen auf über 90 % erhöht hatte, beschloss im Juni 2004 die außerordentliche Hauptversammlung der Vereins- und Westbank, die Anteile der Minderheitsaktionäre an der Vereins- und Westbank auf die HVB zu übertragen.

Die italienische UniCredit S.p.a. hat die HypoVereinsbank im Jahr 2005 übernommen und ist mittlerweile alleinige Aktionärin.

Das Grundkapital der UniCredit S.p.a. beträgt 9.648,8 Mio. € und ist in 19.297,6 Mio. Anteile eingeteilt. Hiervon werden 14 % von Privatpersonen und 86 % von Institutionellen Anlegern (einschließlich Banken) gehalten. Die größten Einzelinvestoren sind:

Mediobanca S.p.A.	5,14 %
Aabar Luxembourg S.A.R.L.	4,99 %
Central Bank of Libya	4,99 %
Fondazione Cassa di Risparmio Verona, Vicenza, Belluno e Ancona	4,64 %
BlackRock Investment Management (UK) Limited	4,02 %
Fondazione Cassa di Risparmio di Torino	3,32 %
Carimonte Holding S.p.A.	3,04 %
Libyan Investment Authority	2,59 %
Gruppo Allianz	2,04 %

## Commerzbank / Dresdner Bank

Die Commerzbank vollzog Mitte Januar 2009 die im Jahr 2008 begonnene Übernahme der Dresdner Bank, einer bis dahin 100 % Tochter der Allianz. Im Mai 2009 wurde die Dresdner Bank auf die Commerzbank verschmolzen, so dass sie als Rechtsträger unterging. Im vierten Quartal 2009 wurde der neue einheitliche Markenauftritt der »Neuen Commerzbank« vorgestellt.

Das Schiffsfinanzierungsgeschäft der Commerzbank war bis Ende 2008 ein Geschäftsfeld des Segmentes Mittelstandsbank und im Center of Competence Global Shipping zusammengefasst. Nach der strategischen Neuaufstellung der Commerzbank ist das ab Anfang 2009 als ABF Ship Finance bezeichnete Geschäft Teil des Segmentes Asset Based Finance.

Die Commerzbank hat mit dem SoFFin (Sonderfonds Finanzmarktabstabilisierung) vereinbart, das Eigenkapital zu stärken. Dies umfasst das Eingehen einer Minderheitsbeteiligung von 25 % plus eine Aktie am Grundkapital, die durch Emission neuer Aktien gegen Bareinlage (ca. 1.770 Mio. €) erfolgte, sowie die Gewährung Stillen Einlagen in Höhe von rd.16.400 Mio. €. Ferner hat die Allianz Stille Einlagen in Höhe von 750 Mio. € geleistet.

Das in 1.181,4 Mio. Aktien eingeteilte Grundkapital beträgt 3.071,5 Mio. € und befindet sich zu ca. 60 % in Streubesitz. Hiervon sind 6 % Private Investoren und 54 % Institutionelle Investoren. Weitere Gesellschafter der Commerzbank sind:

Bund	25 % + 1 Aktie
Allianz	> 10 %
Generali	< 5 %

**Deutsche Schiffsbank**

Im Jahr 1989 erfolgte die Fusion der in Hamburg ansässigen Deutschen Schiffsbau- und Schiffsbau-Bank AG und der in Bremen ansässigen Deutschen Schiffsbau-Bank AG zur Deutschen Schiffsbau-Bank AG mit Sitz in Bremen und Hamburg. Die Anteile des Realkreditinstitutes hielten zu jeweils 40 % die Commerzbank und die Dresdner Bank sowie zu 20 % die Vereins- und Westbank (s.o.).

Mit der Übernahme der Dresdner Bank durch die Commerzbank erhöhte sich deren Anteil auf 80 % des Grundkapitals von 58,1 Mio. €. An der im Jahr 2009 durchgeführten Kapitalerhöhung, die zu einem Zufluss von 400 Mio. € führte, nahm die HypoVereinsbank (heute UniCredit Bank AG) nicht teil, sodass sich deren Anteil am nunmehr 147,0 Mio. € betragenden Grundkapital auf 8 % verringerte und der Anteil der Commerzbank sich auf 92 % erhöhte.

Die Geschäftsaktivitäten der inländischen Standorte der Deutschen Schiffsbau-Bank sollen bis 2012 am Standort Hamburg gebündelt werden. Ferner ist beabsichtigt, die Schiffskreditportfolien der Commerzbank, der Dresdner Bank und die der Deutschen Schiffsbau-Bank ab 2011 in der Schiffsbau-Bank zusammenzuführen. Werner Weimann, der seit dem Jahr 2003 als Regionalvorstand das Global Shipping der Commerzbank verantwortet, ist seit Dezember 2008 auch Vorstandsmitglied und seit September 2009 Vorstandssprecher der Deutschen Schiffsbau-Bank.

**KfW IPEX-Bank**

Die KfW IPEX-Bank GmbH mit Sitz in Frankfurt a.M., in der Bundesbank-Systematik als Banken mit Sonderaufgaben in privater Rechtsform bezeichnet, verantwortet innerhalb der KfW Bankengruppe die Internationale Projekt- und Exportfinanzierung (IPEX). Dessen Ausgliederung in ein privatrechtlich organisiertes Kreditinstitut beruht auf einer Verständigung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Kommission der Europäischen Union über die Ausrichtung rechtlich selbständiger Förderinstitute in Deutschland, die im Jahr 2003 im Förderbankeneustrukturierungsgesetz umgesetzt wurde. Ferner ist Gegenstand der Vereinbarung, dass die KfW Bankengruppe ausschließlich für ihre originären Fördertätigkeiten Refinanzierungsvorteile in Form von Haftungsübernahmen des Bundes – die sich in einem sehr guten Rating widerspiegeln – in Anspruch nehmen darf. Die KfW IPEX-Bank GmbH mit dem Segment Schifffahrt ist seit Anfang 2008 rechtlich selbständig und agiert unter den Wettbewerbsbedingungen des Marktes, das heißt sie unterliegt in

vollem Umfang dem Kreditwesengesetz (KWG), ist steuerpflichtig und hat ein eigenes Rating. Das gezeichnete Kapital der 100 %-Tochter der KfW Bankengruppe beträgt 2.045 Mio. €

Die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) ist eine Anstalt öffentlichen Rechts und hat ihren Sitz in Frankfurt a. M. Ihr Grundkapital beträgt 3.750 Mio. €, am dem der Bund zu 80 % und die Länder zu 20 % beteiligt sind. Sie hat unter anderem die Aufgabe Fördermaßnahmen durchzuführen und sonstige Finanzierungen im Interesse der deutschen und europäischen Wirtschaft zu gewähren.

Die nachfolgenden Landesbanken werden zu den Instituten des Sparkassensektors gezählt.

**HSH Nordbank**

Die HSH Nordbank, mit Doppelsitz in Hamburg und Kiel, ist im Juni 2003 aus der Fusion der Hamburgischen Landesbank und der Landesbank Schleswig-Holstein hervorgegangen.

Nachdem im Zuge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise auch die HSH Nordbank in Schieflage geraten war, hat sie sich im Jahr 2009 neu aufgestellt und eine klare Trennung in eine zukunftsfähige Kernbank und in eine als Restructuring Unit bezeichnete Abbaubank vorgenommen, in der das nichtstrategische Geschäft und spezielle Risikopositionen zusammengeführt sind. Dies geschah rein organisatorisch, das heißt die Restructuring Unit ist mit einem eigenen Vorstandsressort und eigener Aufbauorganisation versehen, jedoch nicht rechtlich verselbständigt.

Nach der Neuausrichtung der Bank mit vier Segmenten, ist das Geschäftsfeld Shipping dem Segment Sektorspezialbank zugeordnet und umfasst nach der Trennung von nichtstrategischem Geschäft mit 21 Mrd. € rund drei Viertel des gesamten Schiffskreditportfolios der HSH Nordbank. Nicht mehr dem strategischen Ziel der Bank entsprechende Engagements aus dem Bereich Shipping mit einem Bestand von 8 Mrd. € sind der Restructuring Unit, einem weiteren Segment der Bank, zugeordnet und sollen abgebaut werden.

Die Freie und Hansestadt Hamburg und das Land Schleswig-Holstein haben nach Verabschiedung des neuen Geschäftskonzeptes über den HSH Finanzfonds AöR, einem eigens gegründeten Fonds in der Rechtsform einer Anstalt öffentlichen Rechts, der je zur Hälfte von Hamburg und Schleswig-Holstein getragen wird, der HSH Nordbank durch Zeichnung neuer Stammaktien Eigenkapital in Höhe von 3 Mrd. € zugeführt. Das Grundkapital beträgt nach Kapitalerhöhung 2.460 Mio. €. Zusätzlich sichern Hamburg und Schleswig-Holstein künftige Risiken der Bank bis zu einer Höhe von 10 Mrd. € mit einer Zweitverlustgarantie ab, die sich auf ein bestimmtes Portfolio nach Selbstbehalt der Bank in Höhe von 3,2 Mrd. € erstreckt.

**Nord/LB**

Die Schiffsbaufinanzierung zählt bei der Nord/LB zu dem Segment der Strukturierter Finanzierungen. Die NORD/LB Norddeutsche Landesbank Girozentrale ist im Jahr 1970 aus der Fusion von vier Vorgängerinstituten hervorgegangen. Die Rechtsgrundlage der rechtsfähigen Anstalt öffentlichen Rechts mit Sitz in Hannover (Hauptverwaltung), Braunschweig und Magdeburg ist der Staatsvertrag zwischen dem Land Niedersachsen, dem Land Sachsen-Anhalt und dem Land Mecklenburg-Vorpommern.

Die Nord/LB hält neben weiteren Beteiligungen 92,5 % an der Bremer Landesbank. Das gezeichnete Kapital der Nord/LB beträgt 1.085 Mio. €, ihre Träger sind:

Bundesländer:		
– Land Niedersachsen	41,75 %	
– Land Sachsen-Anhalt	8,25 %	50 %
Sparkassenverbände:		
– Sparkassenverband Niedersachsen	37,25 %	
– Sparkassenbeteiligungsverband Sachsen-Anhalt	7,53 %	
– Sparkassenbeteiligungszweckverband Mecklenburg-Vorpommern	5,22 %	50 %

An der HSH Nordbank sind beteiligt:			
Bundesländer			(vor Kap.-Erhöhung)
– Freie und Hansestadt Hamburg	10,9 %		(30,4 %)
– Land Schleswig-Holstein	10,4 %		(29,1 %)
– HSH Finanzfonds AöR	64,2 %	85,5 %	
Sparkassen- und Giroverband Schleswig-Holstein		5,3 %	(14,8 %)
Neun Trusts, die von J. C. Flowers & Co. LLC betreut werden		9,2 %	(25,7 %)

## Bremer Landesbank

Die Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg – Girozentrale – mit Sitz in Bremen (kurz Bremer Landesbank) ist eine 1983 von der Freien Hansestadt Bremen und dem Land Niedersachsen errichtete rechtsfähige Anstalt öffentlichen Rechts, die aus der Fusion der beiden Vorgängerinstitute der Bremer Landesbank sowie der Staatlichen Kreditanstalt Oldenburg-Bremen hervorgegangen ist.

Die langfristig orientierte Objektfinanzierung als auch die kurzfristige Bauzeitfinanzierung ist Teil des Geschäftsfeldes Spezialfinanzierungen, die zu ihren Kunden insbesondere solche aus der Schifffahrt zählt.

Träger der Bremer Landesbank sind zu 92,5 % die NORD/LB und zu 7,5 % die Freie Hansestadt Bremen; das Stammkapital beträgt 140 Mio. €

## Helaba

Die Schiffsfinanzierung der Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale (Helaba) ist dem Kerngeschäftsfeld Corporate Finance zugeordnet, das wiederum Teil der Unternehmenssparte Großkundengeschäft ist. Die von den Rating-Agenturen Fitch und Standard & Poor's vergebenen Verbund-Ratings für die Helaba und die Sparkassen basieren auf dem gemeinsamen Geschäftsmodell der wirtschaftlichen Einheit der Sparkassen-Finanzgruppe Hessen-Thüringen.

Die Helaba mit Sitz in Frankfurt a. M. und Erfurt ist ebenfalls eine rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts. Das ge-

zeichnete Kapital beträgt 477 Mio. €; Eigentümer und Träger der Helaba sind:

Land Hessen	10 %
Freistaat Thüringen	5 %
Sparkassen- und Giroverband Hessen-Thüringen	85 %

## DVB Bank / DZ Bank

Die DVB Bank SE, deren Wurzeln auf die im Jahr 1923 zum Zweck der Frachtstundung gegründete Deutsche Verkehrs-Kredit Bank AG zurück gehen, entwickelte sich zu einem hoch spezialisierten Nischenanbieter mit strategischer Fokussierung auf internationales Transport Finance-Geschäft. Von der Long Term Credit Bank Japan wurde im Jahr 1998 das Geschäftsfeld »Internationale Flugzeug- und Schiffsfinanzierung« übernommen. Nach der Übernahme der Nedship Bank von der Rabobank, die im Jahr 2000 vollzogen wurde, erfolgte deren Umbenennung in DVB Bank N.V. im Jahr 2004.

