

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Gerhard Schick, Claudia Müller, Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/1788 –

Container- und Schiffsfinanzierungen

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Jahr 2008 wird allgemein mit dem Beginn der Finanz- und Weltwirtschaftskrise verbunden. In dieser Zeit begann auch die Krise der Weltschifffahrt. Teile der deutschen Kreditwirtschaft sind seit zehn Jahren durch diese Krise existenzgefährdend belastet. Dem Steuerzahler ist durch notwendige Rettungsmaßnahmen insbesondere von Landesbanken ein Schaden im Milliardenbereich entstanden (bspw. www.welt.de/regionales/hamburg/article174054836/HSH-Nordbank-Verkauf-Nur-ein-Meilenstein-auf-dem-Leidensweg.html). Noch immer müssen deutsche Banken Millionen in diesem Bereich abschreiben (bspw. www.handelsblatt.com/finanzen/banken-versicherungen/schiffskredite-dz-bank-setzt-tochter-dvb-bank-unter-druck/20386674.html). Hinzu kommen Schäden, die Anlegerinnen und Anleger in geschlossenen Schiffsfonds erlitten haben. Derzeit droht die Insolvenz der auf Direktinvestments in Container spezialisierten P&R-Gruppe zum größten deutschen Anlageskandal der jüngeren Vergangenheit zu werden (www.t-online.de/finanzen/geldanlage/id_83422516/p-r-pleite-groesster-deutscher-anlageskandal-der-juengeren-geschichte-.html).

1. Seit wann befindet sich die Schifffahrt bzw. Teile dieses Sektors aus Sicht der Bundesregierung in der Krise, und anhand welcher konkreten Daten macht sie das fest?
Ist die Krise regional begrenzt?
2. Was sind nach Auffassung der Bundesregierung die Ursachen für die Schifffahrtskrise, und wann war die Schifffahrtskrise für die Marktteilnehmer, wann für die Finanzaufsicht absehbar?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2009 kam es im Zuge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise zu erheblichen Wachstumseinbrüchen in nahezu allen Bereichen der deutschen maritimen Wirtschaft. Im internationalen Seeverkehr brachen insbesondere in der

Containerschifffahrt die Fracht- und Charterraten zeitweilig bis zu 80 Prozent ein, wovon auch die deutsche Handelsflotte betroffen war.

Im Bereich der Schifffahrt findet keine laufende Aufsicht durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) statt, aus der sich Erkenntnisse zu allgemeinen Marktentwicklungen ergeben könnten. Allerdings wurde die Schifffahrtskrise als Folge des durch die Finanzkrise beeinträchtigten Welthandels mit der Finanzberichterstattung für das Geschäftsjahr 2008 und deren aufsichtlicher Auswertung erkennbar, da über die Lage auf den Schiffsmärkten in den Geschäfts- bzw. Lageberichten der schiffsfinanzierenden Banken berichtet wurde. Ferner sank seit 2009 die Anzahl von Prospekteingängen bei der BaFin zu geschlossenen Schiffsfonds, die seit Einführung der Prospektspflicht für Vermögensanlagen im Juli 2005 den transparenzrechtlichen Vorschriften des Verkaufsprospektgesetzes unterfielen, stark. Es ist anzunehmen, dass sich darin die Schwächung des Marktes widerspiegelt.

3. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Positionierung deutscher Schiffsfinanzierer nach Kreditvolumen und Umsatz im nationalen und internationalen Vergleich seit 1990 entwickelt (bitte nach Jahreszahl und nach den zehn führenden Ländern aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

4. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Mietraten von Containern seit 1990 entwickelt (bitte je Jahr ausweisen)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 30 und die dort enthaltene Grafik verwiesen.

Steuerliche Rahmenbedingungen

5. Wie hoch waren die Steuereinnahmen von Bund und nach Kenntnis der Bundesregierung der Länder im Zeitraum 1990 bis 2017 im deutschen Schiffsbau und in der deutschen Schifffahrt unter deutscher Flagge (bitte auch pro Jahr aufführen)?

