

Bericht des Controllingausschusses (Land)**Feststellungen und Bewertungen des staatlichen Controllingausschusses zur Veräußerung der bremischen Anteile an der Bremer Landesbank****I. Bericht**

Für das Jahr 2016 wurden aufgrund der anhaltend schwierigen Marktbedingungen im Geschäftsbereich der Schiffsfinanzierungen außerplanmäßige Wertberichtigungen beim Schiffskreditportfolio der Bremer Landesbank, einer Anstalt des öffentlichen Rechts, erforderlich. Konkret formulierte die Europäische Zentralbank an die Bremer Landesbank die Forderung, außerplanmäßige Wertberichtigungen in einem Umfang von circa 700 Millionen Euro auf das Schiffskreditportfolio vorzunehmen. Davon betroffen waren jene Schiffskredite, deren Kapitaldienst durch die eingebrochene Einnahmesituation nicht mehr bedient werden konnte. Nur einen Teilbetrag dieser Gesamtsumme konnte die Bremer Landesbank mit eigenen Mitteln kompensieren. Offen blieb im Rahmen der Wertberichtigungen ein dreistelliger Millionenbetrag, den die Bremer Landesbank nicht allein tragen konnte. Im Rahmen der Gewährträgerhaftung oblag es nun der Nord/LB, der Freien Hansestadt Bremen und dem Sparkassenverband Niedersachsen - als Träger der Bremer Landesbank - für eine angemessene Finanzausstattung der Bremer Landesbank zu sorgen und insbesondere den durch die Wertberichtigungen erforderlich gewordenen Kapitalbedarf zur Verfügung zu stellen. Beihilferechtliche Gründe erlaubten es der Freien Hansestadt Bremen nicht, ihrer Gewährträgerverpflichtung durch eine Kapitalerhöhung nachzukommen. Aus diesem Grund verständigten sich die Träger darauf, dass die Freie Hansestadt Bremen sowie der Sparkassenverband Niedersachsen ihre Anteile an der Bremer Landesbank an die Nord/LB veräußern. Auf Grundlage entsprechender Kauf- und Abtretungsverträge sowie des von der Bürgerschaft (Landtag) in ihrer 33. Sitzung am 14. Dezember 2016 beschlossenen Gesetzes zu dem Staatsvertrag zwischen der Freien Hansestadt Bremen und dem Land Niedersachsen über die Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg – Girozentrale – (Drs. 19/856) wurde die Bremer Landesbank in die alleinige Trägerschaft der Nord/LB überführt. Für den Verkauf der bremischen Anteile an der Bremer Landesbank wurde ein auszuzahlender Kaufpreis von 180 Millionen Euro vereinbart. Zusätzlich sehen die Kauf- und Abtretungsverträge zugunsten der Freien Hansestadt Bremen eine Übertragung von zwei Beteiligungen und die Einräumung einer Unterbeteiligung vor. Konkret handelt es sich dabei um Aktien der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft Aktiengesellschaft von 1877 in Höhe von 12,61 Prozent, die vollständige Übertragung der Bremischen Grundstücksgesellschaft, die Aktien an der Gewoba AG in Höhe von 7,76 Prozent hält, sowie eine Unterbeteiligung von 48,84 Prozent an der Brebau GmbH.

Gemäß Einsetzungsbeschluss nimmt der staatliche Controllingausschuss die parlamentarische Kontrolle der Beteiligungen, Eigenbetriebe, Museumsstiftungen und Anstalten des öffentlichen Rechts der Freien Hansestadt Bremen wahr. Der Ausschuss hat sich deshalb im Rahmen seiner Zuständigkeit mit der Bremer Landesbank und dabei insbesondere mit den Vorgängen befasst, die zur bilanziellen Eigenkapitalerosion nebst außerplanmäßigem Finanzmittelbedarf im Jahre 2016 führten. Dazu hat der Ausschuss Berichtsbitten der Fraktionen der SPD, CDU, DIE LINKE und FDP beschlossen und deren Beantwortung

durch den Senat in nicht öffentlichen und vertraulichen Sitzungen am 23. September 2016, 20. Oktober 2016, 11. November 2016, 30. März 2016, 19. Oktober 2017 und 1. März 2018 beraten. Auf der Grundlage entsprechender Ausschussbeschlüsse haben alle Fraktionen Einsicht in die beim Senat vorhandenen maßgeblichen Aktenvorgänge zur Bremer Landesbank genommen und verantwortliche bzw. sachverständige Personen in den Ausschuss eingeladen. Konkret angehört wurden dabei - jeweils in nicht öffentlichen und vertraulichen Sitzungen - am 9. September 2016, 30. März 2017 und 1. März 2018 Bürgermeisterin und Senatorin für Finanzen Karoline Linnert, am 23. September 2016 Herr Dr. Stephan-Andreas Kaulvers (von 2006 bis 2016 Vorstandsvorsitzender der Bremer Landesbank) und am 26. September 2016 Herr Dr. Thomas Christian Buchbinder (von 2003 bis 2006 Vorstandsvorsitzender der Bremer Landesbank).

Im Rahmen der Beratungen im staatlichen Controllingausschuss wurde deutlich, dass die Fraktionen die Ursachen und Verantwortlichkeiten für den erheblichen Wertberichtigungsbedarf bei der Bremer Landesbank und die Veräußerung der bremischen Anteile an die Nord/LB unterschiedlich bewerteten. Konkret vertreten die einzelnen Fraktionen hierzu folgende - im Wortlaut - wiedergebende Positionen:

1. Bewertung der Fraktionen der SPD und Bündnis 90 / Die Grünen

„Die Ursache für die schwere wirtschaftliche Krise der Bremer Landesbank und den darauf letztlich in 2016 folgenden Verkauf wurde bereits in den Jahren vor der Finanzkrise in 2008 mit der starken Ausweitung der Schiffsfinanzierungen gelegt. Mit der schrittweisen Erhöhung der zulässigen Kreditvergabe wurde nach und nach ein „Klumpen“-Risiko in Höhe von nahezu einem Drittel des gesamten Kreditgeschäftes aufgebaut. Diese hohe Konzentration auf die Schiffsfinanzierung konnte auch in den Jahren nach 2008/2009 nicht mehr auf ein tragbares Maß reduziert werden und wurde der BLB unter dem Druck der verschärften Bankenregulierung letztlich zum Verhängnis.

a) *Der Aufbau des überdimensionierten Risikos bei den Schiffskrediten*

Die finanziellen Rahmenbedingungen und Triebkräfte für den Ausbau der Schiffsfinanzierung waren mehrschichtig und begünstigten aus damaliger Sicht die Wachstumsstrategie der BLB in diesem Segment.

Infolge des Wegfallens der Gewährträgerhaftung für die Landesbanken verteuerte sich deren Refinanzierung und verschlechterte sich damit ihre traditionell sehr günstige Konkurrenzposition im Kreditgeschäft. Die BLB reagierte darauf zum einen mit einer ambitionierten Ausweitung des Eigengeschäfts („Financial Markets“) unter Einsatz derivativer Instrumente. Dabei vermied sie zwar den großangelegten Einstieg in das Sub-Prime-Geschäfts, das später andere Landesbanken in existentielle Krisen führte. Aber auch das kleiner dimensionierte derivative „Kreditersatzgeschäft“ der BLB war nicht von Erfolg gekrönt und konnte ab 2008 nur mühsam unter Vermeidung größerer Verluste wieder abgebaut werden. Damals galt die BLB dennoch als vorbildlich – schließlich hatte sie sich nicht in dem Ausmaß wie andere Banken von der zeitgeistigen Euphorie für riskante spekulative Anlagen mitreißen lassen.

Gleichzeitig weitete die BLB allerdings nach und nach das Geschäft mit Schiffsfinanzierungen aus. Die Finanzierung von Schiffen zählte bei allen norddeutschen Landesbanken seit Jahrzehnten zum Kerngeschäft und bildete damit eine Sparte, in denen sie aufgrund ihrer langjährigen Tradition und der guten Vernetzung mit den Reedern in der Region nach wie vor sehr wettbewerbsstark waren. Begünstigt wurde die zunehmende Konzentration auf das Schiffsfinanzierungsgeschäft aber vor allem durch die boomende

Nachfrage nach neuen Schiffen, die ihrerseits von zwei hauptsächlichen Motoren angetrieben wurde: zum einen von dem globalisierungsgeschuldeten starken Wachstum des internationalen Handels und Transportgeschäfts mit- samt der hochschnellenden Charterraten Mitte des ersten Jahrzehnts; und zum anderen von der starken Förderung von privaten Schiffsbeteiligungen durch die 1999 zur Förderung der Schifffahrtstandorts Deutschland eingeführten Tonnagesteuer, die sich zu einem hoch lukrativen Geschäft von Kapitalvermittlungsgesellschaften mit teilweise sehr aggressiven Geschäftsmodellen entwickelte.

Last but not least trugen die anfänglich hohen Erträge aus dem Schiffsfina- zierungsgeschäft zu der starken Ausweitung dieses Segmentes bei. Die Schiffsfina- zierungen wurden als „nachhaltiger“ und „wesentlicher Ertrags- bringer“ qualifiziert, deren Renditen (Rate on Equity) weit über denen des sonstigen Firmenkundengeschäfts lagen und vor 2008 Spitzenwerte über alle Geschäftsfelder hinweg erbrachten. Das Schiffskreditgeschäft erschien deshalb – wie bei allen norddeutschen Landesbanken - als ein Geschäfts- modell, auf dem die BLB unter den veränderten Marktbedingungen erfolgreich bestehen konnte.

b) Die Fehleinschätzung der Risiken

Angesichts der fatalen Folgen stellt sich die Frage, warum die großen Risi- ken dieses Boom-Geschäfts nicht früher erkannt worden sind oder ob es überhaupt warnende Stimmen gab, die Bedenken anmeldeten, sich aber nicht durchsetzen konnten.

