Finanzen | 25.01.2017 | 030/17

Heinolds Fehlentscheidung des vergangenen Jahres war teuer

Es gilt das gesprochene Wort

Sperrfrist Redebeginn

"Fast neue Frachter landen in der Schrottpresse" titelte die Tageszeitung "Die Welt" am 24. Mai 2016 - und damit exakt fünf Wochen bevor die Länder notleidende Schiffskredite zum Kaufpreis von 2,4 Mrd. Euro von der HSH Nordbank übernommen haben.

Vier Tage vor Übernahme der Schiffskredite wurde der erweiterte Panama-Kanal eröffnet. Im Handelsblatt vom 25. Juni 2016 hieß es dazu: "Künftig können auch Frachter der sogenannten Postpanamax-Klasse mit bis zu 14.000 Containern den Kanal befahren, statt bisher mit maximal 4.400 Containern."

Zwei Tage vor der Übernahme der Schiffskredite vermeldete das Hamburger Abendblatt am 28. Juni 2016: "Hapag Lloyd: Fusion mit arabischer Rederei perfekt ... Der Fusionspartner betreibe bereits Schiffe mit einer Kapazität von 18.800 Containern, weitere Großfrachter seien bestellt."

Für all diejenigen, die diese Artikel damals nicht gelesen haben, hatte ich denjenigen aus der Welt hier im Landtag schon einmal zitiert, nämlich am 20. Juli 2016, also zu dem Zeitpunkt als die Landesregierung endlich die Abgeordneten darüber informiert hat, was für Schiffe von der HSH Nordbank angekauft worden waren.

Nämlich überwiegend kleine Containerschiffe mit weniger als 4.400 TEU und mit einem damaligen Durchschnittsalter von mehr als 9 Jahren. Diese Informationen hatte die Landesregierung dem Landtag solange vorenthalten, bis der Kauf am 30. Juni 2016 vollzogen war. SPD, Grüne und SSW hatten dennoch bereits im Dezember 2015 ihre Zustimmung erteilt, ohne zum damaligen Zeitpunkt auch nur die geringste Ahnung zu haben, um was für Kredite es sich handeln würde und wie diese bewertet würden.

Was für ein unverantwortliches Handeln! Die Rechnung für den Steuerzahler folgte auf dem Fuße: Nur drei Monate nach dem Kauf der Kredite nahm die ländereigene hsh portfolio-management AöR Abschreibungen von 341 Millionen auf den Kaufpreis vor. Ein Verlust von mehr als 100 Millionen Euro pro Monat.

Während es in dem zitierten Artikel aus der Welt noch darum ging, dass Containerschiffe nicht mehr nach 22 Jahren, sondern bereits nach 14 Jahren Nutzungsdauer verschrottet wurden, so war im November 2016 in den Medien zu lesen, dass die Hamburger Rickmers-Gruppe den 4.250-TEU-Frachter "India Rickmers" nach nur 7 Jahren Nutzungsdauer in die Verschrottung schickte.

Die von den Ländern übernommenen Schiffe gleicher Größe weisen dagegen mittlerweile ein Durchschnittsalter von über 10 Jahren auf.

Meine Damen und Herren, wenn man sich all diese öffentlich zugänglichen Informationen anschaut, dann kann man wirklich nur fassungslos die Hände über dem Kopf zusammenschlagen:

Steven Nowak Düsternbrooker Weg 70, 24105 Kiel Tel: 0431 988 1441 steven.nowak@cdu.ltsh.de https://www.cdu.ltsh.de

Wie konnten die beauftragten Gutachter dennoch für Zweidrittel der zu übernehmenden Schiffe eine Fortführungsperspektive bescheinigen und davon ausgehen, dass diese Schiffe in den kommenden anderthalb Jahrzehnten Gewinne erwirtschaften würden?

Wie konnte sich eine Landesregierung derartig naiv auf eine solches Gutachten verlassen, nachdem sich zuvor schon alle übrigen Prognose zur HSH Nordbank als falsch erwiesen hatten?