Über die Steuereinnahmen von Bund und Ländern aus Schiffbau und Schifffahrt liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

6. Welche steuerlichen Rahmenbedingungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1990 bis 2017, um Schiffsfinanzierungen, Schiffsbau, Kapitalanlagen durch Investoren in diesem Bereich und andere damit im Zusammenhang stehende Wirtschaftsbereiche steuerlich zu begünstigen?

Wie hoch sind die in diesem Zeitraum angefallenen steuerlichen Erleichterungen (bitte nach Art der Begünstigung und Jahr aufschlüsseln)?

Steuerliche Maßnahmen zur Begünstigung von Schiffsfinanzierungen, Schiffbau und Kapitalanlagen durch Investoren gab es in der Zeit von 1990 bis 2017 nicht. Um die Wettbewerbssituation von Handelsschiffen im internationalen Verkehr zu verbessern und deutsche Reeder im Verhältnis zu ausländischen Konkurrenten nicht zu benachteiligen, wurde die von den allgemeinen Grundsätzen abweichende Form der Gewinnermittlung nach der Tonnage (§ 5a EStG) als eine Sonderform der steuerlichen Gewinnermittlung ab 1999 eingeführt.

Hinzu kommt eine Befreiung von der Pflicht zur Lohnsteuerabführung durch die Reeder, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, da diese auch in anderen Ländern üblich ist. Die Maßnahmen führten zu folgenden steuerlichen Minder-einnahmen (in Mio. Euro ohne Solidaritätszuschlag):

Jahr	Gewinnermittlungsverfahren Tonnagesteuer nach § 5a EStG*	Lohnsteuereinbehalt bei Seeleuten
1999	.	20
2000	.	18
2001	.	14
2002	.	13
2003	.	15
2004	.	16
2005	900	18
2006	600	18
2007	500	18
2008	500	18
2009	40	18
2010	190	18
2011	140	20
2012	-	20
2013	-	15
2014	-	15
2015	20	30
2016	-	50
2017	-	75

* Eine ressortübergreifend abgestimmte Methode zur Quantifizierung wurde erst zum 21. Subventionsbericht vereinbart (Zwanzigster Subventionsbericht vom 15. März 2006, S. 19). Daher ist eine Bezifferung erst ab 2005 möglich.

Diese Angaben können den Subventionsberichten der Bundesregierung entnommen werden. In den Jahren 2012 bis 2014 sowie in den Jahren 2016 und 2017 führte die Tonnagebesteuerung aufgrund der wirtschaftlichen Lage der Frachtschifffahrt zu keiner steuerlichen Begünstigung.

7. Seit wann gibt es eine „steuerliche Förderung“ von sogenannten Schiffsfonds, und wie hat sich diese im Laufe der Zeit entwickelt (z. B. Tonnagesteuer, Verluste bei Einkommen aus Gewerbebetrieb etc.)?

Wie hoch sind die in diesem Zeitraum angefallenen steuerlichen Erleichterungen und Belastungen (bitte nach Art der Begünstigung bzw. Belastung und Jahr aufschlüsseln)?

Sogenannte Schiffsfonds sind zu keiner Zeit steuerlich gefördert worden.

8. Welche Erwägungen lagen und liegen der steuerlichen Förderung von Schiffsfinanzierungen in den Jahren 1990 bis 2017 zugrunde?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

Exportfinanzierungen und Bürgschaften

9. Welche Förderprogramme des Bundes für Schiffsfinanzierungen und Schiffsbau gab es in den Jahren 1990 bis 2017 mit welchen abgerufenen Volumina (bitte nach Förderprogramm, bereitstehendem Volumen und abgerufenem Volumen je Jahr aufschlüsseln)?