Die Durchsicht der Akten der BLB – und insbesondere der Protokolle des Allgemeinen Arbeits- und Kreditausschusses (später Risikoausschuss) - hat dazu folgendes Bild vermittelt:

Es wurden zwar vereinzelt vorsichtige Bedenken an der Ausweitung geäu- ßert und das deutlich schnellere Wachstum der Schiffsfina- zierung gegen- über den anderen Geschäftsfeldern hinterfragt. Seitens der BLB-Vorstände – und des jeweiligen Nord LB-Vorstandes - wurde es jedoch stets verstanden, diese Bedenken durch Hinweise auf die „sorgfältige Risikoprüfung“ der Bank sowie durch die „Granularität“ des Kreditrisikos zu beschwichtigen.

Vor allem diese „Granularität“ war ein gängiges Topos: Das Volumen und Wachstum der Schiffskredite mochten zwar hoch sein. Entscheidend (und beruhigend) war aus Sicht des BLB- und des Konzernvorstandes aber die „Körnigkeit“ des Risikos, sprich: deren Verteilung auf eine große Zahl von Kreditnehmern.

Weiteren Aufschluss über die Sichtweisen der Vorstände auf die Risiken bei den Schiffsfina- zierungen geben die wiederholten Hinweise darauf, dass man es mit „zyklischen Märkte“ zu tun habe, bei denen es immer wieder zu temporären Einbrüchen komme. Die Nachfrage nach der Tonnagekapazität werde vom allgemeinen Wirtschaftswachstum bestimmt und dieses beein- flusse über die nachgefragte Tonnagekapazität Charterraten, Schiffswerte, Neubauvolumen, Bau- und Kaufpreise. Bei Nachfrageänderungen gebe es kaum Gegensteuerungsmöglichkeiten der Reeder und die Änderungen wirkten sich daher prinzipiell auf das gesamte Kreditportfolio aus.

Die Asienkrise 1997/98 und der Einbruch der Container-Märkte in 2001/2002 hätten jedoch faktisch keine problematischen Auswirkungen auf das Kreditportfolio gehabt, da es sich um kurzfristige Nachfrageschocks ge- handelt habe. Eine deutliche Risikoverschlechterung sei daher nur bei einer lang anhaltenden Krise zu befürchten. Ein solches Szenario wurde aber nicht als wahrscheinlich angesehen. Temporäre Einbrüche werde es weiterhin ge- ben; langfristig würden im Zuge des weiter wachsenden Welthandels aber auskömmliche Charterraten prognostiziert.

Überdies vermittelten die Bankvorstände die Auffassung, dass die BLB eine vorsichtige Risikopolitik beim Verhältnis zwischen Krediten und Schiffswerten betreibe. Für etwaige temporäre Abschwünge – so die Botschaft – bestanden somit hohe Risikopuffer, da das eigentliche Risiko beim Eigenkapitaleinsatz der Reeder bzw. der eingeworbenen privaten Kapitalgeber lag (an deren Finanzierung sich – soweit ersichtlich – die BLB kaum beteiligte).

Aus Sicht des BLB-Vorstandes war schließlich auch kein „indirektes Klumpenrisiko“ zu erkennen, da Risiken von Großkunden „auf Konzernebene“ beurteilt würden.

c) Die Verantwortung für die Fehleinschätzungen beim Aufbau des Schiffskreditrisikos

Mit Blick auf die „Frage der Schuld“ haben die Ausschuss-Mitglieder der SPD und von Bündnis 90 / Die Grünen daher den Eindruck gewonnen, dass die Verantwortung für die „Zeitbombe“, die in den Jahren vor dem Ausbruch der Finanzmarktkrise gelegt wurde, im Wesentlichen bei den Vorständen der BLB und der Nord LB zu verorten ist. Die Vorstände tragen grundsätzlich die Verantwortung für die Leitung und damit insbesondere auch die Risikosteuerung der Bank. Genau dafür werden sie mit (außergewöhnlich) hohen Gehältern bezahlt und so bestimmt es auch das Unternehmensrecht. Die Aktenlage zeigt, dass es stets auch die Vorstände waren, die die Risiken aus der Schiffsfinanzierung als tragfähig und beherrschbar darstellten. Angesichts der hohen Zahl von Schiffsfinanzierungen wurden die Kreditbewilligungskompetenzen des Vorstandes und des Vorsitzenden des Allgemeinen Arbeits- und Kreditausschusses / Risikoausschusses in 2006 sogar noch stark ausgeweitet, so dass sich die Zahl Kreditengagements, die im Ausschuss besprochen wurden, von 2005 nach 2006 von über 250 auf nur noch 55 verringerte.

Im Fall der BLB kommt die Besonderheit dazu, dass sie sich in dem damaligen Zeitraum zu 92,5 % im Besitz der Nord LB befand und deren Vorstandsvorsitzende nicht nur bis Ende 2006 durchgängig den stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden stellten, sondern über die gesamte Zeit hinweg auch den Vorsitz des für die Risikobeurteilung zuständigen Allgemeinen Arbeits- und Kreditausschusses, später: Risikoausschusses innehatte. Diese starke personelle Vertretung war zugleich untermauert und flankiert von der Integration des Risikomanagements der BLB in das gruppenübergreifende Risikomanagement- und Kreditüberwachungssystem des Nord LB-Konzerns. So war insbesondere auch die Risikoüberwachung größerer Kunden auf der Konzernebene angesiedelt. Im Falle eines Großkunden wurde dementsprechend bei dem aufkommenden Unbehagen über ein Klumpenrisiko die Obergrenze für das Kreditengagement auf der Konzernebene festgelegt und innerhalb dieser Grenze die Quote für die BLB vorgegeben.

Durch diese beherrschende Gesamtkonstellation war das Schiffsfinanzierungsgeschäft der BLB stets ein Teil – nämlich ca. ein Drittel - des Schiffskreditgeschäfts der Nord-LB-Gruppe. Dies entlastet die Vorstände der BLB zwar nicht von ihrer Verantwortung, verweist aber nach Ansicht der SPD und Bündnis 90 / Die Grünen darauf, dass die Hauptverantwortung für die Risikobeurteilung und Risikosteuerung auf der Ebene des Konzernvorstandes zu sehen ist.

d) Warum das Kreditrisiko falsch beurteilt wurde

Sieht man von dem Sonderfall der Stolberg-Gruppe ab, über dessen Umstände in der Presse breit berichtet wurde, so lag der Kardinalfehler bei der Risikobeurteilung in der Unterschätzung der Gefahr einer länger anhaltenden und tiefergehenden Krise des Schifffahrtsmarktes. Weil diese Gefahr als gering eingestuft wurde, konnten sich die Verantwortlichen auch in der Vorstellung wiegen, dass der rapide gesteigerte und überdimensionierte Anteil der Schiffsfinanzierungen insgesamt im Gesamtportfolio kein wirkliches Klumpenrisiko darstellte, sondern nur einen großen Topf „granularer“ Risiken, die gut diversifiziert und beherrschbar waren. Wenn allenfalls mit temporären Einbrüchen wie in der Vergangenheit zu rechnen war und die Nachfrage nach Tonnage-Kapazität mit dem Welthandel weiter wuchs, dann war auch nicht mit einem nachhaltigen Druck auf die Charterraten und die Kapitaldienstfähigkeit der Reeder, die Schiffswerte und Kreditsicherheiten und damit auf das Schiffskreditportfolio insgesamt zu rechnen.

Dies war eine fatale Fehleinschätzung – bei allen schiffsfinanzierenden Banken in Deutschland, die binnen eines Jahrzehnts mehr als 100 Mrd. in die Finanzierung von Schiffen steckten und sich damit weltweit an die Spitze katapultierten. Und diese Fehleinschätzung beruhte augenscheinlich nicht allein und nicht hauptsächlich auf zu optimistischen Erwartungen an das Wachstum des Welthandels – sondern in der falschen Annahme, dass die Nachfrage nach Transportkapazität und damit nach Schiffen im Wesentlichen durch das Wachstum von Wirtschaft und Handel bestimmt werde.

Tatsächlich wurde die boomende Nachfrage nach Schiffen im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends aber vor allem durch die Infusion von Anlagegeldern aus Schiffsfonds gespeist, deren Volumen sich bis zur Finanzkrise auf die riesige Größenordnung von 52 Mrd. Euro aufblähte. Diese mit Steueranreizen und Vermittlersversprechen angelockten billigen (und „dummen“) Gelder bildeten den Stoff für eine riesige „Party“ von Reedern, Vermittlern und Emissionshäusern, die losgelöst von realistischen Bedarfsprognosen ein Überangebot von Schiffskapazitäten schufen. „Gier frisst Hirn“, wie es ein führender Reeder rückblickend bekannte. Dabei befeuerten die eingeworbenen Anlegergelder nicht nur die Nachfrage nach Schiffen, sondern schufen bei den finanzierenden Banken auch die Illusion, die Risiken aus den Schiffskrediten beherrschen zu können. Denn sie finanzierten die Schiffe ja in der Regel selbst nur bis 70 % der Schiffswerte und besicherten ihre Kredite mit den Schiffen. Das hauptsächliche Risiko lag demnach bei den Reedern und mehr noch den Anlegern, die im Fall von Einbrüchen bei der Charternachfrage am ehesten zu bluten hatten und damit den Risikopuffer für Banken bilden sollten.

Dabei wurde augenscheinlich völlig falsch eingeschätzt, dass mit der von Anlagegeldern und Kapitalvermittlern getriebenen Nachfrage am Markt ein großes Überangebot an Schiffen und Transportkapazitäten geschaffen wurde – und ein künftiges Krisenszenario nicht mehr rein zyklischer, sondern auch struktureller Natur sein würde.

Aus den eingesehenen Akten der BLB war nicht zu ersehen, dass sich der Risikoausschuss jemals mit der Frage eines solchen strukturellen Überangebots an Transportkapazitäten und dessen Folgen befasst hat. Der Blick war offenbar – gelenkt durch die Darstellungen der Vorstände - immer nur auf die Risiken aus einer zyklisch schwankenden Nachfrage gerichtet, die – wie beschrieben – als nicht gravierend und beherrschbar eingeschätzt wurden.

Diese Risikoeinschätzungen der Bankenvorstände haben augenscheinlich auch keinerlei Anlass für Misstrauen bei der Gesamtheit der Mitglieder des Risikoausschusses und des Aufsichtsrats gegeben. Jedenfalls finden sich in den eingesehenen Akten keine gegenteiligen Belege.