Nun ist man hinterher immer schlauer als vorher und die Finanzministerin verteidigt ihre Fehlentscheidung ja auch damit, dass sie zum Zeitpunkt der Entscheidung nach bestem Wissen und Gewissen gehandelt habe.

Im vorliegenden Fall kann ich für meine Fraktion aber mit Fug und Recht sagen, dass wir auf genau diese Gefahr schon vor der Übernahme der Schiffskredite hingewiesen haben. Immer wieder haben wir davor gewarnt, dass die zu übernehmenden Schiffskredite am Ende nur noch Schrottwert haben werden und deshalb ein zusätzlicher Milliardenverlust auf die Länder zukommt - und zwar über die 10 Mrd. Euro Ländergarantie hinaus!

Aber auch bei der Ländergarantie gingen die Landesregierung und ihre Berater ja von der Prognose aus, dass diese trotz Wiederaufstockung von 7 auf 10 Mrd. Euro unter keinen Umständen mit mehr als 7 Mrd. Euro in Anspruch genommen werden würde.

Auch das eine Einschätzung deren Haltwertzeit noch nicht einmal ein Jahr betragen hat. HSH Vorstandschef Ermisch räumte schon Anfang Dezember 2016 ein, dass die gesamte Summe von 10 Mrd. Euro in Anspruch genommen werde. Jetzt teilte Finanzvorstand Gatzke in der Sitzung des Finanzausschusses in der vergangenen Woche sogar mit, dass dieses schon im Laufe des Jahres 2017 geschehen werde.

In der Finanzplanung von Monika Heinold ist dagegen erst ab dem Jahr 2019 eine zusätzliche Zinsbelastung von gerade mal 20 Mio. Euro eingeplant, die bis 2022 auf 60 Mio. Euro ansteigen soll. Alles Makulatur!

16 Mrd. Euro an zusätzlichen Belastungen schlagen für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein stattdessen zu Buche! Da läuft keine Schuldenuhr mehr rückwärts, sondern da erreicht der Schuldenstand in beiden Ländern sprunghaft einen neuen Rekordwert.

16 Mrd. Euro an zusätzlichen Belastungen bedeuten für jedes Bundesland alleine rund 8 Mrd. Euro und damit 1 bis 3 Mrd. Euro mehr als eine Abwicklung der Bank Ende 2015 / Anfang 2016 gekostet hätte!

Die Entscheidung der Landesregierung und der Landtagsmehrheit Ende 2015 war eben nicht die günstigste Lösung für das Land, sondern sie haben die teuerste Lösung gewählt!

16 Mrd. Euro, diese Zahl hatten wir von unserer Seite auch schon früher genannt, denn sie lässt sich leicht herleiten:

Zu einer Inanspruchnahme der Garantie in voller Höhe von 10 Mrd. Euro kommt der Verlust aus den übernommenen Schiffskrediten von rund 2,5 Mrd. Euro hinzu, außerdem knapp 1 Mrd. Euro an Verbindlichkeiten der hsh Finanzfonds AöR aus der Kapitalerhöhung des Jahres 2009 und schließlich könnte bei Abwicklung der Bank die Inanspruchnahme der verbliebenen Gewährträgerhaftung von knapp 2,5 Mrd. Euro zum Tragen kommen.

Dennoch hatte die Landesregierung eine solche Größenordnung bislang immer bestritten, bis sich jetzt überraschenderweise der Ministerpräsident selbst diese Zahl zu eigen machte.

Sollte Herr Albig, entgegen der geltenden Gesetzeslage aber tatsächlich mit finanziellen Hilfen aus Berlin oder Brüssel gerechnet haben, so hat er diese vagen Hoffnungen mit seinem Zeitungsinterview selbst

zunichte gemacht. Oder glaubt ernsthaft jemand, dass solche Anliegen irgendwo Gehör finden wird, wenn die möglichen Geldgeber davon zuerst aus der Presse erfahren?

Die Lehre aus der Finanzmarktkrise lautete doch außerdem: Nie wieder sollte der Steuerzahler für die Rettung von Banken zur Kasse gebeten werden.