1) Bestehende bzw. ausgelaufene Förderprogramme des Bundes im Einzelplan 09*)

Jahr	Zinszuschüsse zur Finanzierung von Aufträgen an die deutschen Schiffswerften (ab 2012 entfallen) (ab 2012 entfallen) [Soll und Ist-Werte von 1990-1998 umgerechnet in EUR; 1 EUR = 1,95583 DM]		Zinszuschüsse für Kredite auf CIRR-Basis (Titel ab 2002 erstmals veranschlagt; ab 2009 "Zinsausgleichssystem auf CIRR-Basis")		Wettbewerbshilfen für deutsche Schiffswerften (ab 2009 entfallen) [Soll und Ist-Werte von 1990-1998 umgerechnet in EUR; 1 EUR = 1,95583 DM]		Innovationsbeihilfen zugunsten der deutschen Werftindustrie (Titel ab 2004 erstmals veranschlagt; 2012: Kap. 0905 Tit. 892 10; ab 2016: Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze)	
	Kap. 0902 / Tit. 662 74	Soll	Ist	Kap. 0902 / Tit. 662 75 Kap. 0901 / Tit. 662 11 (ab 2012)	Soll	Ist	Kap. 0901 / Tit. 892 10	Soll
1990	99.702	102.676	-	-	92.033	92.033	-	-
1991	132.936	125.918	-	-	129.357	135.701	-	-
1992	153.388	147.877	-	-	110.950	85.450	-	-
1993	172.612	153.155	-	-	64.627	61.223	-	-
1994	168.726	145.828	-	-	51.129	54.269	-	-
1995	176.396	145.322	-	-	43.767	56.388	-	-
1996	163.613	136.645	-	-	62.378	44.987	-	-
1997	132.936	119.781	-	-	38.347	35.852	-	-
1998	120.154	106.445	-	-	28.837	36.182	-	-
1999	110.950	96.548	-	-	33.234	37.117	-	-
2000	86.920	77.909	-	-	46.016	47.238	-	-
2001	70.558	60.506	-	-	86.920	71.413	-	-
2002	49.500	46.576	1.000	0	63.911	50.798	-	-
2003	36.500	35.127	3.000	0	55.486	40.935	-	-
2004	27.818	26.152	1.500	0	17.600	32.073	15.000	0
2005	20.248	18.530	250	0	29.600	29.446	8.000	3.552
2006	13.908	12.581	0	0	22.250	22.402	10.500	9.514
2007	9.262	8.127	0	0	11.100	11.100	13.000	10.899
2008	5.113	4.607	985	252	11.894	10.932	10.000	6.995
2009	2.393	2.216	1.585	320	-	-	10.500	5.540
2010	934	744	1.820	291	-	-	11.000	8.489
2011	684	72	2.295	262	-	-	11.500	9.465
2012	-	-	2.295	234	-	-	12.000	8.586
2013	-	-	1.295	203	-	-	13.000	10.157
2014	-	-	495	174	-	-	15.000	8.936

Jahr	Zinszuschüsse zur Finanzierung von Aufträgen an die deutschen Schiffswerften (ab 2012 entfallen) [Soll und Ist-Werte von 1990-1998 umgerechnet in EUR; 1 EUR = 1,95583 DM]		Zinszuschüsse für Kredite auf CIRR-Basis (Titel ab 2002 erstmals veranschlagt; ab 2009 "Zinsausgleichssystem auf CIRR-Basis")		Wettbewerbshilfen für deutsche Schiffswerften (ab 2009 entfallen) [Soll und Ist-Werte von 1990-1998 umgerechnet in EUR; 1 EUR = 1,95583 DM]		Innovationsbeihilfen zugunsten der deutschen Werftindustrie (Titel ab 2004 erstmals veranschlagt; 2012: Kap. 0905 Tit. 892 10; ab 2016: Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze)	
	Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist
2015	-	-	2.284	145	-	-	15.000	8.807
2016	-	-	480	117	-	-	25.000	12.247
2017	-	-	500	88	-	-	25.000	21.725

*Angaben in T€

2) Inlandsbürgschaften

Das Bund-Länder-Bürgschaftsprogramm (Inlandsbürgschaften) für Großbürgschaften sieht grundsätzlich keine Werftenförderungen unter Beteiligung des Bundes vor und gilt nur für die neuen Länder.

