

NordLB verkauft Schiffskredite im großen Stil

Rechtsanwalt Jan-Henning Ahrens über die Folgen für Anleger

Die Fakten:

Wie Sie aus den Medien erfahren haben, hat die NordLB für 1.5 Milliarden US-Dollar Kredite aus Schiffsfinanzierungen an den Finanzinvestor KKR verkauft. Die US-amerikanische Gesellschaft KKR, früher Kohlberg, Kravis, Roberts & Co. ist eine börsennotierte Beteiligungsgesellschaft mit Sitz in New York.

Nach Angaben der Gesellschaft entspricht die Transaktion dem Ansatz von KKR, nämlich Bankanlagen zu übernehmen, die sich für die Kreditinstitute als nicht rentabel erwiesen haben, um diese dann zu managen.

Die NordLB als eine der starken deutschen Schiffsbanken ist genauso wie andere große Kreditinstitute von der anhaltenden, schwachen Konjunktur im Schiffsmarkt betroffen. Hintergrund dieser Kreditverkäufe sind Bilanzkorrekturen, die die erheblichen Ausfallrisiken in den Büchern der Banken reduzieren sollen, die größten Teils allein aufgrund der Schiffskrise entstanden sind.

Die Folgen:

Aus den Pressemeldungen geht allerdings nicht eindeutig hervor, ob nun für nominell 1,5 Milliarden US-Dollar Kredite zu einem nicht genannten Preis verkauft werden oder ob die Amerikaner 1,5 Milliarden US Dollar investieren und dafür nominell ein erheblich größeres Kreditportfolio erwerben.

Eines ist aber klar: Ein Investor bezahlt natürlich keinen Preis für einen Kredit, der dem Buchwert des Engagements entspricht, sondern zahlt geschätzt höchstens 20 bis 25 Cent für jeden Dollar Kreditsumme. US-amerikanische Investoren bewerten den Deal immer nach der alten Kaufmannsregel: „Der Gewinn liegt im Einkauf.“

Für die Banken haben diese Deals erhebliche Vorteile hinsichtlich der eigenen Bilanz. Die Kredite werden gebündelt. Nach dem Motto „Darf's auch für `nen Dollar mehr sein?“ werden gute und faule Kredite fleißig gemischt und verkauft. Die Variante weckt Erinnerungen an die Verkäufe von Hauskrediten vor einigen Jahren.

Die Bank hat den Vorteil, dass die faulen Kredite nicht vollständig wertberichtigt werden müssen - die Bilanz bleibt „sauberer“. Der Investor erwirbt ein ganzes Bündel unterschiedlicher Kredite und beginnt dann damit, sie zu „managen“.

Dabei muss man berücksichtigen, dass die Unternehmen sehr gut aufgestellt sind und Topleute bezahlen, die ausgebuffte Profis in der jeweiligen Assetklasse sind. Wahrscheinlich nicht selten deutlich cleverer und smarter, als ihre Kolleginnen und Kollegen in den Banken.

Anlegerinformation

Es folgen der Ausverkauf und der knallharte Umgang mit den Engagements.

Hier liegt auch der wesentliche Unterschied zu den bisherigen Kreditgebern: Insbesondere solche mit staatlichem Hintergrund, wie die NordLB, müssen ganz andere Rücksichten nehmen und agieren insgesamt zumeist etwas entgegenkommender. Was in der Schiffsbranche aufgrund der engen Verflechtungen zwischen Reedern, Banken und Emissionshäusern auch einen historischen Grund hat.

Außerdem ist es ein offenes Geheimnis, dass die Banken an der jetzigen Misere nicht unbeteiligt sind. Im Gegenteil: Die Milliarden an ausgereichten Krediten haben in den Jahren 2002 bis 2009 wiederum Milliarden an Zinsen generiert.

Wo bleibt bei diesen Überlegungen der Anleger?

Zu Erinnerung: Den Anlegern gehört das Schiff. Sie haben es, neben den Bankkrediten, mit ihrem Eigenkapital finanziert. Banken und Investoren blenden die Anleger aber komplett aus.

Wollte die Bank das Schiff verkaufen, würde sie einen Gesellschafterbeschluss der Anleger benötigen. Den bekommt sie aber oft nicht, weil nicht wenige Anleger immer noch hoffen, dass ihr Geld nicht völlig verloren ist. Also wird der Kredit samt Sicherheiten verkauft.