Der Name der ehemaligen Deutsche Verkehrs-Kredit Bank wurde mehrfach geändert in: Deutsche Verkehrs-Bank AG (1991), Deutsche VerkehrsBank AG (1997) und DVB Bank AG (2002). Die DVB Bank SE als eine Europäische Gesellschaft (Societas Europaea; kurz: SE) entstand im Jahr 2008 im Wege der grenzüberschreitenden Verschmelzung, die auch Fusion genannt wird, der DVB Bank N.V. mit Sitz in Rotterdam auf die in Frankfurt a. M. ansässige DVB Bank AG und deren Umwandlung in eine SE.

An dem in 46,5 Mio. Aktien eingeteilten in Höhe von 118,7 Mio. € bestehenden Grundkapital Kapital der DVB Bank SE ist die DZ Bank mit 95,45 % direkt beteiligt. Die übrigen Aktien befinden sich im Streubesitz.

Bei Börseneinführung im Jahr 1988 hielt die Deutsche Bundesbahn 75,1 % des ansonsten breit gestreuten Grundkapitals. Die DG Bank wurde im Jahr 1995 mit einem Anteil von 50,1 % Mehrheitsaktionär und erhöhte ihren Anteil bis zum Jahr 2001 auf 67,1 %. Im Jahr 2002 erwarb sie den von der KRAVAG gehaltenen Anteil in Höhe von 10,0 %, im folgenden Jahr den von der Sparda-Banken gehaltenen Anteil in Höhe von 13,3 %. Die Deutsche Bahn gab ihren auf 0,75 % abgeschmolzenen Anteil ebenfalls im Jahr 2003 ab. Der Streubesitz nahm von 8,89 % im Jahr 2001 kontinuierlich auf 4,45 % ab.

In der Systematik der Bundesbank wird die DVB Bank SE unter den Regionalbanken und sonstigen Kreditbanken und die DZ Bank AG Deutsche Zentral-Genossenschaftsbank als Institut des Genossenschaftssektors geführt.

Die DZ Bank Gruppe ist Teil des genossenschaftlichen Finanzverbundes und fungiert für mehr als 900 Genossenschaftsbanken als Zentralinstitut. Im Bereich der Schiffsfinanzierung tritt sie als Konsortialpartner der Volksbanken auf.

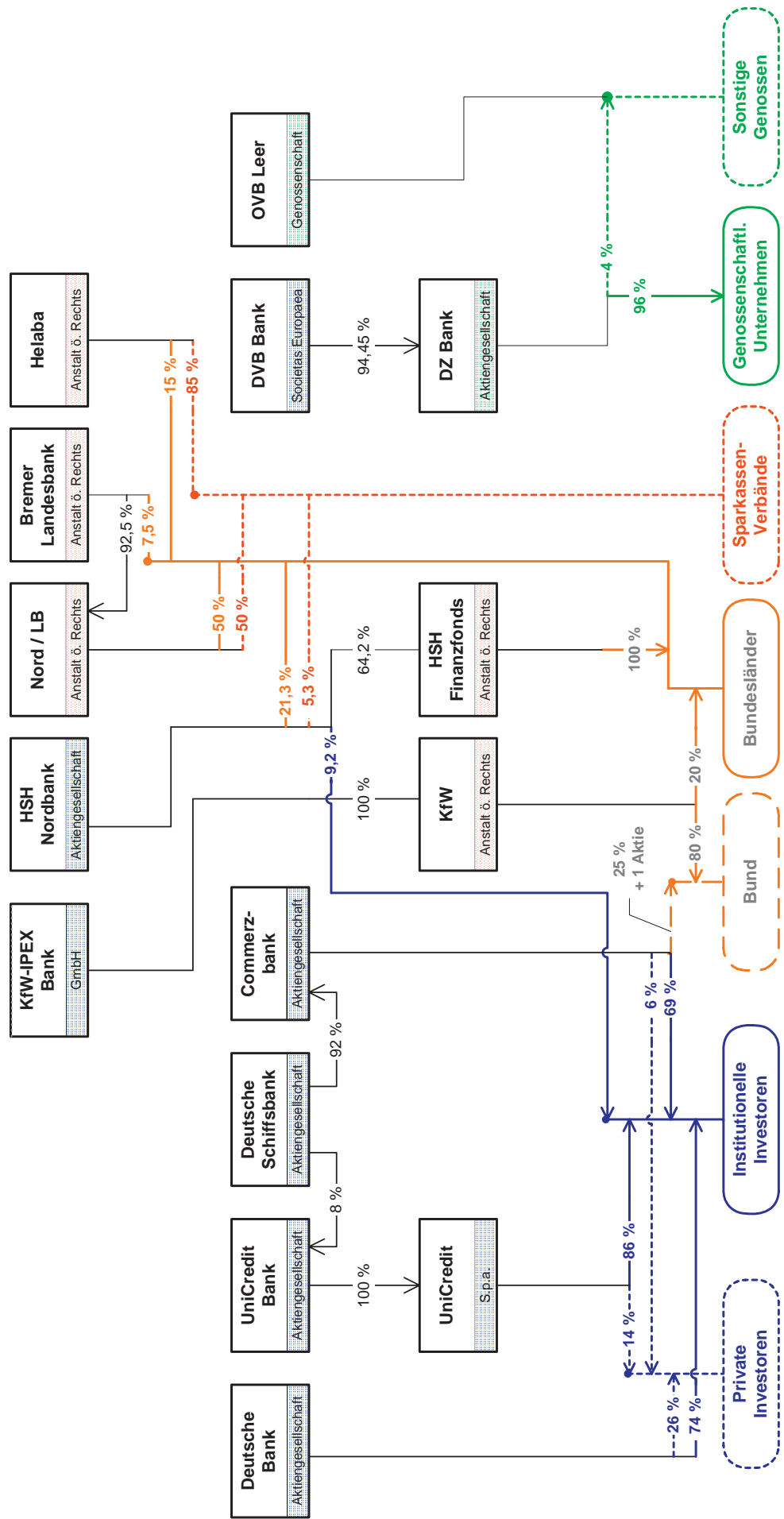
Das Grundkapital der DZ BANK wurde im Jahr 2009 um 132 Mio. € auf 3.160 Mio. € erhöht und besteht aus 1.215 Mio. Aktien, die zu knapp 96 % von genossenschaftlichen Unternehmen gehalten werden. □

	Bilanzsumme	Eigenkapital	Leverage Ratio	Kernkapital-Quote	Langfristrating		
	in Mio. €	in Mio. €		in %	Moody's	Standard & Poor's	Fitch Ratings
Deutsche Bank AG	1.500.664	36.647	40,9	12,6 %	Aa3	A+	AA-
UniCredit Bank AG	363.420	23.638	15,4	17,8 %	A1	A	A+
UniCredit S.p.A.	928.760	58.689	15,8	8,4 %	Aa3	A	A
Deutsche Schiffsbank AG	16.311	950	17,2	9,2 %	A2	./.	./.
CommerzBank AG	844.103	26.576	31,8	10,5 %	Aa3	A	A+
KfW IPEX-Bank GmbH	48.152	2.415	19,9	8,8 %	Aa3	AA	./.
KfW	400.000	13.100	30,5	9,4 %	Aaa	AAA	AAA
HSH Nordbank AG	174.533	4.491	38,9	9,5 %	A3	./.	A-
Bremer Landesbank	33.569	1.276	26,3	9,5 %	Aa2	./.	A
Norddeutsche Landesbank	238.688	5.842	40,9	8,7 %	Aa2	A-	A
Helaba	169.901	4.898	34,7	8,8 %	Aa2	A	A+
DVB Bank SE	15.928	621	25,6	15,8 %	A1	A	./.
DZ Bank AG	388.525	10.233	38,0	9,9 %			
OVB Leer	1.043	64	16,3	8,0 %	./.	./.	./.
Berenberg	3.389	212	16,0	13,1 %	./.	./.	./.

Die Daten sind den veröffentlichten Jahresabschlüssen und sonstigen, zum Teil auch online Publikationen entnommen. Die Vergleichbarkeit kann aufgrund unterschiedlicher Rechnungslegung eingeschränkt sein.

Die Leverage Ratio als dimensionslose Angabe ist auf Grundlage der in der Tabelle genannten Bilanzsumme und Eigenkapitals errechnet und entspricht in der Höhe nicht der von angelsächsischen, nach US-GAAP bilanzierenden Instituten.

# Beteiligungsverhältnisse der inländischen schiffsfinanzierenden Banken



Bilanz deutscher Schiffsbanken 2009/2010

# Festere Schifffahrtsmärkte führen zur Entspannung bei der Schiffsfinanzierung

**Bestandsgeschäft zum Teil weiterhin schwierig – Neugeschäft selektiv möglich**

Dipl.-Kfm. André Menze

Die von der Finanzkrise auf die Schifffahrt übergegriffene Krise hat sowohl Reeder als auch schiffsfinanzierende Banken vor große Herausforderungen gestellt. Der große Ausverkauf ist bisher ausgeblieben. Selbst große Institute mit hohen Wertberichtigungen sehen Licht am Ende des Tunnels. Auf der anderen Seite hat die Zahl notleidender Engagements bei anderen Banken im ersten Halbjahr 2010 um ein Viertel zugenommen. Die stark gesunkenen Marktwerte der Schiffe im Jahr 2009 haben häufig zu Überschreitungen von Loan-to-Value-Verhältnissen geführt. Im Vergleich zu den Vorjahreszahlen ist der 106 Milliarden Euro betragende Darlehensbestand nahezu konstant geblieben, während die Auszahlungen gesunken sind und die Zusagen sich annähernd halbiert haben. Im Vergleich zum Jahr 2007, dem Jahr vor der Krise, ergibt sich hingegen ein deutlich positiveres Bild. Der Anteil der Containerschiffe ist leicht rückläufig, die Finanzierungen im Offshore-Bereich haben deutlich zugenommen.

Die Bilanz deutscher Schiffsbanken richtet sich an die gesamte maritime Industrie,











getragen wird sie von der Bereitschaft zur Teilnahme der schiffsfinanzierenden Banken, denen wir für ihre Mitwirkung und Mühen ausdrücklich danken. Die Portfolien der schiffsfinanzierenden Banken und deren Veränderungen werden dargelegt sowie Entwicklungstendenzen aufgezeigt und kommentiert. Hierbei werden alle Banken unabhängig von der Größe der jeweiligen Portfolien angesprochen, um die gesamte Kompetenz des maritimen Finanzplatzes wiederzugeben. Die zahlreichen Statements vermitteln einen authentischen Eindruck von der zum Teil differenzierten Sichtweise der Banken. Eine Übersicht der schiffsfinanzierenden Banken mit Ansprechpartnern und Kontaktdaten findet sich am Ende des Artikels.

In der untenstehenden Tabelle sind die Angaben zu dem Darlehensbestand, den Auszahlungen, den Zusagen sowie den Tilgungen zusammengefasst. Die Ordnung erfolgte nach Instituts-Gruppen und innerhalb derer gegebenenfalls nach Konzernzugehörigkeit.

Der Darlehensbestand im Jahr 2009 ist betragsmäßig mit 106,3 Mrd. € gegenüber dem Jahr 2008 mit 106,9 Mrd. € nahezu konstant, verglichen mit dem Jahr 2007 als dem Jahr vor der Krise, hat er jedoch um 13,3 Mrd. € (14,3 %) zugenommen. Der

Darlehensbestand der Schiffskredite ist in der nächsten Rubrik ins Verhältnis zur Bilanzsumme des jeweiligen Instituts gesetzt worden. Ein hoher Wert drückt einen hohen Spezialisierungsgrad aus. Die Stellung der Schiffsfinanzierung innerhalb der jeweiligen Bank wird weiter unten beschrieben und ist auch von weiteren qualitativen Faktoren abhängig.

Die Beträge der Auszahlungen der fünf Banken, von denen die Daten vorlagen, sind auch im Zeitvergleich dargestellt. Im Jahr 2009 betragen diese 15,4 Mrd. € und haben sich im Vergleich zum Jahr 2008 um 26 % und im Vergleich zum Jahr 2007 um rd. 21 % verringert. Das Verhältnis der Auszahlungen des Jahres 2009 zum Darlehensbestand des Jahres 2008 ist in der Spalte »in %« angegeben. Die zum Teil hohen Werte sind zum einen durch den Aufbau der Portfolien begründet, können zum anderen aber auch Indiz für eine strukturelle Veränderung sein, auf die die HSH Nordbank hingewiesen hat. Danach verkürzen sich die Laufzeiten der ausgereichten Schiffsfinanzierungen und Reeder hätten sich auf kürzere Laufzeiten mit erheblichen Ballonfälligkeiten einzustellen. Eine langfristige Finanzierung des langfristigen Anlagegutes Schiff wäre dann infrage gestellt.