Anstöße dazu hätte vermutlich nur die Bankenaufsicht geben können, die angesichts der drastischen Ausweitung der Schiffskredite nach 1999 noch am ehesten das systemische Risiko dieser Blasenbildung hätte erkennen müssen. Aus den eingesehenen Unterlagen war allerdings nicht zu erken-

nen, dass seitens der BAFin vor 2008/2009 deutliche Bedenken geäußert oder gar dem Aufsichtsrat Versäumnisse vorgeworfen wurden. Dem entspricht, dass alle Jahresabschlüsse der Bank von Wirtschaftsprüfern testiert und von der Bankenaufsicht nicht beanstandet wurden.

e) Die Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise 2008 und ihre Folgen

Die Finanzmarktkrise in 2008 war die Initialzündung für den Ausbruch der Krise in der Schifffahrtsbranche. Mit dem scharfen Rückgang des globalen Wirtschaftswachstums und Welthandels brachen ab Herbst 2008 auch die Frachtraten drastisch ein. In 2010 und 2011 erholten sie sich mit dem wieder anziehenden Welthandel zwar leicht, gingen dann aber wieder zurück. Preisbestimmend war nun nicht mehr – wie stets angenommen – die handelsbedingte Nachfrage nach Transportkapazitäten, sondern das in der Breite zutage tretende Überangebot an Ladekapazität. Und dieses Überangebot wurde obendrein durch die weitere Ablieferung neuer Schiffe – infolge der langen Zeiten von Bestellung bis Fertigstellung – noch weiter vergrößert, während es gleichzeitig einen ruinösen Preiskampf auslöste, bei dem allenfalls noch die Betriebs- und Zinskosten erwirtschaftet werden konnten.

Die Bremer Landesbank schien zunächst von der tiefen Krise in 2008/2009 nur vergleichsweise wenig betroffen, weil sie im Unterschied zu anderen Landesbanken nicht gleichzeitig massiv von Fehlinvestments in den Sub-Prime-Märkten betroffen war und deshalb auch keine akuten Hilfen benötigte. Der Vorstand der Bank interpretierte die Krise zunächst als „zyklischen Abschwung“, auf den er durch seine „nachhaltigen Finanzierungsstrukturen und die langjährigen Direktkundenbeziehungen ordentlich vorbereitet war“ und erwartete „mittelfristig“ eine Erholung des Schiffsfinanzierungsgeschäfts. Gegenüber ihren Kunden werde sich die Bank „als verlässlicher Partner“ erweisen, also nicht versuchen, sich von problematische Engagements durch rigide Kreditkündigungen und der Verwertung der Sicherheiten zu trennen. Notwendige Bereinigungen des Kreditportfolios sollten vorsichtig und „wertschonend“ vorgenommen werden.

Diese Grundlinie war letztlich nicht von Erfolg gekrönt. Die Hoffnungen, dass sich die Frachtraten und Schiffsmärkte schnell erholen würden, erfüllten sich nicht. Und die Strategie einer nur allmählichen und durch die Erträge aus anderen Geschäftsfeldern gedeckten Abbaus der Problemkredite im Schiffsportfolio scheiterte schließlich an einer reformierten und verschärften Bankenaufsicht. Denn damit geriet die BLB in den Schraubstock von regulatorischen Auflagen, die einerseits stärkere Wertberichtigungen bei Stresstest und andererseits mehr hartes Eigenkapital forderte, was die BLB schließlich vor nicht mehr aus eigener Kraft lösbare Probleme stellte.

In der Diskussion über den Verlust der Eigenständigkeit der BLB ist deshalb die Frage gestellt worden, ob die BLB nicht bessere Überlebenschancen gehabt hätte, wenn sie die Risiken aus den Schiffskrediten früher und energischer bereinigt hätte. Diese Sichtweise verkennt nach Ansicht der SPD und Bündnis 90 / Die Grünen jedoch den systemischen Charakter der Schiffsmarktkrise und die Konzerngebundenheit der BLB. Beim Ausbruch der Finanzmarktkrise und der Krise in der Schiffsfinanzierung verfügte faktisch keine der stark exponierten Banken über die finanziellen Reserven für eine energische und schnelle Bereinigung ihrer Schiffsportfolios. Der „normale“ Weg, gefährdete oder notleidende Kreditverträge zu kündigen und die Sicherheiten zu verwerten, schied aus. In dem ohnehin durch Überkapazitäten geprägten Umfeld hätte ein solcher Versuch die Marktpreise für gebrauchte Schiffe noch tiefer nach unten gedrückt und noch höhere Wertberichtigungen für die verbliebenen Engagements in der Bilanz erfordert. Die Krise des Schiffskreditgeschäfts wäre damit noch zusätzlich verstärkt worden. Gleichzeitig hätte eine harte Kündigungspolitik der Banken erhebliche Auswirkungen auf die gesamte maritime Branche in den norddeutschen Bundesländern gehabt, was gerade in den beteiligten Landesbanken mitzudenken war. Dies verdeutlicht beispielhaft auch eine Erklärung der CDU-Fraktionen aus Bremen, Niedersachsen, Hamburg, Schleswig-Holstein und

Mecklenburg-Vorpommern im Herbst 2012: <http://landespresseportal.de/bremen/item/5491-resolution-reeder-in-der-kreditklemme-cdu-fraktionen-fordern-bund-zum-eingreifen-auf.html>

Negative Auswirkungen hätte auch der Versuch gehabt, die Schiffswerte im Portfolio schneller und in größerem Umfang zu berichtigen und die Risikovorsorge entsprechend hoch zu fahren. Auch dieser Weg hätte zum Ausweis erheblicher (bei einigen Banken: zusätzlicher) Verluste geführt und damit die schwierige Frage von zusätzlichem Eigenkapital auf die Tagesordnung gestellt. Statt die Schiffswerte in den Bilanzen schnell und drastisch nach unten zu korrigieren, setzte die Branche daher gerade in der Frühzeit der Krise auf nur begrenzte und allmähliche Korrekturen – verbunden mit der anhaltenden Hoffnung, dass die Frachtraten im Transportgeschäft und damit die Schiffswerte wieder nach oben drehen und sich nachhaltig erholen würden. Genau das aber geschah nicht, weil – auch durch die Zurückhaltung der Banken bei Kreditkündigungen – die Überkapazitäten im Markt nicht bereinigt und das Ausmaß der Abwrackungen teils durch den Trend zu größeren und betriebskostenärmeren Neubauten konterkariert wurde.

Bei der BLB hätten in den frühen Jahren nach Ausbruch der Krise zweifellos noch Spielräume für stärkere Wertberichtigungen bestanden. Denn in den Jahren 2009 bis 2011 wurden noch jeweils 28 Mio. Euro an Dividenden ausgeschüttet. Die BLB hätte zudem ersichtlich Grund gehabt, stärkere Korrekturen vorzunehmen, denn das Verhältnis Kredite zu Schiffswerte war von 40-50 % vor der Krise auf über 90 % in 2011 hochgeschwungen – lag also deutlich über der 60-70 %-Marke für gut besicherte Kredite. Zudem beruhten auch diese Werte nur darauf, dass die Schiffe nicht nach ihren aktuellen Marktwerten, sondern dem abgezinsten Wert ihrer künftigen (annahmegemäß störungsfreien) Einnahmen bewertet wurden – was deutlich optimistischere Werte ergab (und bei Stresstests der EZB ab 2014 nicht mehr akzeptiert wurde.)

Bei der Bewertung dieser Spielräume auf der Ebene der BLB darf aber die Situation bei ihrer 92,5-prozentigen Eigentümerin Nord LB nicht ausgeblendet werden. Diese war 2009 tief in die Verlustzone gerutscht und konnte in 2010 und 2011 nur deshalb schwarze Zahlen präsentieren, weil sie ihre Risikovorsorge kräftig nach unten gefahren hatte.

Vor diesem Hintergrund zu erwarten, dass die FHB die Nord LB hätte dazu bringen können, bei der BLB gegenläufig die Risikovorsorge hochzufahren und die Dividendenzahlungen – die zu über 90 % an die Nord LB flossen – ausfallen zu lassen, wäre illusorisch. Das umso mehr, als bei der Nord LB schon spätestens 2010 klar war, dass sie vor ernststen Eigenkapitalproblemen stand.

Wie schon beim Aufbau des überdimensionierten Schiffskreditgeschäfts vor 2008 lässt sich daher auch bei den Versuchen zur Bewältigung der Krise das Agieren der BLB nicht von den Interessen und Einflüssen der Muttergesellschaft Nord LB trennen. Auch wenn es dem lange gepflegten bremischen Selbstverständnis nicht entspricht: Die FHB als Minderheitsgesellschafterin saß bei den unternehmensstrategischen Entscheidungen stets nur auf dem Soziussitz – mehr nicht.

Aufgrund der integralen Einbindung in den Nord LB-Konzern hatte die FHB in 2012 auch realiter nicht die Möglichkeit, sich einer Umwandlung ihrer Stillen Einlage in haftendes Eigenkapital zu widersetzen. Der Konzern als Ganzes benötigte die „Härtung“ des Eigenkapitals und es war in keiner Weise anzunehmen, dass die mehrheitliche Tochtergesellschaft BLB von regulatorischen Maßnahmen der Aufsicht gegen die Konzernmutter nicht in Mitleidenschaft gezogen worden wäre. Zudem waren die Stillen Einlagen nicht gegen eine Verlustbeteiligung geschützt. Auch rückblickend ist deshalb nicht zu erkennen, dass bei einem Festhalten an der Stillen Beteiligung unter dem Strich ein besseres Ergebnis für die FHB verblieben wäre.

f) *Finanzielle Folgen für das Land Bremen*

Letztlich waren es aber auch die gestiegenen Eigenkapitalanforderungen an die BLB selbst, die ihre Eigenständigkeit kostete und den Verkauf der FHB-Beteiligung erzwang. So schmerzhaft dieser Verkauf auch war, so kann das Verhandlungsergebnis selbst noch als ein Erfolg für Bremen gewertet werden, der nicht zuletzt der Finanzsenatorin Karoline Linnert zu verdanken ist. Der Verkauf der BLB-Anteile (zu einem Kaufpreis von 180 Millionen Euro sowie BLB-Beteiligungen an der BLG AG (12,6%), GEWOBA AG (7,75%) sowie eine Unterbeteiligung an der BREBAU (wirtschaftlich 48,8%) haben zwar nominell nicht den Betrag erbracht, der 2012 als Stille Einlage (450 Mio. Euro) umgewandelt wurde; sie sind unter den gegebenen Umständen aber als gutes Verhandlungsergebnis zu sehen. Im Lichte der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung der BLB und der Nord LB ist das erzielte finanzielle Ergebnis sogar als ein sehr gutes und insbesondere auch finanziell sorgenbefreiendes Übereinkommen zu werten. Andere Bundesländer wären finanzpolitisch vermutlich glücklich, wenn sie die schwerste Bankenkrise seit 80 Jahren per Saldo so überstanden hätten.