Für die Anleger hat der Wechsel des Kreditgebers möglicherweise nicht unerhebliche Konsequenzen. Durch den Verkauf dürften auch die Sicherheiten mit auf den Investor übergehen. Das heißt, das Schiff wird nicht mehr von einer Bank finanziert, im Falle der Nord LB, also einer Anstalt des öffentlichen Rechts, sogar eine staatliche Bank, sondern von einer Investmentgesellschaft aus den Vereinigten Staaten, die zur Sicherheit das Schiff bekommt.

Diese Gesellschaften sind rein opportunistisch unterwegs, kaufen günstig, betreiben kurz und verkaufen mit viel Profit weiter. Als Sicherheit dienen dabei die Schiffe und die gehören eigentlich den Anlegern, die das Eigenkapital erbracht haben.

Das Eigenkapital war längst verbrannt, als die ersten Restrukturierungsmaßnahmen ergriffen wurden, die so gut wie nie Erfolg hatten. Wenn dann die Banken nicht mehr bedient werden konnten, wurden die sogenannten gewinnunabhängigen Ausschüttungen zurückgefordert und auch der letzte Cent Eigenkapital war dahin.

Schiffsgesellschaften, die noch nicht in der Insolvenz sind, werden jetzt faktisch von den US-Gesellschaften gemanagt.

Anleger werden leer ausgehen, weil die erwirtschafteten Umsätze und Gewinne, wenn überhaupt welche vorhanden sind, jetzt an die neuen Kreditgeber gehen.

Anlegerinformation

In der Insolvenz bekommt der Kreditgeber sein Geld als Gläubiger zuerst zurück. Erst wenn alle Gläubiger befriedigt sind, oft geschieht das ohnehin nur quotaal, weil nicht genug Masse da ist, erst dann bekommt – rein theoretisch - der Anleger etwas zurück. Der Investor ist aber Gläubiger, kein Gesellschafter! Das bedeutet, er kauft den Kredit billig, sozusagen „en gros“ ein und bekommt bei Verwertung des Schiffes als Erster das Geld zurück. Und zwar auf Basis des nominellen Kredites, der in den Büchern der Gesellschaft steht.

Was können Sie als Anleger tun?

An den Transaktionen zwischen den Banken und Investmentgesellschaften werden die Anleger nicht beteiligt. Die Amerikaner sind eher überrascht, wenn sie hören, dass man den Anlegern noch gar nicht gesagt hat, dass ihr Geld weg ist.

Anleger können aber auf anderen Ebenen tätig werden. Es gibt in vielen Fällen die Möglichkeit, sich an einem Kapitalanlegermusterverfahren, kurz KapMuG-Verfahren, zu beteiligen. Das bedeutet, gemeinsam mit anderen gegen die Emissionshäuser vorzugehen.

Außerdem besteht häufig die Chance, die Banken in Anspruch zu nehmen, die den Anteil vermittelt haben. In vielen Fällen passte eine Schiffsbeteiligung nicht zu den Anlagezielen des Anlegers.

24. 8. 2016 / © Rechtsanwalt Jan-Henning Ahrens

Kanzleiprofil KWAG - Rechtsanwälte:

KWAG – Rechtsanwälte mit Sitz in Bremen gehört zu den größten ausschließlich im Bank- und Kapitalmarktrecht tätigen Anwaltskanzleien in Norddeutschland und zählt bundesweit zu den ersten Adressen in diesem Rechtsbereich. Gründungspartner sind die Fachanwälte für Bank- und Kapitalmarktrecht Jan-Henning Ahrens und Jens-Peter Gieschen. KWAG ist auf die Durchsetzung von Anlegerinteressen ebenso spezialisiert wie auf die Begleitung von Investitionsentscheidungen, Sanierungsgesprächen und Verhandlungen mit Banken für klein- und mittelständische Unternehmen. Daneben stellt die Kanzlei ihre juristischen Kompetenzen auch bei der anlegerfreundlichen Konzeptionierung von Finanzmarktprodukten zur Verfügung. KWAG positioniert sich ausschließlich und eindeutig an der Seite von Kapitalanlegern und Investoren. Die klare Orientierung am Anlegerinteresse und die langjährige umfassende Erfahrung im Wirtschafts- und Kapitalanlagerecht machen KWAG zu einem verlässlichen Partner für private und geschäftliche Mandanten, vor, während und nach wichtigen Anlageentscheidungen.

Kontakt: KWAG - Rechtsanwälte, Lofthaus 4, Am Winterhafen 3a, 28217 Bremen, info@kwag-recht.de, Tel.: 0421 520948-0, Fax: 0421 520948-9, www.kwag-recht.de