Bank	Darlehensbestand							Bilanzsumme		
	1. Hj. 10	2009			2008	2007	Δ '09 - '07	2009	Kreditvol. in %	
	Mio. €	Mio. €	Rang	in %	Mio. €	Mio. €		Mio. €	der Bil.summe	
HSH; Kernbank	24.000	21.000	1	20%	20.000	23.835	-11,9%	↓	174.000	 12%
HSH; Restr. Unit	8.000	8.000	8	8%	8.000					
Nord/LB	12.452	10.783	5	10%	10.454	8.523	26,5%	↑	158.090	 7%
Bremer LB	5.951	5.531	9	5%	5.358	4.372	26,5%	↑	33.569	 16%
Helaba	1.970	1.872	11	2%	1.713	1.440	30,0%	↑	169.901	 1%
KfW IPEX-Bank	15.400	14.150	2	13%	14.700	14.500	-2,4%	→	48.200	 29%
Neue Dt. Schiffsbank		(23.000)				(20.314)	(13,2%)			
Dt. Schiffsbank		11.636	3	11%	11.992	9.264	25,6%	↑	16.311	 71%
Commerzbank		(11364)	4	11%	(11.000)	8.200	2,8%	→	844.103	 1%
Dresdner Kleinwort						2.850				
UniCredit	8.200	8.200	7	8%	8.600	8.000	2,5%	→	363.400	 2%
Deutsche Shipping		4.630	10	4%	4.616	3.600	28,6%	↑	1.500.664	 0%
DVB Bank	10.285	9.116	6	9%	10.484	8.384	8,7%	↑	17.269	 53%
	0	106.282		100%	106.917	92.968				

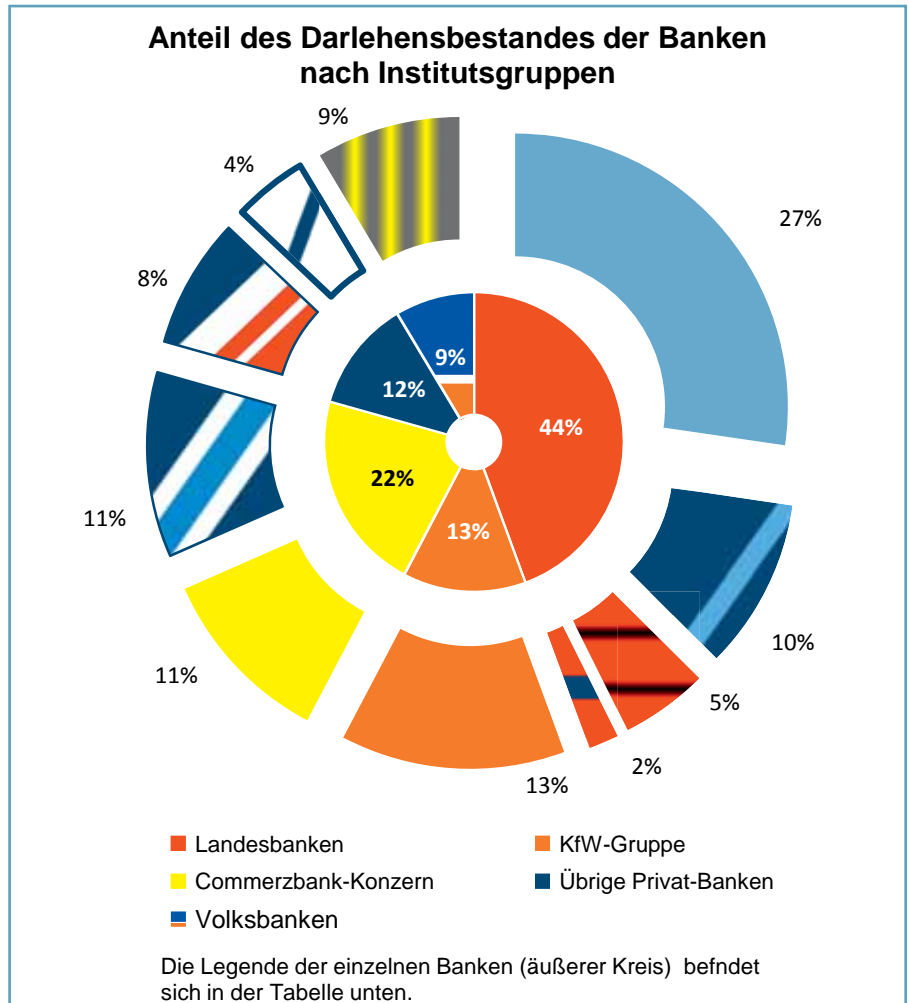
Die Summe der Zusagen aller Banken hat sich annähernd halbiert. Inwieweit die Abnahme der Zusagen sich durch Ausreichung von Krediten oder durch Stornierung von Bauverträgen ergab, lässt sich mit dem vorliegenden Datenmaterial nicht ermitteln. Anders als die Zahlen vermuten lassen, ist die Mehrzahl der Banken Neugeschäft gegenüber wieder positiv eingestellt.

Bei den Tilgungen, die insgesamt im Vergleich zum Vorjahr rückläufig sind, ergibt sich kein einheitliches Bild, da diese bei einigen Banken zu- und bei anderen Banken abgenommen haben. Der statische Wert in Jahren (»in J.«) gibt an, nach wie vielen Jahren das jeweilige Portfolio des Jahres 2008 mit Tilgungen in Höhe des Jahres 2009 vollständig zurückgeführt wäre. Die Bandbreite reicht von 3,7 Jahren bis hin zu 12,3 Jahren. Die Gründe hierfür können multikausal sein. Ein Aspekt kann die Finanzierung von Second-hand-Tonnage sein, ein anderer kann der oben beschriebene Struktureffekt hin zu Ballonfälligkeiten sein.

**HSH Nordbank**

Die HSH Nordbank hat sich im Rahmen des Beihilfeverfahrens der EU gegenüber verpflichtet, die Konzernbilanzsumme um etwa die Hälfte auf 100 Mrd. € zu reduzieren. Sie wird auch das Schiffskreditportfolio deutlich abschmelzen, da alle Unternehmensbereiche einen Beitrag zur Verringerung der Bilanzsumme zu leisten haben, um Klumpen-Risiken zu vermeiden.

Die Aufteilung in eine zukunftsgerichtete Kernbank und eine interne Restructuring Unit, in der die Portfolien gebündelt wurden, die zukünftig nicht mehr fortgeführt, sondern abgebaut werden sollen, erfolgte Ende 2009. In der unten stehen-



den Tabelle haben wir diesen Schritt nachvollzogen.

Der Anteil des Schiffskreditportfolios der Kernbank beträgt rd. 12 % an der Bilanzsumme, der der Restructuring Unit keine 5 % und in der Summe liegt der Anteil unter 17 %. Im Vergleich der Landesbanken erscheint dies nicht auffällig hoch, der An-

teil des Schiffskreditportfolios an der Bilanzsumme ist bei der KfW IPEX-Bank und der DVB Bank signifikant höher. Ein Vergleich mit den Großbanken, wie z. B. der Deutschen Shipping bzw. der Deutschen Bank, und deren Bilanzsumme, die von Tätigkeit als Investment Bank geprägt ist, ist nicht zielführend.

Bank	Auszahlungen					Zusagen			Tilgungen					
	1. Hj. 10 Mio. €	2009 Mio. €	Rg.	in %	2008 Mio. €	2007 Mio. €	Δ '09 - '07 in %	2009 Mio. €	in %	2008 Mio. €	Δ '09 - '08 in %	2009 Mio. €	in J.	2008 Mio. €
HSH; Kernbank								4.507	23%	10.304	-56,3%			
HSH; Restr. Unit								994	12%					
Nord/LB						1.409		2.621	25%	4.232	-38,1%			
Bremer LB	847	1.688	4	32%	2.408	2.552	-33,9%	2.858	53%	3.653	-21,8%	1.515	3,7	1.422
Helaba								584	34%	796	-26,6%			
KfW IPEX-Bank	1.216	2.500	2	17%	2.919	2.462	1,5%	1.625	11%	4.200	-61,3%	1.152	12,3	1.063
Dt. Schiffsbank		2.007	3	17%	4.928	4.923	-59,2%	2.470	21%	4.611	-46,4%	1.983	5,9	2.977
Commerzbank														
UniCredit														
Deutsche Shipping		1.381	5	30%	2.636	2.164	-36,2%	2.005	43%	3.394	-40,9%	1.225	3,8	1.674
DVB Bank	9.155	7.798	1	74%	7.868	6.024	29,4%	1.318	13%	2.339	-43,7%	1.098	8,3	1.156
<b>Summe</b>		<b>15.374</b>			20.759	19.534		<b>18.982</b>		33.529		<b>6.973</b>		8.292



»Neue Deutsche Schiffsbank«

Im Zuge der Integration der Deutschen Schiffsbank in den Commerzbank-Konzern sollen die Kreditportfolien und Ship Finance Aktivitäten der Deutschen Schiffsbank und der Commerzbank bis voraussichtlich Ende 2011 sukzessive in der Deutschen Schiffsbank zusammengeführt werden. Trotz des herausfordernden Marktumfelds konnten wir im Jahr 2010 bereits große Fortschritte bei der Zusammenführung der Schiffsfinanzierungsaktivitäten verzeichnen.

Die neue Deutsche Schiffsbank vereint große Expertise in maritimen Finanzierungsfragen sowie die traditionellen Stärken der Deutschen Schiffsbank, Commerzbank und Dresdner Bank. Wir werden die gemeinsamen Stärken der drei Häuser nutzen, um die Rolle der Deutschen Schiffsbank als eine der weltweit anerkannten und etablierten Banken für die global agierende maritime Firmenkundschaft zu festigen und auszubauen.

Werner Weimann

33,5 Mrd. € und somit um fast 5 Mrd. € bzw. 12,5 % reduziert hat.

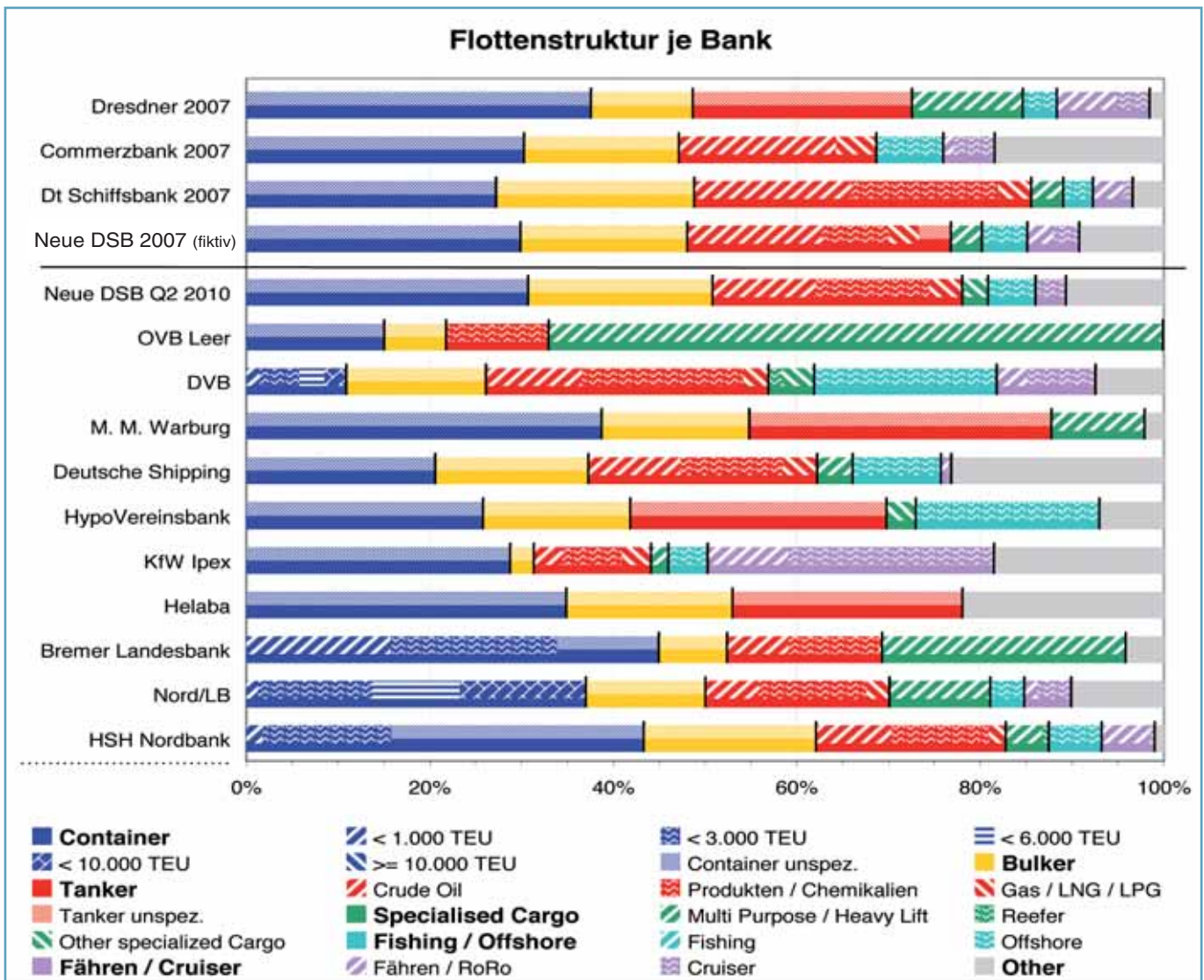
Bei den Halbjahreszahlen 2010 ist zu beachten, dass sich die Darlehensbestände in EUR und USD jeweils leicht verringert haben, der Wert des USD-Portfolios währungskursbedingt jedoch zu einem Anstieg in EUR geführt hat. Die Anzahl der finanzierten Schiffe hat sich von Ende 2009 um ca. 200 auf knapp über 3.000 per 30.06.2010 verringert.

Der in der Kernbank verbleibende Teil des Unternehmensbereichs Shipping wird nach Auffassung der HSH auch in Zukunft eine führende Rolle in der Schiffsfinanzierung behalten.