Bei einer Gesamtschau auf das finanzielle Engagement bei der Bremer Landesbank muss überdies mit einbezogen werden, dass die FHB für ihre Stillen Einlagen über lange Jahre hinweg einen positiven Zinsertrag in Millionenhöhe erzielen konnte und steuerlich davon profitierte, dass die BLB als eigenständige Bank in Bremen erhalten blieb und nicht schon weitaus früher in eine reine Filiale der Nord LB umgewandelt wurde. Unter dem Strich war deshalb das gesamte Engagement Bremens bei der BLB seit Mitte der 1990er Jahre kein Verlust, sondern ein Gewinn.

2. Bewertung der Fraktion der CDU

a) „Ausgangslage und Historie der Ereignisse um die BLB seit 2012

Bis 2012 hielt Bremen 7,5 Prozent der Anteile an der BLB, 92,5 Prozent befanden sich im Eigentum der NORD/LB. Um den Vorgaben der Europäischen Bankenaufsicht (EBA) nach einer „harten“ Kernkapitalquote von 9 Prozent bei der NORD/LB – als systemrelevanter Bank und vollkonsolidierender Mehrheitsgesellschafterin der BLB – nachzukommen, beschloss die Bremische Bürgerschaft (Landtag) im Juni 2012, die von Bremen ausgegebenen sog. „Stillen Einlagen“ i.H.v. 480 Mio. Euro in Eigenkapital zu wandeln. Mit diesem Schritt erhöhte sich der Anteil Bremens an der BLB auf 41,2 Prozent. Die CDU-Fraktion verwies mit ihrem damaligen Votum darauf, dass zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Bremen sowie für die gesamte Region ein nachhaltiges Interesse bestehe, dass die BLB die regionale Wirtschaft mit Kreditmitteln und Finanzierungen fortan versorgen könne.

Im 2. Halbjahr 2015 initiierte die Europäische Zentralbank (EZB) eine Sonderprüfung „Schiffsportfolio“ bei der BLB. Am 28. Februar 2016 folgte ein „Pre-Closing-Meeting“, in dem die EZB die zu geringe Risikovorsorge beanstandete und entsprechenden Nachbesserungsbedarf einforderte. Im „Closing-Meeting“ vom 29. März 2016 verkündete die EZB ihre finalen Ergebnisse und bezifferte dabei u.a. das notwendige Wertberichtigungsvolumen auf 700 Mio. Euro. Tags darauf wurden die einschlägigen Gremien, Träger und der Aufsichtsrat der BLB befasst.

Vor diesem Hintergrund erklärte der BLB-Vorstand am 2. Juni 2016 per Ad-hoc-Meldung, dass aufgrund der anhaltend schwierigen Marktbedingungen im Bereich der Schiffsfinanzierung für das Gesamtjahr 2016 bislang nicht eingeplante Einzelwertberichtigungen auf das Schiffskreditportfolio in Höhe eines dreistelligen Millionenbetrags zu erwarten sei. Die BLB ging im Zuge dessen von einem Jahresfehlbetrag in Höhe eines mittleren dreistelligen Millionenbetrags aus.

Am 10. Juni 2016 folgte die Trägererklärung, dass bei der BLB aufgrund jüngster Erkenntnisse um den anstehenden Verlustausweis eine Kapitalerhöhung erforderlich sei. Die Optionen, entweder durch die Einbringung der

bremischen Anteile in die NORD/LB oder durch Verkauf der bremischen Anteile an die NORD/LB, sowie die vertraglichen Gestaltungen sollten zu dem Zeitpunkt geprüft werden.

Am 31. August 2016 brachten die Trägerverhandlungen um die künftige Gesellschafterstruktur und Eigenkapitalausstattung der Bank das Ergebnis hervor, dass die BLB zum 1. Januar 2017 vollständig im Konzern der NORD/LB aufgehen wird. Dies bedeutete, dass Bremen seine Anteile von 41,2 Prozent für eine bis dato bremische Landesbank an die NORD/LB verkaufen wird.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2017 wurde der Verkauf der bremischen Anteile an der BLB wirksam. Der Verkaufspreis wurde auf 180 Mio. Euro fixiert. Hinzukommen – als Teil des „Verkaufspakets“ – die Übertragungen der BLB-Anteile an der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft AG (BLG) mit 12,6 Prozent, der BREBAU GmbH (Brebau) mit 30 Prozent und der GEWOBA AG (Gewoba) mit 7,75 Prozent.

Per Ad-hoc-Meldung vom 6. April 2017 verkündete der BLB-Vorstand, dass laut Vorstandsbeschluss der NORD/LB eine Fusion zwischen der NORD/LB und der BLB noch in 2017 angestrebt werde. Mit Wirkung zum 1. September 2017 wurde diese Fusion vollzogen.

Was indes als bremische Marke „BLB“ erhalten bleiben sollte, wurde mit Verlautbarung der NORD/LB im Januar 2018 gänzlich ad acta gelegt. Schrittweise werde die BLB in 2018 von Briefbögen und Kontoauszügen entfernt.

b) Bewertung des Beratungsablaufs im Controllingausschuss

Am 23. Juni 2016 konstituierten sich die Controllingausschüsse für Stadt und Land (im Folgenden: der Controllingausschuss). Die Ausschussmitglieder der CDU-Fraktion verfolgten in der Gremienarbeit von Beginn an das Ziel, über eine Rekonstruktion der Ereignisse und Verläufe sowie des Handelns der Senatorin für Finanzen ein Verständnis für die gegenwärtige Situation der BLB zu entwickeln. Die zur Beschlussfassung gestellten Berichtsbitten und Anträge auf Akteneinsicht waren in 2016 lange der Diskussion um die Verfahrensordnung und Geheimhaltung im Ausschuss unterlegen. Die oppositionelle Kritik richtete sich insbesondere an die mangelnde Detailtiefe der Senatsantworten. Monatelanger Dissens herrschte im Ausschuss zudem über das parlamentarische, in der bremischen Landesverfassung niedergeschriebene, Recht der Akteneinsichtnahme von Ausschussmitgliedern. Nach der Verständigung über die entsprechenden Regularien konnten die Ausschussmitglieder der CDU-Fraktion erstmals im Januar 2017 ihr Recht wahrnehmen. Es folgten wiederholt Bitten um Nachbesserungen, weil beispielsweise sämtliche Sicht- und Geschäftsvorgangsvermerke fehlten; eben jene dokumentierten Hinweise und Empfehlungen von thematisch betrauten Fachleuten im Finanzressort. Für weiteren Verdruss sorgte der Umstand, dass Mitarbeiter des Finanzressorts eigenständig die Entscheidung trafen, keine Protokolle mehr über Gespräche zwischen der Finanzsenatorin und den übrigen Trägerspitzen in den Jahren 2015 und 2016 zu verfassen.

Es war im Ausschuss und innerhalb der Akteneinsichten gänzlich ein müßiger Prozess, die Ereignis- und Entscheidungsketten zu rekonstruieren. Teilweise entstand der Eindruck, dass das parlamentarische Informations- und Kontrollrecht umgangen bzw. auf ein Minimum reduziert werden sollte.

c) Bewertung der Senatorin für Finanzen als Gesellschaftervertreterin der BLB

Zu den sog. Organen der BLB gehörten der Vorstand, die Trägerversammlung und der Aufsichtsrat. Die Trägerversammlung – also die Eigentümer einer Gesellschaft in ihrer Gesamtheit – bestand aus den Trägern der BLB, zu denen die NORD/LB, der Niedersächsische Sparkassen- und Giroverband sowie Bremen zählten. Die Beteiligung an der BLB war organisatorisch der Senatorin für Finanzen zugeordnet. Die Finanzsenatorin repräsentierte Bremen in der Trägerversammlung als Gesellschaftervertreterin – also als Vertreterin der Gesellschafterin Bremen – und nahm zusätzlich die Funktion als stellvertretende Vorsitzende der Trägerversammlung wahr.

Die Satzung der BLB in der Fassung vom 1. April 2016 führte die Kompetenzen der Trägerversammlung auf. So entschied dieses Gremium u.a. über die allgemeinen Grundsätze der Geschäftspolitik (Gesamtbankstrategie), die Änderung der Satzung, die Festsetzung und Änderung des Stammkapitals – einschließlich der Ausschüttung und Umwandlung von Rücklagen –, den Abschluss, die Änderung und die Aufhebung von Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträgen sowie sonstigen Unternehmensverträgen, auf Vorschlag des Aufsichtsrates die Unternehmensplanung für das jeweils folgende Geschäftsjahr und die Mehrjahresplanung, die Verfügung über die Beteiligung an der Bank oder eines Teils davon, die Verschmelzung, die Spaltung, die Vermögensübertragung und den Rechtsformwechsel der Bank sowie über die die Entlastung des Aufsichtsrats.

Die Risikoanfälligkeit der BLB zeichnete sich durchweg als eine akute geschäftspolitische Herausforderung ab. Begründet lag dies in einem aufgeblähten Schiffskreditportfolio und somit in der hohen Abhängigkeit einer Bank von einem volatilen Markt. Wenngleich sich ein solches Portfolio nicht kurzfristig abbauen lässt, so besteht unsere fundierte Kritik an der jahrelangen Praxis, diese Art des Kreditgeschäfts nicht strategisch reduziert zu haben. Dieser Eindruck festigte sich anhand der Akteneinsichten, indem es durchweg an einer kritischen Reflektion der Marktgeschehnisse seit 2008 fehlte und die sog. „Branchenlimite“ – also das Volumen per Neugeschäft abzuschließender Schiffskredite – jahrelang entgegen der Praxis anderer Banken stieg bzw. auf einem Level blieb, das einer üblichen Herangehensweise inmitten einer Marktkrise widerspricht. Die Finanzsenatorin trug dieses Vorgehen in ihrer Rolle als Vertreterin der Gesellschafterin Bremen stets mit. Damit verschloss sie die Augen vor dem steigenden Risikopotenzial für die BLB und die Träger.