Während Finanzminister Schäuble sich derzeit darum bemüht, dass genau diese neuen Regeln in Italien nicht gleich beim ersten Anlass wieder über den Haufen geworfen werden, fällt ihm der Ministerpräsident mit seiner Forderung nach Steuergeld zur Bankenrettung in den Rücken.

Von Herrn Albig sind wir ja mittlerweile einiges an überraschenden Äußerungen gewohnt. Meistens hat er sich damit entweder selbst geschadet oder seiner Partei. Das Thema HSH Nordbank verbietet sich aber für solch leichtfertige und unbedachte Äußerungen - und das gilt erst Recht für einen Ministerpräsidenten!

Meine Damen und Herren, wie geht es jetzt weiter? Uns liegt der Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des Staatsvertrages mit Hamburg vor, um die Kreditermächtigung für die hsh portfolio-management AöR von 6,2 auf 4,9 Mrd. Euro abzusenken. Diese überhöhte Kreditermächtigung, die ohne jeglichen Grund weit über den zu zahlenden Kaufpreis für die zu übernehmenden Schiffe hinausging, haben wir von Anfang scharf kritisiert und deren Reduzierung verlangt.

Die jetzige Änderung geht somit in die richtige Richtung, angesichts des bislang gezahlten Kaufpreises von 2,4 Mrd. Euro aber auch nicht weit genug. Eine weitere Tranche notleidender Kredite im Volumen von 1,2 Mrd. Euro könnte für die Länder noch hinzukommen, da es der HSH bislang nicht gelungen ist, hierfür private Käufer am Markt zu finden.

Sollten die Länder auch für diese zweite Tranche einen Kaufpreis von rund 50% des Kreditvolumens akzeptieren, kämen somit zu den bereits gezahlten 2,4 Mrd. Euro weitere 600 Millionen Euro hinzu. Ingesamt würde die hsh portfoliomanagement AöR somit einen Kreditrahmen von 3 Mrd. Euro benötigen. Es stellt sich somit die Frage, weshalb die Kreditermächtigung dennoch auf 4,9 Mrd. Euro festgesetzt werden soll?

Nun meine Damen und Herren, im Unterschied zu Immobilien verursachen Schiffe auch dann Kosten, wenn Sie nicht betrieben werden: Es fallen Liegegebühren im Hafen an, ein Minimum am Personal ist an Bord zu unterhalten und die Schiffe müssen regelmäßig einer Schiffsklassifikation unterzogen werden, also einer Untersuchung des baulichen Zustands.

All das kostet Geld, welches bei den bisherigen Eigentümern der Schiffe längst nicht mehr vorhanden ist. Deshalb soll die hsh portfoliomanagement AöR nach dem Willen der Landesregierung neue Betriebsmittelkredite für die beschäftigungslos auf Reede liegende Schiffe zur Verfügung stellen.

Mit diesen neuen Krediten soll die Hoffnung am Leben erhalten werden, dass die Charterraten eines Tages wieder steigen, dass die von Hamburg und Schleswig-Holstein finanzierten Schiffe dann doch wieder eine Beschäftigung finden und dass sie somit nicht nur Schrottwert haben.

Das bedeutet aber auch, dass noch mehr gutes Geld den bereits eingetretenen Verlusten hinterhergeworfen werden soll - und das mit ungewissem Ausgang. Das ist Spekulation auf allerhöchstem Niveau zu Lasten der Steuerzahler, die auch für diese zusätzlichen Kredite am Ende werden geradestehen müssen. Ich halte eine solche Vorgehensweise für unverantwortlich. Die Schiffe haben nur noch Schrottwert, dieser bitteren Tatsache müssen wir leider ins Auge schauen.

Auch an dieser Stelle gilt: Lieber ein Ende mit Schrecken, als ein Schrecken ohne Ende. Wir werden deshalb der Kreditermächtigung von 4,9 Mrd. Euro nicht zustimmen.

Steven Nowak Düsternbrooker Weg 70, 24105 Kiel Tel: 0431 988 1441 steven.nowak@cdu.ltsh.de https://www.cdu.ltsh.de