Die HSH Nordbank bleibt weiterhin breit aufgestellt und bietet international agierenden Reedereien langfristige Schiffshypothekendarlehen, Bauzeitfinanzierungen und strukturierte Finanzierungen sowohl zur Realisierung von Neubauprojekten als auch bei Ankäufen von Schiffen an. Sie ist nicht nur in den bisherigen Segmenten Containerschiffe, Tanker und Massengutfrachter tätig, sondern offeriert auch Lösung für ei-

Die HSH hatte per Ende 2008 noch Zusagen in der Höhe von 10,3 Mrd. € gegeben und per Ende 2009 nur noch von 4,5 Mrd. €.

Rechnerisch ergibt sich, dass das sich aus Darlehensbestand und Zusagen ergebende Kreditvolumen von rd. 38,3 Mrd. € auf rd.



ne Vielzahl von Spezialschiffen, insbesondere im Offshore-Segment.

Neben dem reinen Kreditgeschäft wird auf eine umfassende Beratung von Schifffahrtsunternehmen gesetzt. Dabei werden auch Instrumente zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Ölpreiskrisen angeboten. M&A-Aktivitäten im Auftrag ihrer Kunden gewinnen im Zuge der weiteren Konsolidierung in der Schifffahrt zunehmend an Bedeutung.

#### Nord/LB

Die Nord/LB und die zum Konzernverbund gehörende Bremer Landesbank sind, ebenso wie die Helaba, ohne staatliche Stützungsmaßnahmen durch die Finanzkrise gekommen. Die Nord/LB, die drei Jahrzehnte Erfahrung mit den Zyklen in der Schiffsfinanzierung hat, finanziert Schiffe mit einer maximalen Laufzeit von 18 Jahren.

Das Kreditvolumen ist zum Ende des Jahres 2009 um 0,3 Mrd. € auf 10,8 Mrd. € gewachsen und konnte zum 30. Juni 2010 um weitere 1,7 Mrd. auf 12,5 Mrd. gesteigert werden. Die Zusagen haben im Vergleich zum Vorjahr um 38 % abgenommen und betragen mit 2,6 Mrd. € nur noch 25 % des Darlehensbestandes.

#### UniCredit Bank AG

Die jüngste Krise hat es erneut gezeigt: Das Schiffsfinanzierungsgeschäft ist extrem zyklisch und hat ein spezielles Risikoprofil. Um es erfolgreich und nachhaltig zu betreiben, muss es einerseits einen hohen Know-how-Stand bei der finanzierenden Bank geben. Und andererseits ist ein besonders vertrauensvolles und intensives Kunde-Bank-Verhältnis notwendig. Die UniCredit wird als erfahrener Schiffsfinanzierer auch zukünftig in diesem Markt aktiv sein. Voraussetzung für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist dabei ein noch engerer Austausch zwischen unseren Kunden und uns. Für uns steht bei der Kreditentscheidung weiterhin die Solidität unseres Geschäftspartners im Vordergrund. Gerade das in der Krise erfolgreiche Modell der »Hausbank« möchten wir auch künftig weiter stärken. Zudem wollen wir die Anforderungen unserer Kunden noch besser verstehen – und umgekehrt wollen wir für unsere Kunden ein verlässlicher Partner sein. So können Risiken bei der Strukturierung und Konditionengestaltung angemessen berücksichtigt werden. Das Ziel: Eine langfristige und nachhaltige Partnerschaft, die sich gerade in schwierigen Zeiten für beide Seiten bewährt.



Dr. Holger Janssen

#### Bremer Landesbank

Der Bereich Schifffahrt ist bei der Bremer Landesbank ein bedeutender Bestandteil des von Björn Nullmeyer geleiteten Geschäftsfeldes Spezialfinanzierungen. Die Bremer betonen, dass für sie der Ausbau einer langfristigen Kundenbeziehung im

Vordergrund steht und sie auch in schwierigen Zeiten und nicht nur in Boomphasen ihren Kunden zu Seite stehen. Die Zielkunden sind kleine und mittelständische Reedereien aus der Geschäftsregion.

Das Schiffs-kreditportfolio macht mit 5,5 Mrd. € 16 % der Bilanzsumme per Ende



**EEH Elbe EmissionsHaus GmbH & Co. KG**  
 Alter Wandrahm 8, IV. Boden, Luke 3  
 20457 Hamburg  
 Telefon: +49-(0)40/284 10 20-30  
 Fax: +49-(0)40/284 10 20-49  
 E-Mail: [info@elbe-emission.de](mailto:info@elbe-emission.de)  
 Internet: [www.elbe-emission.de](http://www.elbe-emission.de)

**Schiffsfonds**  
 – kompetent  
**Private Placements**  
 – individuell





**KfW IPEX-Bank**

Während die Schockwirkungen der Krise bei den Beteiligten in der deutschen maritimen Industrie noch erheblich nachwirken, lässt sich im restlichen Europa, Nordamerika und Asien eine deutliche Wiederbelebung erkennen. Bonitätsstarke Corporates, die ihr Orderbuch geregelt haben, treffen bei Neubestellungen wieder auf ein ausreichendes Finanzierungsangebot europäischer und asiatischer Banken und verlangen mitunter selbst Finanzierungen mit Exportkreditversicherungen, da diese ihre Limite bei den Banken freihalten. Laufzeiten bleiben daher innerhalb eines linearen 12-Jahres-Profiles, Kredite können aber bis zu 80 % des Baupreises betragen.

Für die fondsgeprägte deutsche Unternehmenslandschaft bestünde die Chance, durch Konsolidierung von Schiffen in Corporates diesem positiven Trend zu folgen. Verschiebungen der Bedeutungsverhältnisse sind allerdings unvermeidbar. Kritisch bleibt die Finanzierung während der Bauzeit. Während Werfrisiken im Ausland vollständig an andere Risikoträger weitergegeben werden können, erschwert das von Banken zu nehmende Bauzeitrisiko bei deutschen Werften zunehmend die Akquisition von Schiffbauaufträgen. Die KfW IPEX-Bank finanziert weiterhin Reeder in allen Segmenten maritimer Investitionsgüter und will ihre führende Rolle in der europäischen Exportfinanzierung halten. Wir nutzen unsere guten Beziehungen zu Exportkreditversicherern in Schiffbaunationen weltweit für europäische Reeder für individuell strukturierte Finanzierungen. Darüber hinaus bleiben klassische Schiffsfinanzierungen, insbesondere mit klima- und umweltrelevanten Innovationen, im Fokus.

**Dr. Uwe-Carsten Wiebers**

2009 aus und ist zum 30. Juni 2010 weiter auf rd. 6,4 Mrd. € gestiegen. Der Aufbau des Portfolios ist beeindruckend, von Ende 2005 bis Ende 2009 ist dies von 2,1 Mrd. € um 3,4 Mrd. € und somit rd. 160 % gewachsen. Umso beeindruckender ist dies, da die Tilgungsleistungen, bezogen auf den Darlehensbestand und somit die »Umschlaggeschwindigkeit« des Portfolios, eine der höchsten ist. Auch bei der Bremer Landesbank sind die Zusagen zurückgegangen, aber sie weisen mit 53 % des Darlehensbestandes die höchste Relation auf. Nach Aussage der Bremer Landesbank hat das Schiffsportfolio eine Größenordnung erreicht, die man sich vorgenommen hatte und die gehalten werden soll.

Im Fokus steht dabei die Finanzierung technologisch moderner Tonnage bzw. aus Bankensicht marktgängiger Schiffstypen. Spezialschiffe mit eingeschränkter Drittverwertungsmöglichkeit werden nur im Zusammenhang mit nachgewiesener, langfristiger Kapitaldienst deckender Beschäftigung finanziert.

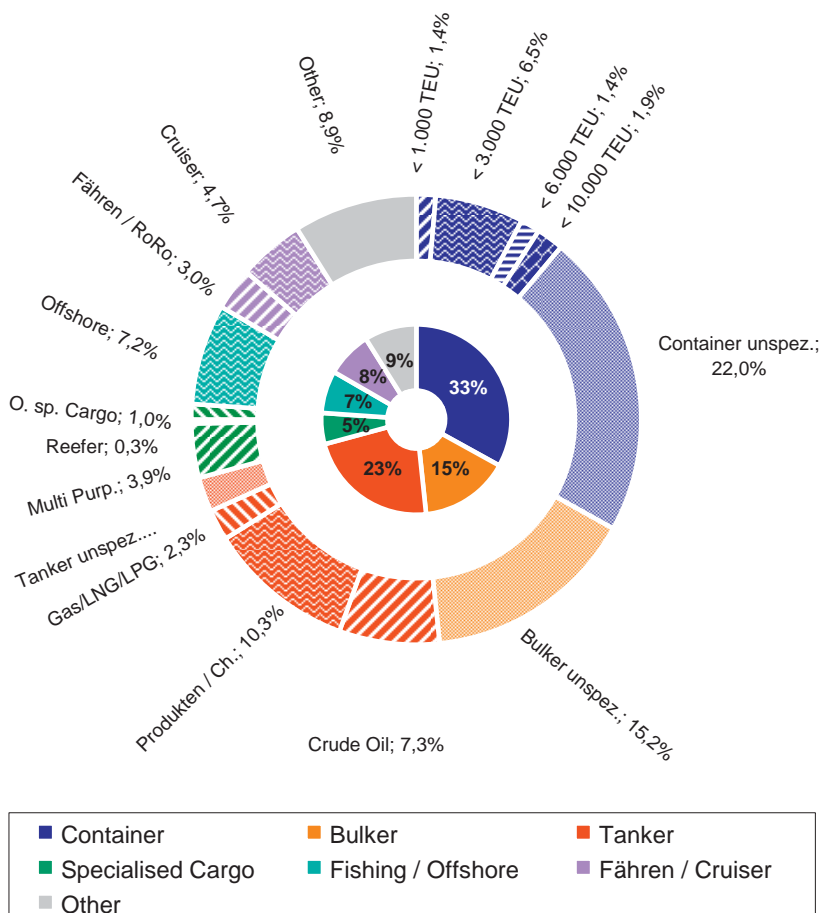
**Helaba**

Das Ship Finance ist Kerngeschäftsfeld der Helaba, Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale, im Bereich Corporate Finance. Sie hat ein vergleichsweise kleines Portfolio, welches Ende 2009 rund 1,9 Mrd. € und per 30.06.2010 rund 2 Mrd. € betrug, und umfasst ca. 340 Schiffe in Fahrt und ca. hundert Schiffe im Bau. Der prozentuale Zuwachs der Darlehen allein in den beiden letzten Jahren betrug annähernd 30 %. Auch bei der Helaba ist der Anteil der Zusagen, die Ende 2009 rund 0,58 Mrd. € betragen, im Verhältnis zu dem Darlehensbestand mit 34 % relativ hoch. Der Assetfokus liegt auf liquider Standardtonnage, der Kundenfokus auf Reedereigeschäft mit den »nachhaltig besseren der Branche«.

**KfW IPEX-Bank**

Die KfW IPEX-Bank, eine seit Anfang 2008 rechtlich selbständige 100-Prozent-Tochter der KfW-Bankengruppe, hat ihr Finanzierungsgeschäft seit jeher nach Sektoren aufgestellt. Die Schiffsfinanzierung hatte Ende 2009 mit rd. 14,2 Mrd. € einen Anteil von rd. 29 % an der Bilanzsumme von 48,2 Mrd. € und stellt unter der Leitung von Dr. Uwe-Carsten Wiebers eine bedeutende Marktdivision dar. Im Vergleich zum Jahr 2007 war der Darlehensbestand bis Ende 2009 leicht rückläufig, hat im ersten Halbjahr 2010 aber deutlich zugelegt. Die Auszahlungen sind nahezu konstant geblieben, die Zusagen wurden aber deutlich abgebaut. Auffallend sind die im Vergleich zu anderen Banken geringen Til-

**Gesamt Flottenstruktur**



gungsleistungen, die rechnerischen zu einer dementsprechend langen Tilgungsperiode von knapp über zwölf Jahren führen. Im Portfolio der KfW IPEX-Bank befinden sich ca. 700 Schiffe.

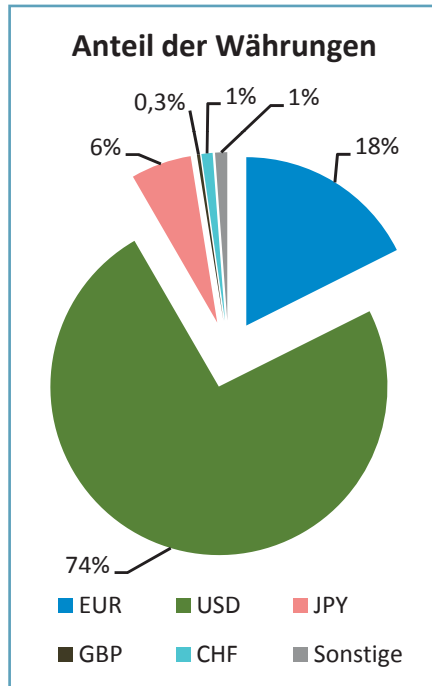
**Commerzbank-Konzern**

Nach der im Jahr 2009 vollzogenen Verschmelzung der Dresdner Bank auf die Commerzbank ist aus den ehemals zwei Schiffskreditportfolien rechtlich eins geworden. Daneben besteht mit den Ship Finance-Aktivitäten der Deutschen Schiffbank – einer in den Commerzbank-Konzern eingebundenen, rechtlich selbständigen Vollbank mit eigenem Markenauftritt – ein weiteres Schiffskreditportfolio innerhalb des Konzerns. Im Zuge der Integration der Dresdner Bank in die Commerzbank sollen alle Ship Finance-Aktivitäten des Commerzbank-Konzerns in der Deutschen Schiffbank mit Hauptsitz in Hamburg zusammengeführt werden.