Im 2. Halbjahr 2015 initiierte die EZB eine Sonderprüfung „Schiffportfolio“, aus der im Dezember die ersten Ergebnisse folgten. Die EZB formulierte darin die deutliche Erwartungshaltung an die BLB, dass die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Schiffskredite (sog. Risikovorsorge) deutlich verschärft werden müssen. Unterstellten die ursprünglichen Planungen für 2015 einen Abschreibungsaufwand auf Vorjahresniveau, so weist der angepasste und veröffentlichte Jahresabschluss 2015 einen Betrag von 404 Mio. Euro aus; somit eine Verdoppelung des ursprünglich geplanten Abschreibungsvolumens. Der Jahresabschluss 2015 dazu: „Eine nachhaltige Erholung des Schifffahrtssektors ist aufgrund hoher Überkapazitäten weiter unsicher. Die Bremer Landesbank erwartet auch in der näheren Zukunft weiter Belastungen durch eine sich in den Folgejahren auf Basis von sich allmählich erholenden Charterraten dennoch nur langsam reduzierende Risikovorsorge.“

An diesem Punkt wäre es von erheblicher Relevanz gewesen, sich – fern von etwaigen, alternativen Emissionsinstrumenten – der Verantwortung als Trägerin der BLB zu stellen. Hierzu hätte die thematische Auseinandersetzung gehört, inwieweit eine Sanierung oder die kurzfristige Stärkung des „harten“ Eigenkapitals zu ergreifen sind. Stattdessen auf eine kurzfristig positive Marktumkehr mit ansteigenden Umsätzen der finanzierten Schiffe zu setzen, die sich wiederholt selbst einer potenziellen Insolvenz ausgesetzt sahen, impliziert lediglich eine Strategie namens „Hoffnung“.

Die Dramaturgie setzte sich fort, als die EZB Ende März 2016 ihre finalen Ergebnisse dieser Sonderprüfung an die BLB übermittelte. Der Tenor war, dass die BLB ihre Bewertungskriterien für die finanzierten Schiffe nochmals deutlich verschärfen müsse und dass das finanzierte Schiffskreditportfolio um einen Betrag von rund 700 Mio. Euro wertzuberichtigen sei. Dieses Ergebnis unterstrich nochmals und in aller Dringlichkeit, in welcher zugespitzten Lage sich die BLB befand. Das Ausfechten von Stimmrechtshoheit und Kapitalisierungsquerelen unter den Trägern ließ lediglich jene Zeit verstreichen, die den Exitus besiegelte. Hinweise, Aufforderungen und Ermahnungen erreichten die Finanzsenatorin wiederholt in 2015 sowie nochmals akut zu Anfang 2016. In dieser ganzen Zeit lag ihre einzige Kür darin abzuwarten, dass die EZB ihre Ergebnisse doch noch korrigieren und es sich um eine reine Drohkulisse handeln würde. Nebst diesem fahrlässigen „Abtun“ der Lage hat sie eine aktive inhaltliche und lösungsgewandte Auseinandersetzung – auch unter Bezugnahme und innerhalb des Trägerkreises – nicht angestrengt.

Im Rahmen der mehrmaligen Akteneinsichten konnte eine Strategie der Finanzsenatorin für den werterhaltenden Umgang mit den bremischen Anteilen an der BLB weder benannt noch erkannt werden. Es war nicht herzuleiten, ob und wie ein proaktiver Einfluss auf die Verhandlungen und im Umgang mit der Trägergemeinschaft genommen wurde. Die Wahrnehmung der Finanzsenatorin, die Selbstständigkeit der BLB sei unumstößlich, erschien uns anhand der Aktenlage früh als Fiktion.

Mit der Trägerentscheidung vom 31. August 2016, die bremischen Anteile an der BLB an die NORD/LB zu veräußern, gingen die Verhandlungen um die Verkaufsmodalitäten einher. Wir bemängeln fortan, dass der Verkaufspreis nicht gutachterlich belegt wurde. Zumindest wurde ein finales Gutachten zur Angemessenheit des Verkaufspreises den Parlamentariern und Ausschussmitgliedern bis dato nicht vorgelegt und war kein Bestandteil der Aktensichtung. Dadurch ist eine finale parlamentarische Bewertung des Substanzwertes der Bank und damit der bremischen Anteile an der BLB belastbar nicht möglich.

Für die Übertragungen der BLB-Anteile an der Brebau und der Gewoba wurden rechtliche Zwischenlösungen gewählt. Falls die Übertragungen zu Gunsten von Bremen nicht gelingen, wird es eine „wirtschaftlich gleichwertige Lösung“ geben. Eine Zwischenlösung ist so lange gangbar, wie sie dem Ziel dient. Ob dies abschließend der Fall sein wird, bleibt nebulös und unklar.

Den Kauf- und Abtretungsverträgen ging die Neufassung des Staatsvertrages zwischen den Ländern Bremen und Niedersachsen voraus. Der per 1. Januar 2017 in Kraft getretene und von der Finanzsenatorin mitverhandelte neue Staatsvertrag währte nur 8 Monate, bis die darin enthaltenen Öffnungsklauseln es der NORD/LB ermöglichten, die Fusion ohne zeitliche Sperrfristen zu vollziehen und die einstige BLB in sich zu vereinnahmen. Die CDU-Fraktion forderte wiederholt im Controllingausschuss und in der Bürgerschaft, vor einer Unterzeichnung eine sach- und fachgerechte Bewertung der Vertragsmodalitäten vornehmen zu lassen. Dies fand kein Anklang bei der Finanzsenatorin.

Bis dato wird über die finale Anzahl an Arbeitsplätzen, die durch den Übernahmeprozess bei der (ehemaligen) BLB wegfallen sollen, spekuliert. Auf 340 Stellen wurde der Personalabbau an den Standorten Bremen und Oldenburg letztmalig beziffert, während die Finanzsenatorin in 2016 noch eine betroffene Anzahl von etwa 200 Stellen als üblich und möglich deklarierte.

Nicht nur hier wog sich die Finanzsenatorin in realitätsferner Wahrnehmung, auch in ihren Aussagen im Nachgang zur Trägerverhandlung vom 31. August 2016. Per Pressemitteilung verkündete sie damals, dass die BLB

als Bank mit eigener Identität, eigenem Namen und eigenem Auftritt erhalten bleibe. Sie täuschte sich und handelte gegen ihre vormaligen Bekundungen, indem sie es über den Staatsvertrag zuließ, dass die BLB ihre rechtliche Selbständigkeit sowie ihre Identität – wenngleich als Marke – verliert.

d) *Bewertung der Senatorin für Finanzen als Aufsichtsratsvorsitzende der BLB*

Bremen war nicht nur Gesellschafterin der BLB, sondern stellte mit der Finanzsenatorin seit 2007 auch den Aufsichtsratsvorsitz. Die Finanzsenatorin nahm somit eine Doppelfunktion wahr, in der sie einen Spagat zwischen den Interessen der Gesellschaft BLB und der Gesellschafterin Bremen zu leisten hatte.

Die Satzung der BLB in der Fassung vom 1. April 2016 gab Auskunft über die grundsätzlichen Zuständigkeiten des Aufsichtsrats. Demnach hatte er den Vorstand zu beraten, seine Geschäftsführung zu überwachen und die Geschäfts- und Risikostrategie zu erörtern. Er beschloss u.a. über die allgemeinen Richtlinien für die Geschäfte der Bank sowie den vom Vorstand vorzubereitenden Vorschlag zur Unternehmensplanung an die Trägerversammlung. Auch die Verlagerung von Geschäftsbereichen zur NORD/LB sowie die Feststellung des Jahresabschlusses lagen in seiner Zuständigkeit. Beschließen konnte der Aufsichtsrat auch, dass weitere Geschäfte und Maßnahmen, die für die Bank von besonderer Bedeutung waren, seiner Zustimmung bedurften.

Mit der seit dem 1. Januar 2014 geltenden Neufassung des § 25d KWG ist eine regelmäßige, mindestens jährliche Effizienzprüfung des Aufsichtsrats jeglicher Kreditinstitute verpflichtend. Wenngleich die Prüfungen den vorhandenen Sachverstand eines jeden Aufsichtsratsmitglieds sowie des Aufsichtsrats der BLB als gesamtes Organ bestätigten, so fehlte unseres Erachtens die Beurteilung von grundsätzlichem und spezifischem Branchenwissen. Das Bankengeschäft folgt einer anderen Dynamik als die Abläufe in einem Finanzressort des öffentlichen Dienstes. Hinzukommen die Besonderheiten des diversifizierten Kreditgeschäfts, wozu insbesondere das Schiffskreditgeschäft zählte. Hierzu ist u.a. ein Verständnis für Fracht- und Charraten und den Substanzwert von finanzierten Schiffen, die Beobachtung von sog. „Stresstests“ bei anderen (schiffsfinanzierenden) Banken, ein Verständnis für die Risikomethodik der Bank und die Beurteilung jener Ergebnisse grundlegend.

In vielen dieser Fragen beinhaltet der Aufsichtsratsvorsitz die Rolle als wichtigster Sparringspartner des Vorstandes, indem – fern vom reinen „Kontrollieren“ – eine in zentrale Prozesse des Unternehmens eingebundene Funktion wahrgenommen wird. Diese Funktion erfordert zudem ein hohes Maß an Führungsqualität. Unterschiedliche Persönlichkeiten und Interessen sind innerhalb des Gremiums zu integrieren, zu moderieren, in konträren Situationen aber auch diplomatisch zu führen und wegweisend voranzubringen. Dies ist nur möglich, wenn die Aufsichtsratsvorsitzende nah am Unternehmen dran ist, ohne in die operative Leitung einzudringen. So wird gerade von ihr ein tiefes Verständnis von Geschäftsmodell und -strategie sowie von den Umfeldbedingungen erwartet. Das Beherrschen regulatorischer Themen gehört bei einem Mandat wie bei der BLB zum grundlegenden Rüstzeug. Innerhalb der Akteneinsichten wurde deutlich, dass kein solches Sparringsverhältnis bestand, sie dem Führungsanspruch nicht gerecht wurde und das notwendige Bankenverständnis nicht vorlag.