Die sowohl an die ABF Ship Finance der Commerzbank als auch an die Deutsche Schiffbank adressierte und auf Daten des Geschäftsjahres 2009 gerichtete Umfrage wurde nur von der Deutschen Schiffbank mit Hinweis auf die bis Ende 2011 geplante Zusammenführung der Schiffsfina-zierrungsaktivitäten beantwortet, ohne jedoch die erwünschten Kennzahlen zu den Kreditvolumina, den Auszahlungen, den Zusagen und den Tilgungen zur Verfügung zu stellen. Wir haben daher die in der Tabelle aufgeführten Daten den veröffentlichten Jahresabschlüssen entnommen.

In ihrem Geschäftsbericht weist die Deutsche Schiffbank zum Jahresabschluss 2009 ein Kreditvolumen von 11,6 Mrd. €

und eine Bilanzsumme von 16,3 Mrd. € aus. Sie hat mit über 70 % den höchsten Anteil an Schiffskrediten im Vergleich zur Bilanzsumme. Gegenüber den veröffentlichten Zahlen des Jahres 2007 hat der Darlehensbestand um ein Viertel zugenommen, die Auszahlungen haben sich im Vergleich zum Jahr 2007 stärker als im Branchentrend mehr als halbiert. Die Zusagen werden mit



2,5 Mrd. € ausgewiesen, dies entspricht 21 % des Darlehensbestandes des Vorjahres. Die rechnerische Tilgungsdauer beträgt annähernd sechs Jahre.

Das Gesamt-Exposure at Default für Schiffs- und Reedereifinanzierungen beträgt laut dem Konzernbericht der Commerzbank 23 Mrd. € und ist in der Tabelle

der Neuen Deutschen Schiffsbank zugeordnet. Der für die Commerzbank in Klammern ausgewiesene Darlehensbestand des Jahres 2009 wurde aus den vorhandenen Angaben in EUR rechnerisch ermittelt und kann insbesondere währungsbedingt fehlerbehaftet sein. Er hat sich gegenüber den einzelnen Portfolien der Dresdner Kleinwort und der Commerzbank des Jahres 2007 betragsmäßig kaum verändert.

**HypoVereinsbank (rechtlich UniCredit Bank AG) / UniCredit**

Bei der HypoVereinsbank / UniCredit, einer der vier Großbanken in Deutschland, ist der Geschäftsbereich Global Shipping Teil der Division UniCredit Corporate & Investment Banking. Dies spiegelt sich auch in der angebotenen Produktpalette wieder, die neben dem Schwerpunkt Kreditgeschäft auch Liquiditäts- und Investmentberatung, Electronic Services, Außenhandel und Investmentbanking umfasst. Ferner wird Schifffahrtskunden als Dienstleistung Shipyard Consulting angeboten. Das Portfolio umfasst ca. 1.200 Schiffe und beträgt per Ende 2009 und ebenso zum 30.06.2010 rund 8,2 Mrd. €.

**Deutsche Shipping**

Das von der Deutschen Bank unter dem Namen Deutsche Shipping betriebene Schiffsfina-zierrungsgeschäft ist volumemäßig gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert und beträgt rund 4,6 Mrd. €. Die Auszahlungen, die im Jahr 2009 mit rund 1,4 Mrd. € ca. 30 % des Darlehensbestandes des Jahres 2008 erreichten, verminderten sich gegenüber dem Jahr 2007 deutlich, nachdem sie im Jahr 2008 mit knapp über



**BREMER LANDESBANK**

Daran können Sie festmachen:  
Kompetenz und Verlässlichkeit vor Ort.

Ein sicherer Hafen auch in stürmischen Zeiten: ein Partner, der neben Branchenwissen und Erfahrung auch Verlässlichkeit und lösungsorientierte Konzepte bietet.

Sprechen Sie mit uns, der führenden Regionalbank im Nordwesten: 0421 332-2562





**Bremer Landesbank**

Die Charraterraten und Schiffswerte sind in den vergangenen Monaten merklich gestiegen, so dass speziell bei den Containerschiffen echte Entspannungssignale zu vermehren sind. Durch professionelles Krisenmanagement – auch der Schiffsbanken – konnten größere Marktverwerfungen verhindert werden. Das hohe Ordervolumen wird weitere Charraterraterholungen in allen Segmenten jedoch verzögern.

Die Effekte der Finanzkrise hat die Bremer Landesbank gut verdaut. Das Geschäftsmodell mit einem starken Mittelstands- und Spezialfinanzierungsgeschäft hat sich in der Krise bewährt. Wir begleiten unsere Reeder besonnen durch den Zyklus. Tilgungsstundungen und EK-Nachfinanzierungen im Bestand begrenzen derzeit die Neugeschäftsmöglichkeiten. Die restriktivere Geldvergabe der Banken hilft aber, die Marktbalance kurz- bis mittelfristig wieder herzustellen. Mit rd. € 6,5 Mrd. hat unser Portfolio eine Größe erreicht, die wir uns vorgenommen haben und halten möchten. Mit steigenden Märkten und anziehender Tilgung wird auch das Neugeschäftspotenzial sukzessive zunehmen. Das Größte scheinen wir hinter uns zu haben.

**Björn Nullmeyer**

in Höhe von rund 10,5 Mrd. € fast wieder erreicht ist. Die insgesamt einen Betrag von rund 8 Mrd. € ausmachenden Auszahlung im Jahr 2009, die sich im ersten Halbjahr 2010 auf über 9,1 Mrd. € verstetigten, waren betragsmäßig 74 % des bestehenden Portfolios des Vorjahres und lauteten überwiegend auf USD. Die DVB hat ihre Auszahlungen gegenüber dem Jahr 2007 um annähernd ein Drittel gesteigert und weist den mit deutlichem Abstand höchsten Zuwachs auf. Die Zusagen haben sich wie bei den meisten anderen Banken deutlich verringert und betragen nur noch 13 % des Darlehensbestandes. Das Verhältnis der Tilgungen von rund 1,1 Mrd. € zum Darlehensbestand führen zu einer Tilgungsdauer von 8,3 Jahren.

Über die herkömmliche Kreditfinanzierung hinausgehend bietet die DVB ihren Kunden eng am jeweiligen Asset orientierte Dienstleistungen bzw. Beratungsdienstleistungen an. Auf der anderen Seite offeriert die DVB über diverse Investmentfonds die Möglichkeit zu Beteiligungen im Schiffsfahrtssektor.

Die nachfolgenden Banken baten um Verständnis, dass sie keinen Einblick in ihr Kreditbuch gewähren, haben aber gern an dem qualitativen Teil der Umfrage teilgenommen. Im Hinblick auf die vergleichsweise geringen Darlehensbestände bleibt die Umfrage dennoch repräsentativ.

**Berenberg Bank**

Die Berenberg Bank, als Bankhaus mit persönlich haftenden Gesellschaftern, deren konservative Geschäftspolitik nur eine beschränkte Fristeninkongruenz zulässt, refinanziert sich langfristig weder über den Kapitalmarkt noch über den Interbankenmarkt. Für die Gewährung von Schiffshypothekenkrediten hat sich das Bankhaus selbst strenge Richtlinien insbesondere hinsichtlich Laufzeit (Profil) und Kreditgröße/Kreditnehmereinheit gegeben.

Es werden grundsätzlich nur kurz bis mittelfristige Laufzeiten bis fünf Jahre, in Ausnahmefällen bei jüngerer Tonnage auch mit einem etwas längeren Profil bis zu einem Umfang von 10 Mio. € je individuellem Kredit angeboten. Für interessante Transaktionen, die vorgenannte Größenordnung überschreiten, werden Partnerbanken für einen Club Deal gesucht, bei dem die sich beteiligende Bank von Anfang an feststeht. Zu den weiteren Bedingungen zählen eine sehr konservative Loan-to-Value-Ratio und insbesondere die Kompetenz des Managements sowie die Vertrauenswürdigkeit der Eigentümer. Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass keine Bauzeit-Finanzierungen begleitet und/oder KGs finan-

2,6 Mrd. € einen Höhepunkt erreicht hatten. Die Zusagen sind von 3,4 Mrd. € um 41 % auf 2 Mrd. € abgeschmolzen. Die Relation von Tilgung zu dem Darlehensbestand des Vorjahres betrug 3,8 Jahre per Ende 2009 nach 2,2 Jahren per Ende 2008. Dies mag einen Teilaspekt der Steuerung des Portfolios verdeutlichen bzw. die Frage beantworten, wie viel vom Risiko beim Eingehen von Neugeschäft bei der Deutschen Shipping verbleibt.

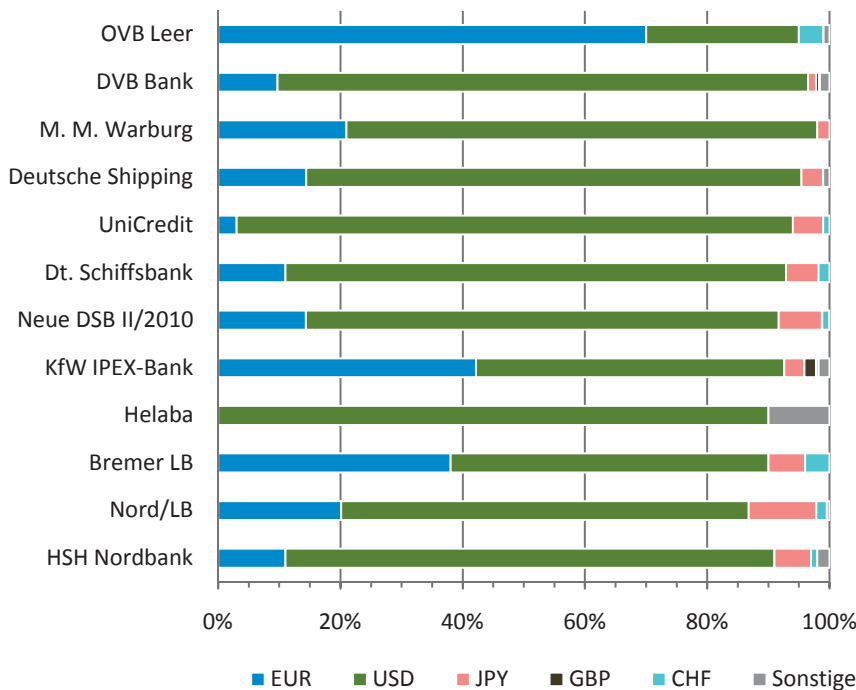
**DVB Bank**

Die DVB Bank mit den drei Geschäftsbereichen Aviation, Landtransport und dem

in zehn Sektoren organisiertem Shipping ist nach eigenen Angaben die weltweit einzige ausschließlich im Transport Finance tätige Bank. Das Schiffskreditportfolio in Höhe von 9,1 Mrd. € per Ende 2009 (10,3 Mrd. € per 30.06.2010) hat einen Anteil von knapp über 50 % an der Ende 2009 ausgewiesenen Bilanzsumme von 17,3 Mrd. €.

Der Darlehensbestand des Jahres 2009 ist gegenüber dem des Jahres 2007 um knapp 9 % gestiegen, im Vergleich zu dem des Jahres 2008 aber deutlich gesunken. Für das Jahr 2010 ist eine deutliche Zunahme auf annähernd 10,3 Mrd. € zu verzeichnen, so dass der Höchstbetrag aus dem Jahr 2008

**Anteil der Währungen je Bank**



ziert wurden. Der größere Teil der der internationalen Kundschaft aus der Schifffahrtsindustrie angebotenen Dienstleistungen bezieht sich auf deren Cash Management-Aktivitäten.

### Warburg Gruppe

Die seit vielen Jahren im Schiffsfinanzierungsgeschäft tätige Warburg Gruppe bietet in erster Linie ausgewählten Reedereien Schiffsfinanzierungen, zu denen vorrangig die Ankaufsfinanzierung und das langfristige Schiffshypothekendarlehen gehören, und Dienstleistungen an.

### Ostfriesischen Volksbank

Das Geschäft der Ostfriesischen Volksbank in Leer (OVV Leer) ist von dem engen Kontakt zu den Reedern entlang der Ems-Achse geprägt. Es werden neben Bauzeit- und Endfinanzierungen auf die Finanzierung von Second-Hand-Tonnage ohne Neugeschäftsrestriktion angeboten.

Aufgrund von Größenbeschränkungen, die beispielsweise bei der Finanzierung ganzer Flotten oder Neubauserien zum Tragen kommen, wird das Geschäft überwiegend im Konsortium mit der DZ Bank, aber auch mit anderen schiffsfinanzierenden Banken abgebildet. Seit Jahresbeginn wurden Neuinvestitionen in Höhe von über 150 Mio. € – ohne Eliminierung der konsortial ausplatzierten Volumina – begleitet. Das Portfolio umfasst derzeit über 170 Schiffe.

### DZ Bank

Die DZ Bank, die für mehr als 900 Genossenschaftsbanken als Zentralinstitut fungiert, tritt im Bereich der Schiffsfinanzierung nicht eigenständig am Markt auf, sondern nur als Konsortialpartner der in der Höhe von einzelnen Engagements gegebenenfalls limitierten Volksbanken. Da sie keinen Einblick in ihr Schiffskreditbuch gewährt, können wir somit über den Genossenschaftssektor nur einen eingeschränkten Überblick geben.