Es hätte an der Finanzsenatorin gelegen, die potenzielle und bereits auftretende Schwächeanfälligkeit des Schiffskreditgeschäfts stringent selbst zu thematisieren. Eine reine Kenntnisnahme und Archivierung der Berichte ge-

nügt bei Weitem nicht. Vielmehr bedeutet ein solches Mandat, die mündlichen und schriftlichen Berichte im Gremium und durch Fachexpertise einer kritischen Beratung zu unterziehen. Als Aufsichtsratsvorsitzende hätte sie proaktiv auf die Tagesordnung der Sitzungen Einfluss nehmen können und eigenständig Themen platzieren müssen. Bis ins Detail hätten die inhaltlichen und quantitativen Unsicherheiten rund um das Schiffskreditgeschäft in den Fokus gerückt gehört. Stattdessen wurde in den von uns gesichteten Protokollen vergangener Aufsichtsratssitzungen deutlich, dass ihre vornehmliche Aufmerksamkeit den operativen Nebenthemen (u.a. Spendentätigkeit der BLB, Frauenquote) gehörte.

Der seit 2008 andauernde Druck auf die Schifffahrtsmärkte sowie die restriktiveren regulatorischen Anforderungen der EZB an die Werthaltigkeit der Schiffskredite führten fast mit Ansage zu einer substanziellen Berichtigung des Schiffskreditportfolios. D.h. dass die BLB jene Schiffskredite nicht mehr mit ihrem vollen Buchwert bilanzieren durfte, sondern in Gänze oder anteilig abschreiben musste. Dieses Vorgehen belastete über Jahre sowohl das operative Jahresergebnis als auch die Wertstabilität des Eigenkapitals der BLB. Die Finanzsenatorin unterschätzte offensichtlich seit 2015 die sich akut zuspitzende Lage der Bank. „Warten und aussitzen“ ist keine Strategie. Sie beachtete trotz der bekannten Finanzmarktlage und einer zurückhaltenden sowie absinkenden Kreditvergabe anderer Banken nicht, zu welchem sog. „Klumpenrisiko“ die anhaltende Aufstockung des Schiffskreditgeschäfts geführt hat (Stand per 31. März 2016: 6,3 Mrd. Euro). Je früher die Schieflage angepackt worden wäre, desto höher wäre die Anzahl jener Handlungsoptionen gewesen, die zu einer Betriebsfortführung der BLB hätten führen können. Stattdessen währte bis August 2016, als die Trägergemeinschaft die Übernahme der BLB durch die NORD/LB verkündete, das Prinzip „Hoffnung“. Die mehrmaligen und umfangreichen Akteneinsichten lassen kein anderes Ergebnis zu, als dass die Finanzsenatorin den Aufgaben einer Aufsichtsratsvorsitzenden gänzlich nicht gerecht wurde.

e) Zusammenfassende Bewertung

Der seit 2008 andauernde Druck auf die Schifffahrtsmärkte führte bei der BLB als schiffsfördernde Bank zu Ertragseinbrüchen, die über Jahre hinweg eine akute geschäftspolitische Herausforderung darstellten. Der Finanzsenatorin fehlte es durchweg an einer kritischen Reflektion jener globalen Marktgeschehnisse in Verbindung mit dem Schiffskreditgeschäft der BLB. Stattdessen begegnete sie dem sich fortschreitend aufblähenden Schiffskreditportfolio mit Akzeptanz und Zustimmung. Sie verschloss die Augen vor dem steigenden Risikopotenzial, dass bestehende und fortlaufend neu abgeschlossene Schiffskredite nur noch weiter zu Ertragseinbrüchen führen und die BLB in eine instabile Lage versetzen. Eine Strategie für den werterhaltenden Umgang mit den bremsenden Anteilen an der BLB war durchweg nicht erkennbar. Bis zur Trägerentscheidung vom 31. August 2016 agierte die Finanzsenatorin schlicht nach dem Prinzip „Hoffnung“. Sie hielt an der Illusion fest, dass die Selbstständigkeit der BLB unumstößlich sei. Selbst als die EZB in 2015/2016 eine wesentlich höhere Risikovorsorge forderte, vertraute sie noch in die Selbstheilungskraft der Bank. Statt als „Mitläufer“ der übrigen Träger aufzutreten, wäre es in ihren Funktionen als Gesellschaftervertreterin und Aufsichtsratsvorsitzende notwendig und zu erwarten gewesen, proaktiv das Schicksal der Bank mitzugestalten. Selbst im schlussendlichen Verkaufsprozess agierte sie nicht transparent. Dass der Verkaufspreis angemessen sei, verbleibt bis dato als Behauptung. Ein finales Gutachten zum Substanzwert der Bank und damit der bremsenden Anteile wurde den Ausschussmitgliedern nicht vorgelegt. Zudem ließ sie in dem von ihr mitverhandelten neuen Staatsvertrag jene Öffnungsklauseln zu, die es der NORD/LB ermöglichten, die BLB in sich zu vereinnahmen. Von den ur-

sprünglichen Bekundungen, die BLB bleibe als Bank mit eigener (bremischer) Identität, eigenem Namen und eigenem Auftritt erhalten, blieb in der Realität nichts übrig.“

3. Bewertung der Fraktion DIE LINKE

„Im August 2017 wurde der Verkauf aller bremischen Anteile an der Bremer Landesbank (BLB) an die Nord-LB endgültig besiegelt. Vorangegangen war eine durchaus hitzige Debatte, ob die Finanzsenatorin, der Aufsichtsrat der BLB, der Vorstand der BLB oder sonst irgendjemand, diesen Verkauf hätte verhindern können oder ob er sogar durch unternehmerische Entscheidungen in der Vergangenheit begünstigt worden ist.

*Die Fraktion DIE LINKE ist diesen Fragen während der Behandlung des Themas im Controllingausschuss durch drei umfangreiche Berichtsbitten und eigenes Aktenstudium, sowie Befragungen relevanter Akteur*innen nachgegangen.*

Die Fraktion DIE LINKE ist zu dem Schluss gekommen, dass der unmittelbare Verkauf der Anteile nicht hätte verhindert werden können. Dass die BLB aber in eine solche Situation gekommen ist, liegt sowohl an fortdauernden Fehleinschätzungen über den Verlauf der „Schiffskrise“ (und damit der Werthaltigkeit der Schiffskredite) verbunden mit mangelnder Risikovorsorge, als auch an übergeordneten Rahmenbedingungen wie z.B. dem Kurs des Dollars.

Dass der Verkauf nicht verhindert werden konnte, muss man als Scheitern der verantwortlichen Gremien konstatieren. Aber war dieses Scheitern zwangsläufig oder hätten in der Vergangenheit andere Entscheidungen auf der Basis der zum jeweiligen Zeitpunkt vorliegenden Informationen getroffen werden müssen? Die Fraktion DIE LINKE hat eine Reihe von Indizien zusammengetragen, dass genau das der Falle war.

Zu unseren Fragen im Einzelnen:

a) Wann ist die Grundlage für die Krise der BLB entstanden?

Von 2000 bis 2008 nahm der internationale Seeverkehr im Schnitt um 5.4 Prozent p. A. zu, und Prognosen erwarteten eine Verdoppelung bis 2020. Das bedeutete eine Verdoppelung der Charraten im Containerverkehr und eine Verdreifachung im Massenguttransport. Um deutschen Reedern einen Anteil daran zu sichern, hatte die rot-grüne Bundesregierung mit dem „Maritimem Bündnis für Beschäftigung, Ausbildung und Wettbewerb“ den Reedern einen Großteil der Steuern erlassen und Schiffsbetreiber mit lukrativen Zuschüssen unterstützt. Investitionen in Schiffe schienen in den Jahren bis 2008 wie eine Lizenz zum Gelddrucken und erzeugten eine entsprechend große Nachfrage nach Schiffsbauwerken, denen sich die BLB offensichtlich nicht verschließen wollte.

Die größte Anzahl an Schiffen hatte die BLB 2008 im Portfolio, nämlich 1045. Die Anzahl der Kreditverträge für Schiffe war seit 2004 deutlich erhöht worden und umfasste 2008 rund ein Drittel des gesamten Kreditvolumens der BLB. In der Wirtschaftskrise 2009 brach der internationale Schiffsverkehr ein. Gleichzeitig wurden fortlaufend neue Schiffe in Betrieb genommen, die noch vor 2009 bestellt worden waren. Als Folge gab und gibt es bis heute ein Überangebot an Transportkapazität, welches die Reeder zwingt, Frachtraten anzubieten, die kaum die laufenden Kosten decken.

In den folgenden Jahren kamen daher mehr und mehr Schiffseigner in wirtschaftliche Schwierigkeiten und hatten Probleme, ihre Kredite zu bedienen. Dementsprechend stiegen die Ausfälle und die Anzahl der notleidenden Schiffsfinauzierungen bei der BLB in den folgenden Jahren dramatisch an.

b) Wie haben sich die Anzahl der Schiffe und der Kreditbestand entwickelt?

Von 2008 bis 2015 konnte die Anzahl der Schiffe von 1.045 auf 648 gesenkt werden. Das entspricht einer Absenkung um 38%. Um die Wirkung auf das Kreditportfolio zu beurteilen, muss der Dollarkurs berücksichtigt werden, denn die Schiffsgeschäfte werden in Dollar getätigt und sind damit Wechselkursabhängig. Währungskursbereinigt konnte der Kreditbestand von 2008 bis 2015 von 8,83 Mrd. Euro auf 6,93 Mrd. Euro gesenkt werden das entspricht eine Absenkung von nur 22%. Diese Ungleichheit wird u.a. darauf zurückgeführt, dass bestimmte Verträge einfach ausgelaufen sind und somit das Kreditvolumen nicht wesentlich entlastet haben. Fakt ist, das in sieben Jahre Schiffskrise die Gegenmaßnahmen der BLB das Kreditvolumen währungskursbereinigt nur um 1,9 Mrd. gesenkt haben und diese Senkung durch Aufwertung des Dollars zunichte gemacht wurde. Während der Währungskurs durch die BLB nicht beeinflusst werden kann, stellt sich die Frage, ob eine währungskursbereinigte Senkung des Kreditbestandes um 22% in sieben Jahren eine angemessene Reaktion darstellte.

c) Von „sehr gut“ bis „NPL“, Ratingstruktur der BLB Kredite

Kredite, so auch Schiffskredite werden daraufhin bewertet, wie sicher der Kreditnehmer seinen Zahlungsverpflichtungen (Zins und Tilgung) nachkommen kann. Die Konzernberichte der BLB weisen folgende Kategorien und Betreuungsstatus aus:

Sehr gut bis gut	Normalbetreuung
Gut/Zufriedenstellend	Normalbetreuung
Noch gut/befriedigend	Normalbetreuung
Erhöhtes Risiko	Normalbetreuung/Intensivbetreuung
Hohes Risiko	Intensivbetreuung
Sehr hohes Risiko	Sanierung
Default (NPL)	Sanierung/Abwicklung

Im Klartext bedeutet dieses Ranking, spätestens ab hohes Risiko ist mit Einbußen zu rechnen und Default (Non Performing Loans) bedeutet Totalausfall.

Eine gesonderte Aufstellung der Schiffskredite findet sich im Konzernbericht nicht, nur eine Aufstellung über das Kreditvolumen aller Geschäftsfelder. Die folgende Tabelle zeigt die Ratingstruktur des gesamten Kreditvolumens der BLB seit 2008. Eine gesonderte Auswertung der Schiffskredite findet sich nur in den vierteljährlichen Risikoberichten für den Risikoausschuss und den Aufsichtsrat. Die Berichte von Sept. 2012 bis Sept. 2015 bestätigen, die Risikokredite sind zu über 90% Schiffskredite.

Kreditgeschäft nach Ratingstruktur (in Mio. Euro)									
Rating	Dez. 08	Dez. 09	Dez. 10	Dez. 11	Dez. 12	Dez. 13	Dez. 14	Dez. 15	Dez. 16

sehr gut bis gut	31.564 75,87%	28.401 72,80%	27.518 69,80%	26.336 67,16%	24.883 64,28%	23.976 64,98%	22.690 65,35%	20.938 63,59%	21.017 64,63%
gut/zufriedenstellend	4.590 11,03%	4.432 11,36%	4.216 10,69%	4.039 10,30%	4.495 11,61%	3.279 8,89%	2.448 7,05%	2.818 8,56%	2.914 8,96%
noch gut/befriedigend	4.016 9,65%	3.139 8,05%	3.563 9,04%	3.917 9,99%	3.979 10,28%	3.500 9,49%	2.536 7,30%	2.102 6,38%	1.732 5,33%
erhöhtes Risiko	662 1,59%	1.008 2,58%	1.232 3,13%	1.530 3,90%	1.409 3,64%	1.517 4,11%	1.324 3,81%	912 2,77%	552 1,70%
hohes Risiko	241 0,58%	469 1,20%	950 2,41%	1.075 2,74%	748 1,93%	620 1,68%	826 2,38%	1.151 3,50%	586 1,80%
sehr hohes Risiko	249 0,60%	921 2,36%	1.189 3,02%	1.137 2,90%	1.367 3,53%	1.451 3,93%	2.101 6,05%	1.658 5,04%	1.588 4,88%
Default (= NPL)	282 0,68%	640 1,64%	755 1,92%	1.181 3,01%	1.827 4,72%	2.556 6,93%	2.795 8,05%	3.350 10,17%	4.132 12,71%
	41.604	39.010	39.423	39.215	38.708	36.899	34.720	32.929	32.521

Allein die Entwicklung von 2008 bis 2013 ist dramatisch. Die Kreditsumme der mit hohem Risiko behaftet oder als Ausfall eingestuften Kredite stieg von 722 Mio. Euro auf ca. 4,6 Mrd. Euro, das ist Faktor 6,4. In den Jahren davor hat die BLB immer auf Markterholung gesetzt. Spätestens nach 5 Jahren Krise und kein Anzeichen einer Besserung hätte man vom Kurs des Aussitzens Abstand nehmen müssen. Im Konzernbericht findet sich von dieser Notwendigkeit keine Spur. Tenor: Die Lage ist ernst, aber wir haben es bisher geschafft und im nächsten Jahr wird es besser.

d) Einzelwertberichtigung und Portfoliowertberichtigung

Wenn ein Kredit droht auszufallen ist eine Bank verpflichtet, das Risiko, den daraus resultierenden Verlust zu bewerten und ggf. sogenannte Wertberichtigungen vorzunehmen. Die Bank kann Einzelwertberichtigungen (EWB) oder Portfolio Wertberichtigungen (PoWB) vornehmen. Wertberichtigungen schmälern die in der Bilanz ausgewiesenen Forderungen aus Kreditvergaben und verschlechtern das Konzernergebnis. Sie summieren sich Jahr für Jahr auf, und bilden den Bestand der Wertberichtigungen. Der Konzernlagebericht macht Aussagen zu der EWB und stellt sie ins Verhältnis zur gesamten Kreditsumme über alle Geschäftsfelder. Wir haben den Bestand an EWB auch ins Verhältnis zu den als NPL (Ausfall) eingestuften Krediten gestellt.

Im Jahr 2008 war der EWB-Bestand 97 Mio. Euro. Das waren 0,23% des gesamten Kreditportfolios von 41,6 Mrd. Euro (EWB-Quote) und 34,4% der als NPL eingestuften Kredite (282 Mio. Euro). Das bedeutet, der Ausfall von 34,4% der 97 Mio. NPL war bilanziell berücksichtigt.

Im Jahr 2013 betrug der EWB Bestand 520 Mio. Das waren zwar 1,41% des gesamten Kreditportfolios von 36,9 Mrd. aber nur 20,4% der der als NPL eingestuften Kredite (2.556 Mio. Euro), der niedrigste Wert zwischen 2008 und 2016.

Während also 2008 noch über 1/3 der NPL – Summe wertberichtigt war, war es 2013 nur noch 1/5. Für uns ist das ein Zeichen, das dem schnell steigenden Risiko in den Jahren 2008 bis 2013 nicht hinreichend mit Wertberichtigungen entgegengetreten wurde.

e) Werterholungspotential als Absicherung von Kreditausfällen

In einer Antwort auf einer der Berichtsbitten der Fraktion DIE LINKE, hat die BLB den Umgang mit bzw. die Einordnung von risikobehafteten Krediten erläutert. Da die Antwort als vertraulich eingestuft ist, soll der Umgang hier beispielhaft dargestellt werden.

Kreditsumme	
-	Bei der Bank hinterlegte Sicherheiten
-	Einzelwertberichtigung
-	Portfoliowertberichtigung
<hr/>	
=	Blankorisiken nach Risikovorsorge

In Anlehnung an Zahlen aus dem Konzernlagebericht 2015 nehmen wir als Beispiel einen Bestand an als Ausfall eingestuften Krediten 3 Mrd. Euro. Gegen einen solchen Bestand werden zunächst die Summe aus Sicherheiten, der Bestand an Einzelwertberichtigungen und der Bestand an Portfoliowertberichtigungen gebucht. Nehmen wir an, das ergäbe Summe von 1,5 Mrd. Euro. Es verbleibt ein sogenanntes Blankorisiko nach Risikovorsorge.

Es verbleibt also ein Blankorisiko in einer Höhe von 1,5 Mrd. Euro. Dieses Risiko muss z.B. vereinfacht ausgedrückt durch Eigenkapital abgesichert sein, auf Bankdeutsch nennt man es „Short Fall“. So ein „Short Fall“ senkt die Eigenkapitalquote. Das Eigenkapital ist sozusagen reserviert für das Blankorisiko. Dadurch kann es passieren, dass man die strengen Regeln der Bankenaufsicht hinsichtlich der Eigenkapitalquote (Verhältnis Eigenkapital zu Fremdkapital) verletzt.

Um das zu vermeiden, hat die BLB eine weitere Gegenfinanzierung der Risiken eingerechnet, das sogenannte Werterholungspotential. Welches in 2015 mit einem hohen dreistelligen Millionenbetrag angesetzt wurde. Dieses Werterholungspotential laut ist BLB das Ergebnis externer Prognosen. Worauf sich die externen Prognosen stützen und wie die Höhe ermittelt wurde, bleibt im Dunkeln. Für die Fraktion DIE LINKE ist es nicht nachvollziehbar, wie man nach sieben Jahren sich ständig verschärfender Schiffskrise glaubhaft behaupten kann, ein Ausfallrisiko in existenzieller Höhe sei durch ein nicht näher beschriebenes Werterholungspotential gedeckt.

f) Black Pearl und AT1 Bonds

Nach Aussagen der Verantwortlichen sind nach 2009 nur noch Neugeschäfte im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen getätigt worden. Was es damit auf sich hat und wie das geht erklärt im Mai 2013 Oliver Faak, bis August 2017 der Leiter der Schiffsfinanzierung der NORD/LB so:

„In der Restrukturierung problembehafteter Fälle besteht unser Ansatz häufig darin, ältere und kleinere Containerschiffe in einer Finanzierung mit neueren Schiffen zu bündeln. Neu finanzierte Schiffe sind in der Anschaffung heute deutlich günstiger als vor der Krise und haben bessere Marktchancen. Bündelt man diese gemeinsam in einer übergreifenden Finanzierungsstruktur, dann stützt das neu finanzierte Schiff das andere. Eine solche Struktur nennen wir dann „Black Pearl Solution“.“

Im Klartext, in einer Zeit der Überkapazitäten an Schiffen, baut man neue Schiffe, damit die dann die Finanzierung der alten Schiffe stützen. Irgendjemand hat da in Mengenleere nicht aufgepasst. Dass Überkapazitäten die Charraten für Schiffe senken, hat man uns im Controllingausschuss mehrfach erklärt, dass weitere Überkapazitäten aus neuen Schiffen dann genügend Einkünfte erzeugen, um sowohl die neuen Schiffe als auch die alten zu finanzieren, ist nicht nachvollziehbar.