### Markt und Marktumfeld

Die nachfolgende Beschreibung des Marktes und des Marktumfeldes gibt die Einschätzung der an der Umfrage teilnehmenden Banken wieder. Die UniCredit ist der Auffassung, dass die Schifffahrtskrise sicher noch nicht ausgestanden sei, und dass das erste Halbjahr 2010 für viele Reedereien aber erfreulicher als erwartet verlaufen sei. Der Markt wird volatil bleiben und umsichtiges Agieren weiterhin ratsam sein. Neue, vielversprechende Märkte werden beispielsweise im Offshore-Bereich gesehen. Aus ihrer Sicht ist die maritime Indus-



### HSH Nordbank

Das Angebot an Schiffsfinanzierungen hat sich weltweit deutlich verknappert. Die ganz überwiegende Anzahl der schiffsfinanzierenden Banken reduzieren ihre Bilanzen. Die Eigenkapital-Regeln nach »Basel III« werden weiteren Druck auf die Verfügbarkeit von Finanzierungen für die Schifffahrt ausüben. Die Zeiten, zu denen eine gute Liquiditätslage und Eigenkapitalausstattung der Banken es den Reedern ermöglichte, aus einem breiten Angebot an Finanzierungen zu schöpfen, sind vorbei.

Robin Das



Foto: © Thomas Lammeyer / stockphoto

PKF FASSELLT SCHLAGE ist eine traditionsreiche Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft in Deutschland. Besondere Expertise besitzt der Hamburger Standort in der Schifffahrt. In diesem Bereich ist die Gesellschaft seit Jahrzehnten fest im Markt etabliert und für namhafte Reedereien und maritime Unternehmen tätig.

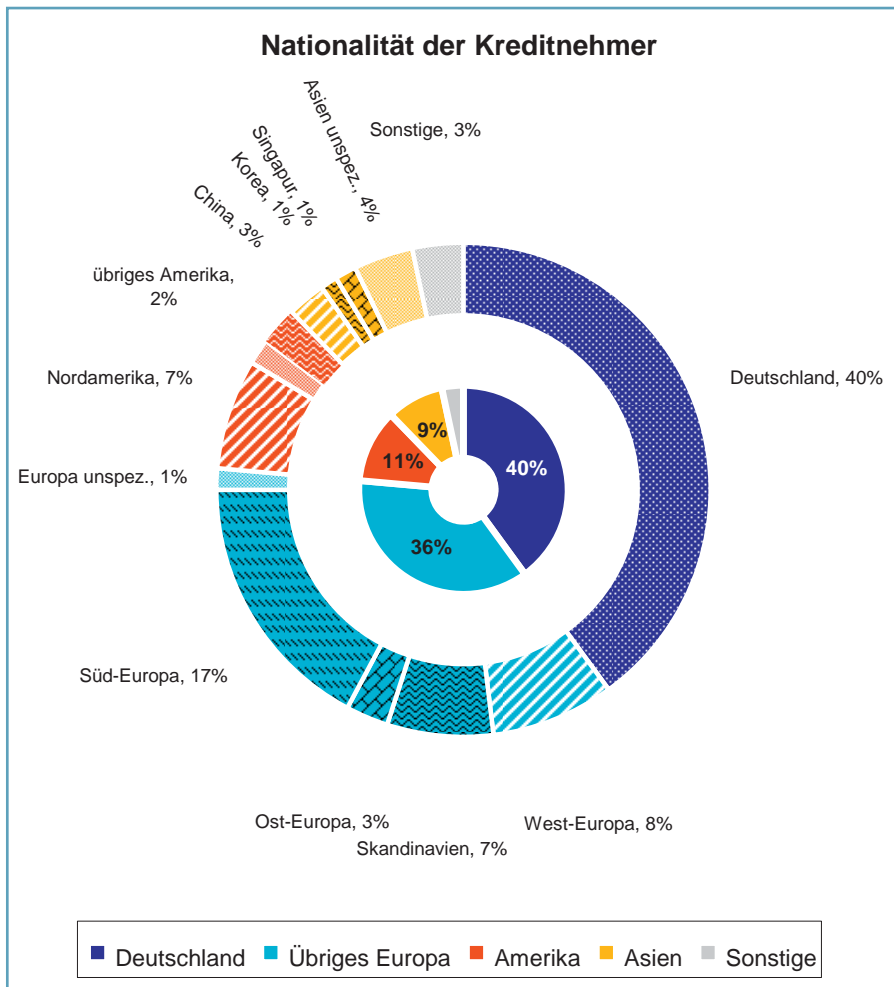
### PKF FASSELLT SCHLAGE Partnerschaft

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Steuerberatungsgesellschaft

**PKF**

Wirtschaftsprüfung & Beratung

[www.pkf-fasselt.de](http://www.pkf-fasselt.de)



trie von einem sehr hohen Veränderungs-tempo gekennzeichnet, das von den Marktteilnehmern noch flexiblere Reaktionen auf geänderte Rahmenbedingungen erfordert. Im Bereich der Schiffsfinanzierung wird daraus ein Trend zu individuelleren, maßgeschneiderten Lösungen für den konkreten Einzelfall hergeleitet.

Die Bremer Landesbank verweist, ebenso wie andere Banken, auf ein differenziertes Bild hinsichtlich der Linien- und Trampschifffahrt. Die Containerlinien ständen liquiditätsmäßig wieder gut da, während in der Trampschifffahrt zwar die Charraten und Schiffswerte – je nach Schiffssegment – in den letzten Monaten zum Teil merklich

gestiegen und aufgelegte Schiffe wieder in den Markt gekommen sind, die Liquiditätslage aber angespannt bleibt. Jedoch beobachtet man auch trotz signifikanter Stornierungen ein weiterhin hohes Ordervolumen, das einer Erholung der Charraten zuwiderlaufen könnte. Ferner würde das Ungleichgewicht zwischen nachgefragtem Frachtraum und zur Verfügung stehender Tonnage durch eine im Vergleich zu den Vorjahren restriktivere Geldpolitik weiter abgebaut werden.

Die Helaba sieht einen U-form-verzögerten Aufschwung aus der Schifffahrtskrise mit einer breiteren Marktkonsolidierung ab 2011/2012.

Die KfW IPEX beobachtet einen starken Trend zu Finanzierungen mit staatlichen Exportkreditversicherern insbesondere durch Banken in Frankreich, Norwegen, und UK sowie Finanzierungen aus den Niederlanden.

Die bereits begonnene Diversifizierung der Finanzierungsquellen für die Schifffahrtsindustrie ist aus Sicht der deutschen Shipping weiterhin erstrebenswert.

### Währungen

Die prozentuale Verteilung der Währungen hat sich gegenüber dem Jahr 2007 kaum verändert. Der US-Dollar hat um einen Prozentpunkt auf 74 % zugenommen, während der Euro um zwei Prozentpunkte auf 18 % abgenommen hat. Der japanische Yen hat seinen Anteil mit 6 % verdoppelt.

Die Gewichte der einzelnen Währungen sind in dem Chart »Anteil der Währung je Bank« ersichtlich. Den geringsten Anteil an auf Euro lautenden Finanzierungen weist die UniCredit mit 3 % auf, während von den größeren Instituten die KfW IPEX und die Bremer Landesbank mit 42 % bzw. 38 % den höchsten Anteil im Portfolio haben. Der US-Dollar-Anteil am Portfolio mehrerer Banken beträgt deutlich mehr als 75 %. Der 80 % USD-Anteil des Portfolios bei der HSH Nordbank macht einen Betrag von 23,2 Mrd. € aus, der bei einem Umrechnungskurs von 1,4325 USD je EUR 33,2 Mrd. USD ergibt.

### Flottenstruktur der Schiffskreditportfolien

Die Antworten auf die Frage nach der Flottenstruktur fielen, wie in den Vorjahren, unterschiedlich detailliert aus. Wurden nur grobe Unterteilungen in z. B. Containerschiffe, Tanker etc. vorgenommen, so haben wir dies in den Charts »Gesamt-Flottenstruktur« und »Flottenstruktur je Bank« als unspezifiziert bezeichnet. Der Posten »Other« umfasst Finanzierungen von Schiffen, die sich keiner Rubrik des Schemas zuordnen ließen, und Darlehen zur Finanzierung von Boxen sowie gegebenenfalls Corporate Loans. Der Anteil des Postens »Other« beträgt 8 % aller Finanzierungen.

Im Segment der Containerschiffe erhielten wir nur von wenigen Banken detaillierte Angaben zu Größenklassen und explizite Angaben zu Schiffen über 6.000 TEU waren leider die Ausnahme. Aufgrund der mittlerweile großen Anzahl an in Fahrt befindlichen Schiffen dürfte der sicherlich zu respektierende Wunsch, keine Rückschlüsse auf einzelne Kreditnehmer der teilnehmenden Banken zu ermöglichen, nicht das ausschlaggebende Argument sein. Weitere Spekulationen sollen



### OVB Leer

Die Ostfriesische Volksbank eG ist aufgrund ihrer diversifizierten Portfolio-Struktur sehr stabil und gut »durch die Krise gekommen«. Die Schifffahrt war und wird auch zukünftig ein strategisches Geschäftsfeld unserer Bank sein. Nachdem auch in 2010 schon wieder neue Schiffsprojekte begleitet wurden, plant die Ostfriesische Volksbank eG in 2011 ein weiteres Portfolio-Wachstum. Wir wollen unsere komfortable Ausgangslage offensiv nutzen, um unseren Stammkunden entlang der Ems-Achse in dieser wegweisenden Zeit als verlässlicher Partner zur Seite zu stehen.

**Guido Müller**

an dieser Stelle jedoch unterbleiben. In dem Chart »Flottenstruktur je Bank« wird auch optisch deutlich, dass die Landesbanken tendenziell stärker im Containerbereich engagiert sind als andere Banken.

Der Anteil der Containerschiffe beträgt 33,1 % und ist gegenüber dem Jahr 2007 um ca. 1,7 % zurückgegangen. Annähernd um diesen Wert hat der Anteil der Bulker auf 15,2 % zugenommen. Das Segment der Tanker, zu dem in der Regel spezifizierte Angaben gemacht wurden, hat einen Anteil von 22,6 %. Diese verteilen sich auf Crude Oil Tanker (7,3 %), Produkten- und Chemikali-entanker (10,3 %) und GAS / LNG / LPG Tanker (2,3 %) sowie auf nicht weiter spezifi-zierte Angaben mit 2,6 %.

Im Segment Specialised Cargo, das ins-gesamt gut 5 % ausmacht, dominieren die Multi-Purpose / Heavy-Lift-Schiffe mit einem Anteil von 3,9 %. Der Offshore Be-reich hat deutlich auf 7,2 % zugelegt. In dem Chart »Flottenstruktur je Bank« wird deut-lich, dass einige Banken wie die DVB (20 %; 1,8 Mrd. €) und die UniCredit (20 %; 1,6 Mrd. €) in diesem Segment in Bezug auf ihr Gesamt-Portfolio stark vertreten sind, in absoluten Zahlen ist das Engagement der HSH Nordbank mit 1,6 Mrd. € aber in etwa gleich groß.



**DVB Bank**

Wir erwarten einen offenen und ehrlichen Dialog, und eine angemessene Verteilung von Chancen und Risiken. Als vorrangiger Kreditgeber erwarten wir außerdem von Eigentümern, dass sie zu ihren Aussagen stehen. Im Sinne einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit müssen sie sich erforderlichenfalls aktiv an die Kredit gebenden Ban-ken wenden, anstatt zu warten, bis Probleme zu Ereignis-sen eskalieren. Umgekehrt kann der Kunde im Sinne einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit von der Bank erwarten, dass sie über die notwendigen Fachkenntnisse verfügt und mit den Marktgegebenheiten und Kun-dendetails vertraut ist (und den Kunden somit auf entstehende Probleme hinweisen kann). Entsprechend erfordert eine solche symbiotische Zusammenarbeit ein dauer-haftes Engagement in der Branche – im Gegensatz zur prozyklischen Strategie einiger Kreditgeber – und ein faires Miteinander.

**Dagfinn Lunde**

Die Fähren / RoRo-Schiffe waren mit nur noch gut 3 % deutlich rückläufig, während der Anteil der Kreuzfahrtschiffe mit 4,8 % im Vergleich zum Jahr 2007 zu-genommen, im Vergleich zum Jahr 2006 mit ehemals knapp über 6 % jedoch abge-nommen hat. Die Finanzierungen der Cruiser erfolgen zu über 60 % von der KfW IPEX und zu rund 13 % von der DVB und somit zu rund drei Viertel durch zwei Banken.

Die Bremer Landesbank erkennt insge-samt eine Tendenz zu stetig größeren Schif-fen ihrer Kunden, die ihrerseits Skaleneffekte nutzen. Die Reeder passen sich aber auch verändernden Marktanforderungen ihrer Auftraggeber an, zum Beispiel in der Größe der zu transportierenden Stückgüter im Be-reich der Schwerguttransportschiffe. Die Bremer Landesbank geht von einem Absin-ken des Anteils der Containerschiffe zugun-ten des Anteils von Mehrzweck- und Schwer-

SEIT ÜBER 30 JAHREN ERFOLGREICH  
MIT GESCHLOSSENEN FONDS:  
QUALITÄT AUS ERFAHRUNG.

IMMOBILIENFONDS

SCHIFFSBETEILIGUNGEN

FLUGZEUGFONDS



139 AUFGELEGTE FONDS  
3,1 MILLIARDEN EURO EIGENKAPITAL  
6,4 MILLIARDEN EURO INVESTITIONSVOLUMEN

**Dr. Peters Group**

Tel. +49 (0) 231/55 71 73-0, e-mail: info@dr-peters.de, www.dr-peters.de



Der Fonds



Foto: Berenberg

**Berenberg Bank**

Spezialisierte deutsche und andere internationale Großbanken stehen nur eingeschränkt für Neugeschäft zur Verfügung, da Eigenkapital für die gestiegenen Risiken des Bestandsgeschäfts gebunden ist und nicht für neue Kredite eingesetzt werden kann. Zusätzlich sind einige Häuser verpflichtet, ihr Schiffskreditbuch zum Teil abzubauen.

Aus Sicht der Reedereien ist ferner erschwerend, dass zu einer Zeit, da der KG-Markt zusammengebrochen ist, die EK-Anforderungen seitens der Banken an neue Projekte sogar gestiegen sind.

Spannend bleibt die Frage, wer außer liquiditätsstarken Reedereien, Eigenkapital generieren kann, und vor allem woher. Bereits heute sind diverse internationale institutionelle Investoren (Stichwort: Private Equity) im Markt. Daneben stehen größeren Reedereien auch internationale Kapitalmärkte zu Verfügung.

Inwieweit eine Finanzierung für separate Einschiffsgesellschaften beibehalten wird, oder Banken in Zukunft eher eine über Schiffshypothesen besicherte Unternehmensfinanzierung vorziehen, bleibt abzuwarten. Reine »without recourse«-Kredite werden aber wahrscheinlich in der Zukunft schwieriger zu bekommen sein.

Kleine Mittelständler werden vor größeren Finanzierungsproblemen stehen. Für die Kapitalmärkte sind sie i.d.R. zu klein, und wann und in welchem Maße ein KG-Markt wieder zur Verfügung steht, ist ungewiss. Bauzeitfinanzierungen sind aus heutiger Sicht nicht denkbar. So werden vielleicht vermehrt Investments in Second-hand-Tonnage über Private Placements zu beobachten sein.

**Andreas Schultheis**

gutschiffen sowie Bulkern aus. Die Segmentaufteilung im Portfolio der HSH Nordbank hat sich über die vergangenen Jahre hinweg als relativ stabil dargestellt.

Vor dem Hintergrund, dass die Kreditportfolios und Ship-Finance-Aktivitäten der Deutschen Schiffsbank und der Commerzbank, einschließlich des hinein verschmolzenen Portfolios der Dresdner Bank, im kommenden Jahr in der »Neuen Deutschen Schiffsbank« (in den Charts als Neue DSB abgekürzt) zusammengeführt werden sollen, wurde die Struktur des Portfolios der

Neuen Deutschen Schiffsbank per 30.06.2010 einem fiktiven Portfolio per Ende 2007 gegenübergestellt, das aus den Portfolios der drei Einzelbanken auf Grundlage der uns aus vorherigen Bankenumfragen zur Verfügung stehenden Daten entwickelt wurde.

Der Anteil der Containerschiffe am Gesamt-Portfolio der Neuen DSB hat sich rechnerisch um ca. einen Prozentpunkt erhöht und liegt zwei Prozentpunkte unter dem Branchenwert. Die Deutsche Schiffsbank hatte im Jahr 2007 einen deutlich geringeren Anteil an Containerschiffen im

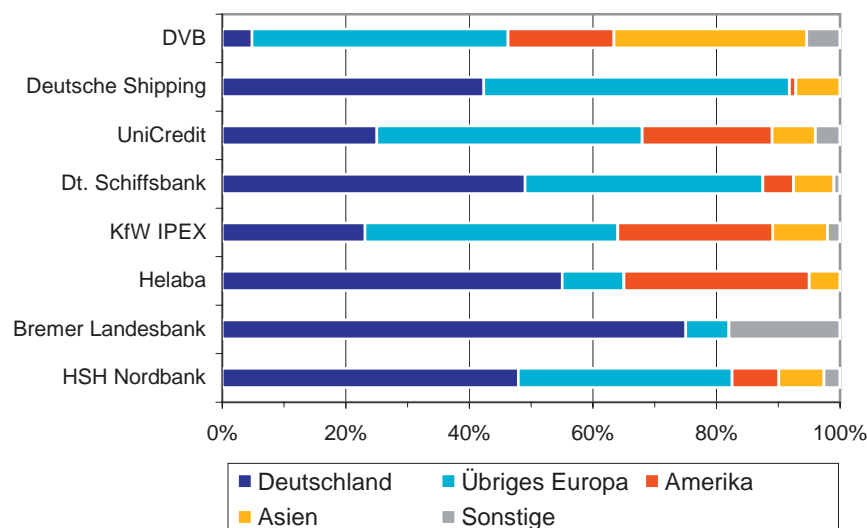
Portfolio, während die Dresdner Bank mit 38 % einen signifikant höheren Anteil hatte. Der Anteil der Bulker, der bei der Deutschen Schiffsbank im Vergleich zum Branchenschnitt seit jeher hoch war, erhöhte sich um weitere 2 Prozentpunkte auf knapp über 20 % bei der Neuen DSB per 30.06.2010. Das Portfolio der Neuen DSB liegt im Segment der Finanzierung von Tankern mit 27,3 % über 4,7 % über dem Branchenschnitt und wurde seit 2007 um knapp 1,5 Prozentpunkte reduziert. Hervorzuheben ist der ehemals hohe Anteil im Bereich der Crude Oil Tanker von jeweils über 17 % der Commerzbank und der Deutschen Schiffsbank, die zusätzlich noch mit einem Anteil von über 16 % in der Finanzierung von Produkten- / Chemikaliertankern tätig war. Der Anteil der Produkten- / Chemikaliertanker hat sich auf 12,5 % fast verdoppelt. Der Anteil der Gas- / LNG- / LPG-Tanker liegt deutlich über dem Branchenschnitt, hat sich aber nicht signifikant verändert. Das Offshore-Segment weist mit 5 % im Vergleich zum Branchenschnitt von 7,2 % einen deutlich geringeren Anteil auf. Die Deutsche Schiffsbank war in diesem Segment ehemals nicht stark vertreten. Nach den vorliegenden Angaben werden aktuell keine Fähren finanziert, während die Finanzierung von Cruisern prozentual leicht zugenommen hat.

**Kreditportfolios nach Ländern**

Über drei Viertel des Kreditvolumens sind an in Europa ansässige Kreditnehmer vergeben. Der Anteil deutscher Adressen beträgt 40 %, südeuropäische Adressen folgen mit einem Anteil von 17 %. Westeuropa (ohne Deutschland) und Skandinavien sind mit 8 % bzw. 7 % ebenfalls wichtige Märkte, der Anteil osteuropäischer Adressen ist mit 3 % vergleichsweise eher gering. Die Region Amerika hat mit 11 %, die im Wesentlichen aus Verbindungen zu nordamerikanischen Kunden resultieren, eine etwas größere Bedeutung als Asien mit 9 %. Kreditnehmer aus China machen einen Anteil von 3 % und solche aus Korea und Singapur jeweils 1 % aus.

Die Bremer Landesbank hat mit drei Vierteln den höchsten und die DVB mit unter 5 % den geringsten Anteil inländischer Kreditnehmer. Der Anteil europäischer Adressen ist außer bei der Helaba und der Bremer Landesbank ebenfalls hoch und übertrifft zum Beispiel bei der KfW IPEX und der UniCredit den inländischen Anteil deutlich. In Amerika sind mehrere Banken sehr aktiv während sie in Asien ebenfalls vertreten sind, aber nur die DVB ein einen hohen Anteil von 30 % asiatischer Adressen im Portfolio hat.

**Kreditbestand der Banken nach Ländern**



### Fristigkeiten und Instrumente zur Zinssatzsicherung

Für diesen Teil der Umfrage haben wir, zum Teil mit Hinweis auf das Bankgeheimnis, keine repräsentativen quantitativen Antworten erhalten. Die Aussage der UniCredit, dass die überwiegende Zahl der Kredite Roll-Over-Kredite mit einer Zinsperiode von durchschnittlich drei Monaten und einer durchschnittlichen Kreditlaufzeit von 12 Jahren sind, gibt einen allgemeinen Trend wieder. Die KfW IPEX verzeichnet bei niedrigen Floating-/Zinsniveau eine geringe Bereitschaft auf »fest« zu gehen.

Entsprechend des sehr großen Währungsanteils von US-Dollar und Euro werden größtenteils der LIBOR und der EURIBOR nachgefragt. Nach Auffassung von M. M. Warburg, die sowohl auf US-Dollar als auch auf Euro lautende Kredite ausschließlich mit variablem Zins herausgelegt haben, hat sich die Funktion der Referenzzinssätze wieder stabilisiert. Die mit dem Kunden abgeschlossenen Zinsvereinbarungen lauten regelmäßig: Referenzzinssatz zzgl. Marge.

Die Kunden der Bremer Landesbank bevorzugen unterverändert ebenfalls kurze Laufzeiten, sie sichern sich aber vor dem Hintergrund des weiterhin niedrigen Zinsniveaus vor prognostizierten Zinssteigerungen unter anderem mittels Zinsswaps und Caps ab. Im Vergleich zu Festzinsvereinbarungen möchte man so auch von deren höherer Flexibilität profitieren. Hervorgehoben wird ferner, dass die Bedeutung der langfristigen Kalkulationssicherheit deutlich zugenommen hat und dass dementsprechend nicht nur beim Zins, sondern auch bei der Währungsrelation EUR/USD zunehmend Sicherungsgeschäfte zu verzeichnen sind.

### Risikodiversifizierung und -steuerung

Die Risikodiversifizierung und -steuerung der Portfolien erfolgt im Allgemeinen zum einen regional und zum anderen nach Asset-Klassen bzw. Schiffstypen, die wie bei der DVB Bank sehr feingliedrig unterteilt werden. Ein weiterer Aspekt sind die finanzierten Adressen. Die KfW IPEX-Bank betont, dass sie diesbezüglich bei der Auswahl neuer Geschäfte den Fokus mehr auf Qualität als auf Quantität legt.

Die Bremer Landesbank gibt detailliert Auskunft und erläutert, dass die Risikodiversifizierung anhand von Bonitäten, Ergebnissen des Ratingtools, Schiffstypen, Branchenklassen und Regionen sowie auf Garanten, Kreditnehmer- und Kundengruppenebene erfolgt. Ferner erfolgt die qualitative und quantitative Risikosteuerung über Finanzierungsgrundsätze und Segmentlimits.

Nach Analyse des Portfolios hinsichtlich Segmentdiversifikation, Granularität und Konzentrationsrisiken nutzt zum Beispiel die HSH Nordbank die Verbriefung, Syndizierung und weitere innovative Finanzprodukte zur Portfoliosteuerung, auch die Drittverwertungsmöglichkeit ist für einige Banken ein Aspekt der Portfoliosteuerung.

### Vertragsgestaltung und Covenants

Auch die Fragen zur Vertragsgestaltung und zu den Covenants wurden unterschiedlich detailliert beantwortet.

Der Einsatz von Covenants reicht von standardisiertem Vorgehen bis hin zu einzelfallbezogenem Einsatz. So sind bei der Bremer Landesbank die Covenants in deren allgemeinen Darlehensbedingungen und den Kreditverträgen geregelt. Auf der anderen Seite weist die HSH darauf hin, dass es bei ihr keine Standard-Covenant-Pakete gibt, und dass vielmehr Covenants in der Regel auf das Risiko der einzelnen Finanzierung abgestimmt und auf den jeweiligen Kunden und dessen spezielle Situation zugeschnitten werden.

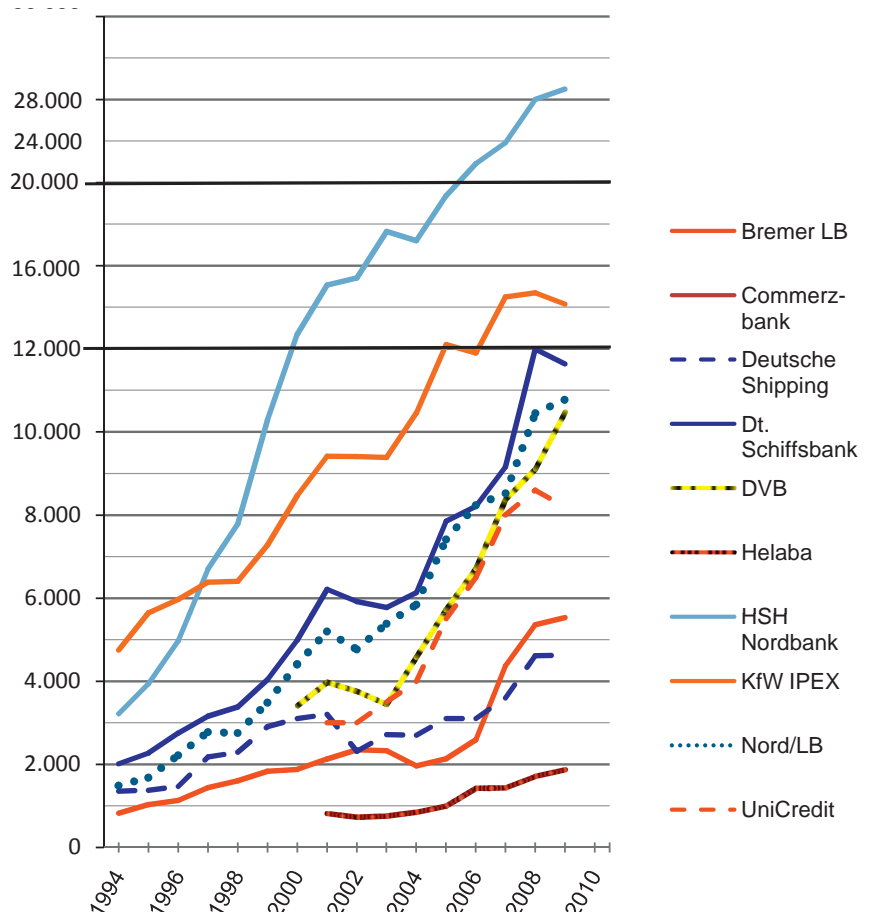
Nach Aussage der UniCredit ist bei dem vielfach vorliegenden syndizierten Geschäft

zu beachten, dass für alle am Konsortium beteiligten Banken die gleichen Covenants gelten.