Bilanztechnisch ist eine solche Maßnahme allerdings durchaus nachvollziehbar. Bündelt man einen alten, als Ausfall bewerteten Kredit mit einem neuen, als gut bewerteten Kredit, holt man den alten aus der „Ausfallzone“. Damit hat er zumindest kurzfristig keine Wirkung mehr auf die Eigenkapitalquote. Wenn sich allerdings der Markt nicht erholt, wie geschehen, erhöht man das Risiko in der Zukunft. Die „Black Pearl“ – Finanzierungen haben nach Meinung der Fraktion DIE LINKE ihren Teil zur Erhöhung der Kreditausfälle in Höhe von 4,1 Mrd. in 2016 beigetragen.

Als weitere Möglichkeit, das Eigenkapital zu stützen, sind sogenannte AT1 Bonds ausgegeben worden. Uns wurde es so erklärt, dass man langfristige Kredite aufnimmt und dafür eigene „gute“ Forderungen und „gute“ Schiffe als Sicherung ausweist. Also ein weiterer Wechsel auf die Zukunft und eine Belastung zukünftiger Geschäftsergebnisse.

g) Gewinnausschüttung

Von 2009 bis 2011 schüttete die BLB insgesamt 84 Mio. Euro an die Anteilseigner aus, danach nichts mehr. Angesichts der Tatsache, dass in dieser Zeit die Summe der als Ausfall eingestuftten Kredite von 282 Mio. auf 1,18 Mrd. Euro anstieg, erscheinen diese Ausschüttungen als nicht gerechtfertigt, vielmehr hätte dieses Geld zur Stärkung des Eigenkapitals herangezogen werden müssen. Dass diese Summe allein die folgende Krise kaum entschärfen kann, macht die Entscheidung in den Augen der Fraktion DIE LINKE nicht richtiger.

h) Basel III

Als krisenverschärfende externe Faktoren wurden immer die Bankenregulierung (Basel III) und der Dollarkurs angeführt. Jetzt kommen neue Regelungen z.B. für Eigenkapitalquoten und Ratingkriterien nicht über Nacht, sie haben genug Vorlaufzeit, damit man sich darauf einstellen kann. Hat man allerdings seine Möglichkeiten zur Eigenkapitalerhöhung bzw. Sicherung schon bis zur Grenze ausgeschöpft, wird es natürlich eng. Siehe dazu die Ausführungen zur Wertberichtigung und Gewinnausschüttung weiter oben. Eine Aufstellung, welchen Einfluss Basel III auf die Ratingstruktur hatte, sucht man in den Geschäftsberichten vergebens.

i) Der Dollarkurs

In allen Debatten über die Maßnahmen gegen die Auswirkungen der Schiffskrise, wurde immer der Dollarkurs als „Spielverderber“ gebrandmarkt. Welche Auswirkungen kann er tatsächlich gehabt haben?

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Jahresmittel	\$1,4708	\$1,3948	\$1,3257	\$1,3920	\$1,2848	\$1,3281	\$1,3285	\$1,1095	\$1,1069
Tageskurs 31.12	\$1,3917	\$1,4406	\$1,3362	\$1,2939	\$1,3194	\$1,3791	\$1,2141	\$1,0887	\$1,0541

In die Bilanz geht der Dollar immer zum Tageskurs ein. Wie man sieht, war der Tageskurs des Dollars am 31.12.2008 = \$1,3917 und am 31.12.2013 = \$1,3791. Man bekam also genau 1% weniger Dollar für den Euro. Beim Vergleich der Höhe der Risikokredite von 2008 und 2013, kann man den Dollarkurs getrost vernachlässigen, wenn man die Wirkung der Krise und die Wirkung der Risikovorsorge betrachten will.

Anders ist das beim Vergleich der Kreditbestände 2013 und 2015. Hier muss der Dollarkurs berücksichtigt werden. 2013 bekam man noch 1,3791 Dollar für einen Euro, 2015 war es nur noch 1,0887 Dollar. Der Anstieg des NPL Volumens zwischen 2013 und 2015, von 2.556 Mrd. Euro auf 3.350 Mrd. Euro, ist tatsächlich nahezu vollständig auf die Aufwertung des Dollars zurückzuführen.

Der Anstieg des NPL Volumens von 3,350 Mrd. Euro 2015 auf 4.132 Mrd. Euro 2016 ist wiederum so gut wie nicht auf Kursschwankungen zurückzuführen. Am Stichtag 2016 war der Dollar mit einem Kurs von 1,0541, nur 3% höher bewertet als zum Stichtag 2015. Der Anstieg um 782 Mio. Euro in einem Jahr, war also wieder „hausgemacht“.

j) Zusammenfassung

Dem starken Anstieg der NPL Risiken und der sonstigen mit Risiken behafteten Kredite in den Jahren 2009 bis 2013 wurde nicht mit entsprechender Wertberichtigung oder Kapitalerhöhung entgegengetreten. Das Blankorisiko betrug 2013 fast 1 Mrd. Euro, es war 30 Mal höher als 2009.

Der drohenden Senkung der Eigenkapitalquote wurde mit sog. Werterholungspotentialen und „Black Pearl“ Lösungen begegnet. Also mit in nicht näher begründeten Hoffnungen auf Marktverbesserung in der Zukunft oder sogar durch Belastung zukünftiger Geschäftsergebnisse.

Der Dollarkurs hat den Anstieg des Volumens der ausgefallenen Kredite beeinflusst, aber nur in den Jahren 2013 bis 2015.

Sieht man die Steigerung des Blankorisiko-Volumens von 2015 auf 2016 in Höhe von 782 Mio. Euro, waren die Nachforderung der EZB auf Wertberichtigung in Höhe von 700 Mio. Euro doch nicht so aus der Luft gegriffen wie immer behauptet wurde.

k) Wäre der Verlust der Bremer Anteile an der BLB vermeidbar gewesen?

Die Fraktion DIE LINKE kommt zu dem Schluss, dass die durch eine Kombination aus Verzicht auf Gewinnausschüttung, Wertberichtigung, Eigenkapitalerhöhung und konsequenterem Risikoabbau möglich gewesen wäre. Die letzte reale Chance dafür wurde 2014 verpasst. Danach war es durch Verschärfung der Beihilferichtlinien und regulatorischen Rahmenbedingungen eher nicht mehr möglich. Inwieweit das überhaupt im Interesse des Mehrheitseigners der Nord-LB lag oder die Übernahme der BLB durch die Nord-LB schon zu diesem Zeitpunkt beabsichtigt war, konnten wir nicht abschließend klären.

Letztendlich lag es in der Verantwortung des Vorstandes und des Aufsichtsrates, die Übernahme zu verhindern. Dieser Verantwortung sind die Gremien und somit auch die Finanzsenatorin nicht nachgekommen.

Das Finanzressort nutzte die Übernahmeabsichten der Nord LB immerhin dazu, einen angesichts des tatsächlichen Werts der BLB zu diesem Zeitpunkt guten Auskaufpreis inklusive der BLB-Anteile an Gewoba und Brebau durchzusetzen. Angesichts der Gesamtsituation ist dies zumindest als gutes Verhandlungsergebnis zu werten.

4. Bewertung der Fraktion der FDP

„Das Land Bremen hat jahrelang von der Struktur der Bremer Landesbank profitiert. Zinsen und Gewinne flossen in den bremischen Haushalt. Daher bestand von Seiten des Senats kein Bedarf die Bremer Landesbank stärker zu beaufsichtigen oder gar strukturelle Defizite zu bereinigen.“

Dabei war, nachdem die Ausmaße der Schifffahrtskrise absehbar waren, frühzeitig bekannt, dass aufgrund einer mangelhaften Risikodiversifizierung erhebliche Risiken im Kreditportfolio der Bank existierten.

Die durch die Finanzkrise erfolgte Aufarbeitung der systemischen Defizite im Bankensektor führte zu einer Verschärfung der Regelungen. Die erhöhten regulatorischen Auflagen durch Basel III führten für die Bremer Landesbank zu einer bilanziellen Neuordnung und einschneidenden Wertberichtigungen. Aufgrund des enormen Bestands an Schiffsfinanzierungen ergab sich ein nicht mehr beherrschbares Klumpenrisiko, dass durch die neuen Auflagen im Zuge der Bankenregulierung zu den hohen Wertberichtigungen in der Bilanz der Bremer Landesbank führte.

Das Risiko, dass durch den hohen Bestand an Schiffsfinanzierungen existierte war bekannt, allerdings wurden keine Gegenmaßnahmen hinsichtlich der möglichen Konsequenzen getroffen. Vielmehr wurde der Bank jahrelang, zugunsten des bremischen Haushalts, die Möglichkeit entzogen eine angemessene Kapitalausstattung aufzubauen. Trotz der absehbaren Konsequenzen für die Bank musste 2012 und 2013 noch ein Sonderabschlag in Höhe von 45 Millionen Euro als Ersatz für Zinsen auf stille Einlagen an die Freie Hansestadt Bremen abgeführt werden. Somit wurde der Bremer Landesbank die Möglichkeit entzogen eigene Maßnahmen zu treffen, um die Vorgaben der EZB einzuhalten und sich eine angemessene Kapitalausstattung zu erarbeiten. Damit wird sowohl das Versagen der Führung, als auch das Versagen der Aufsicht deutlich, die das zugelassen haben.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die durch die versäumte Aufsicht verursachte Unkenntnis über die Lage der Bremer Landesbank und die Akzeptanz des Status Quo zu Auswüchsen führten, die am Ende nicht mehr beherrschbar waren. Das bedeutete schließlich für den Haushalt des Landes Bremen ein unkalkulierbares und für das Haushaltsnotlageland nicht mehr zu tragendes Risiko, so dass nur noch der Verkauf als Ausweg gesehen wurde.

Schlussendlich mündete die durch die Wertberichtigung verursachte Schiefelage der Bank in einer Veräußerung. Zum Glück in einer Veräußerung, denn dieses Risiko sind wir nun los.“

Der Ausschuss hat die Stellungnahmen der Fraktionen in seiner Sitzung am 26. Juni 2018 abschließend beraten und empfiehlt der Bürgerschaft (Landtag), diesen Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

II. Empfehlung

Der staatliche Controllingausschuss empfiehlt der Bürgerschaft (Landtag), diesen Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Arno Gottschalk
Vorsitzender