Nachfolgend sind eigentümer-/unternehmensbezogene Negative Covenants aufgelistet:

- Sicherung der Mehrheitsposition des bestehenden Eigentümers
  - Veränderung des Geschäftszwecks der Unternehmensstruktur
  - Beschränkung der Dividendenausschüttung
  - Beschränkung/Zustimmungspflicht bezüglich der Investitionstätigkeit bzw. der Veräußerung von Gesellschaftsvermögen
  - Negativerklärung
  - No further indebtedness
  - Beschränkung/Zustimmungspflicht zu Unternehmensverschmelzungen und/oder Abtretungen
  - Beschränkung/Zustimmungspflicht/»Right of first refusal« für Cross-Selling-Geschäfte wie z. B. Hedging
- Positive, projektbezogene Covenants sind unter anderem:
- Ausreichende Versicherungsdeckung über eine der Bank genehme Versiche-

Entwicklung der Darlehensbestände (in Mio. EUR)



rung. Dies kann neben den sich auf das Schiffbeziehenden Versicherungen auch solche umfassen, die den Kreditvertrag bzw. dessen Durchführung betreffen, wie z. B. Mortgagees Interest Insurance

- Eintragung der Hypothek bzw. der Grundpfandrechte zur Besicherung des Kredites in einem für die Bank genehmen Rechtsraum (Schiffsregister)
- Nachweise zum Projekte wie z. B. Klasse-Zertifikate
- Nachweise zu dem Projektbetreiber wie z. B. Sicherheits- und Compliance-Zertifikate

Die geforderten Information Covenants sind nicht einheitlich und auch vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Situation des Kreditnehmers zu sehen. Neben der Finanzberichterstattung, die sich von konsolidierten Abschlüssen auch für nicht konsolidierungspflichtige Gruppen bis hin zu wöchentlichen Liquiditätsentwicklungen erstrecken kann, reichen diese bis zu umfangreichen Auskünften über alle mit der Gesellschaft verbundenen Rechtskonflikte.

Das zu den Financial Covenants gezählte Loan-to-Value-Verhältnis (LtV) ist durchweg Bestandteil der Finanzierungen. Die Bandbreite der Kriterien für dessen Festsetzung wird durch die beiden nachfolgenden Antworten aufgezeigt. Bei der HSH Nordbank existiert kein pauschales LtV-Verhältnis, vielmehr werden bei dessen Festsetzung die individuellen Situationen der jeweiligen Finanzierung sowie »softe« Faktoren berücksichtigt. Bei der Bremer Landesbank hingegen erwartet man Eigenkapitalanteile in Richtung 40 % und sieht gemäß den Darlehensbedingungen bei einem LtV-Verhältnis von über 70 % während der Darlehenslaufzeit vor, eine Sondertilgung zum Erreichen der ehemals vereinbarten LtV-Relation zu fordern oder eine Zusatzsicherheit zu verlangen. Der zugrundezulegenden Marktwert wird gemäß den Basel II-Anforderungen an die Sicherheiten nicht selbst ermittelt, sondern durch unabhängige Gutachter bereitgestellt. Banken sind entsprechend dem Basel II IRBA-Ansatz gefordert, mindestens einmal jährlich das Rating sowie die Sicherheiten Position für jedes einzelne Engagement zu ermitteln. Darüber hinaus ermittelt die DVB, bei der die typische LtV bei max. 80 % liegt, selber monatlich Bewertungen für die von ihr finanzierten Schiffe.

Bei mehreren Engagements ist es aufgrund der Schifffahrtskrise zu Covenant-Verletzungen gekommen, insbesondere zu aus eingebrochenen Schiffswerten resultierenden LtV-Überschreitungen. Die Reaktion der Banken auf Covenant-Brüche ist situationsbedingte und abhängig von der Schwere der Verletzung. Die Reaktionen

reichen von einfachen Waiver-Fees bis zur umfangreichen Umorganisation der Finanzierung bzw. deren Restrukturierung. Quantitative Angaben zu notleidenden und zwangsprolongierten Krediten machte nur eine Bank. Danach waren zum Jahresende 2009 8 % des gesamten Portfolios notleidend. Dieser Wert erhöhte sich zum 30. Juni 2010 auf 10 %, so dass die von vielen gesehene Entspannung zumindest in Einzelfällen kritisch gesehen werden muss. Ohne die Hintergründe des jeweiligen Einzelfalls einer durch eine Bank betriebenen Verwertung eines Schiffes zu kennen, wird auf diese nicht eingegangen. Gemessen an der Gesamtzahl der finanzierten Schiffe blieben diese aber erfreulich gering.

### Refinanzierung

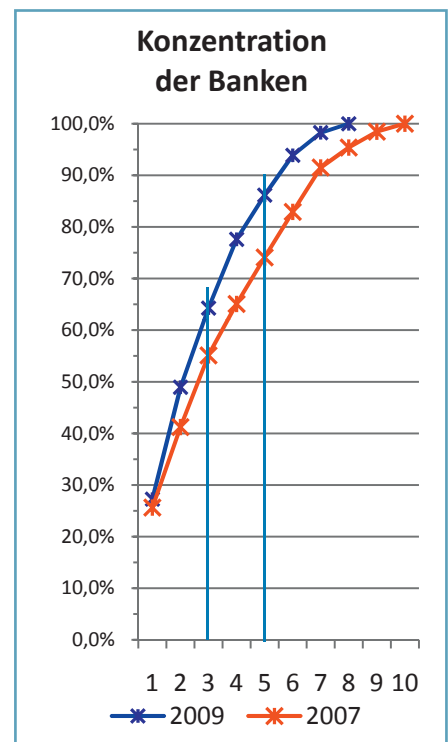
Dem Hinweis der Bremer Landesbank, dass seit Ausbruch der Finanzkrise eine Neubewertung von Risiken stattgefunden hat, soll nicht widersprochen werden. Nach Auffassung der HSH Nordbank ist der Zugang zur klassischen Schifffahrtswährung, dem US-Dollar, für die meisten europäischen schiffsfinanzierenden Banken erschwert. Eine Refinanzierung der Schiffskredite über den Interbankenmarkt nimmt z. B. auch die UniCredit vor. Für die Deutsche Schiffsbank spielt die Emission von Schiffspfandbriefen, Inhaberschuldverschreibungen und Schuldscheindarlehen eine wesentliche Rolle. Vor dem Hintergrund, das derzeit größere Tranchen an den Kapitalmärkten nicht platzierbar sind, hat sich die Struktur ihrer Passiva in Richtung ungedeckter Papiere gedreht. Daneben werden im begrenzten Umfang Mittel am Geldmarkt aufgenommen. Mangelnde Liquidität der Märkte ist für die KfW IPEX, die sich über den Gesellschafter KfW zu Marktpreisen refinanziert, kein Thema.

Die Refinanzierungskosten sind generell erheblich angestiegen, wobei sich nach Aussage der HSH Nordbank die Laufzeiten der Refinanzierungsmöglichkeiten drastisch verkürzt haben, was sich umgehend auf die Laufzeiten der ausgereichten Schiffsfina- zierungen auswirkt. Nach ihrer Auffassung müssten sich Reeder auf amerikanische Verhältnisse, das heißt kurze Laufzeit mit erheblichen Ballonfälligkeiten, einstellen. Diese Struktur der Finanzierungen mit den aufgezeigten Fristigkeiten verletzen den Grundsatz, langfristige Anlagegüter auch langfristig zu finanzieren. Die Schiffspfandbriefe emittierenden Banken stehen diesem grundsätzlich als zinsgünstig und als weniger krisenanfällig eingestuftem Instrument nach wie vor positiv gegenüber, auch wenn es bei den derzeit schweren Verwerfungen nur begrenzt nutzbar ist. Das nachfolgende

Zitat der DVB gibt einen allgemeinen Trend zur Einschätzung von Konsortialgeschäft und Club Deals wieder: »Syndication market is still way off what it used to be – the market is now carried by Club Deals and Bilaterals.«

Dezierte Angaben zur Geschäftsentwicklung für den Bereich Shipping liegen nur von der Deutschen Shipping vor. Diese hatte trotz einer um 9,2 % auf 67,5 Mio. € gestiegenen Risikovorsorge mit 58,8 Mio. € vor Steuern fast das gute Vorjahresergebnis wieder erreicht. Der Jahresüberschuss der DVB Bank beträgt 27,9 Mio. €. Die Deutsche Schiffsbank weist in ihrem Geschäftsbericht einen Jahresfehlbetrag von 253,9 Mio. € aus.

Die Auswertung der Anzahl und der Anteile am Gesamtdarlehensbestand der an der Umfrage zur Bankenbilanz teilnehmenden Institute findet sich in der Grafik »Konzentration der Banken«, in der die jeweilige Lorenzkurve dargestellt ist.



Als Grundlage wurde eine Tabelle erstellt, in der die Banken mit ihren Anteilen am Gesamtdarlehensbestand, absteigend sortiert nach deren Höhe, aufgeführt sind. Aufgrund der Konzernzugehörigkeiten der Nord/LB und Bremer Landesbank wurden deren Anteile ebenso in einer Summe ausgewiesen, wie die der zum Commerzbank Konzern gehörenden Anteile der Neuen Deutschen Schiffsbank.

Die beiden größten Portfolien (HSH Nordbank und Neue Deutsche Schiffsbank) haben einen Anteil von knapp unter der Hälfte, drei Viertel des Darlehensbestandes werden von vier Banken repräsentiert. □

# Kontakte zu den schiffsfinanzierenden Banken

	Neuer Jungfernstieg 20, 20354 Hamburg		www.berenberg.de
	Andreas Schultheis	040/350 60-441	andreas.schultheis@berenberg.de
	Domshof 26, 28189 Bremen		www.bremerlandesbank.de
	Björn Nullmeyer	0421/332-2561	bjoern.nullmeyer@bremerlandesbank.de
	Deutsche Shipping Ludwig-Erhardt-Straße 1, 20459 Hamburg		www.deutsche-bank.de
	Ralf Bedranowsky	040/37 01-46 47	ralf.bedranowsky@db.com
	Domstr. 18, 20096 Hamburg		www.schiffsbank.com
	Philipp Wünschmann (Inland)	040/37 699-0	philipp.wuenschmann@schiffsbank.com
	Dr. Hans-Ulrich Fuchs (Inland) Stefan E. Kuch (Ausland)	040/37 699-0 040/37 699-0	shipfinance@commerzbank.com stefan.kuch@schiffsbank.com
	Raiffeisenstraße 22/23, 26122 Oldenburg		www.dzbank.de
	Horst Reimann	04 41/22 26-267	horst.reimann@dzbank.de
	Platz der Republik 6, 60325 Frankfurt		www.dvbbank.com
	Prof. Dr. Borislav Bjelicic Dagfinn Lunde	069/97 50-43 90 +31-10/206 79 05	info@dvbbank.com dagfinn.lunde@dvbbank.com
	Neue Mainzer Straße 52–58, 60311 Frankfurt		www.helaba.de
	Dr. Bernd Claussen Bernd Engelke	069/91 32-43 69 069/91 32-43 86	bernd.claussen@helaba.de bernd.engelke@helaba.de
	Gerhart-Hauptmann-Platz 50, 20095 Hamburg		www.hsh-nordbank.de
	Robin Das	040/33 33-143 56	robin.das@hsh-nordbank.de
	Global Shipping, Alter Wall 22, 20457 Hamburg		www.hvb.de/shipping
	Dr. Holger Janssen Ingmar Loges	040/36 92-35 71 040/36 92-17 79	holger.janssen@unicreditgroup.de ingmar.loges@unicreditgroup.de
	Palmengartenstraße 5–9, 60325 Frankfurt		www.kfw-ipex-bank.de
	Dr. Uwe-Carsten Wiebers Michael Jung	069/74 31-36 44 069/74 31-28 21	carsten.wiebers@kfw.de michael.jung@kfw.de
	Friedrichswall 10, 30151 Hannover		www.nordlb.de
	Dr. Klaus Stoltenberg Detlef Japke	0511/361-22 14 0511/361-21 06	klaus.stoltenberg@nordlb.de detlef.japke@nordlb.de
	Mühlenstraße 6–12, 26789 Leer		www.ovb-leer.de
	Guido Mülder Karsten Bruhns	04 91/92 72-120 04 91/92 72-125	guido.muelder@OVbleer.de karsten.bruhns@OVbleer.de
	Ferdinandstraße 75, 20095 Hamburg		www.mmwarburg.com
	Dr. Christian Hennig Joachim Breuer	040/32 82-25 13 040/32 82-25 23	schiffskredit@mmwarburg.com schiffskredit@mmwarburg.com