Zur Überwindung der Finanz- und Wirtschaftskrise wurde im Rahmen des befristeten Konjunkturpakets 2009/2010 davon abgewichen und drei Bürgschaften des Bundes zugunsten des Schiffbaus übernommen:

- 2009: eine parallele Bürgschaft des Bundes und der Freie und Hansestadt Hamburg, Bürgschaftsbetrag des Bundes 26 Mio. Euro
- 2010: zwei parallele Bürgschaften des Bundes und des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Bürgschaftsbetrag des Bundes 29 Mio. Euro und 176 Mio. Euro.

3) Rückgewährleistung des Bundes für Schiffbauzeitfinanzierungen der Werften in Mecklenburg-Vorpommern

Der Bund hat im Jahr 2014 gegenüber dem Land Mecklenburg-Vorpommern eine auf § 3 Absatz 1 Nummer 5 des Haushaltsgesetzes 2013 basierende und bis Ende 2019 befristete ausfallbasierte Rückgarantie für Projektbauzeitfinanzierungen auf den Werften in Mecklenburg-Vorpommern übernommen. Die Entscheidung erfolgte vor dem Hintergrund der besonderen Bedeutung des Schiffbaus als Kernindustrie für das Land Mecklenburg-Vorpommern. Die Eckpunkte der Rückgarantie gestalten sich wie folgt: Das Land Mecklenburg-Vorpommern stellt zur Bauzeitfinanzierung auf seinen Werften einen Bürgschaftsrahmen von 400 Mio. Euro zur Verfügung. Ausfälle aus Landesbürgschaften, die in den Landesbürgschaftsrahmen von 400 Mio. Euro einbezogen werden, trägt das Land bis zu einem Schadensvolumen von 200 Mio. Euro vollständig selbst (Sockelbetrag). Erst an Ausfällen von mehr als 200 Mio. Euro beteiligt sich der Bund zu 50 Prozent, max. 100 Mio. Euro (zzgl. Zinsen und Kosten). Darüber hinausgehende Ausfälle aus Landesbürgschaften zur Schiffsbauzeitfinanzierung wären vom Land zu tragen.

Aktuell sind noch keine Schiffbaugeschäfte auf den vom Bund rückverbürgten Rahmen angeschrieben.

4) KfW-Sonderprogramm

Im Rahmen des zur Überwindung der Wirtschafts- und Finanzkrise für die Jahre 2009 und 2010 aufgelegten KfW-Sonderprogramms, das für alle Branchen offen war, wurden Kredite von insgesamt 613,8 Mio. Euro für den Schiffbau und die Schifffahrt zugesagt. Bereinigt um Stornierungen und nicht abgerufene Kreditzusagen wurden 501 Mio. Euro ausgezahlt. Aufgeschlüsselt auf die Jahre 2009 und 2010 stellen sich die Zahlen wie folgt dar:

Jahr	<i>Zusagen in T€</i>	<i>Auszahlungen in T€</i>
2009	500.031	411.580
2010	113.776	89.471
Summe	613.807	501.051

10. In welchem Umfang wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1990 bis 2017 der Bau von Schiffen gefördert, die weder auf einer deutschen Werft gebaut noch von einer deutschen Reederei in Auftrag gegeben wurden (bitte getrennt nach Werft und Reederei und je Jahr angeben)?

1) Exportkreditgarantien

Exportkreditgarantien sind ein Instrument der Außenwirtschaftsförderung und stehen allen deutschen Exporteuren zur Absicherung eines Forderungsausfalls gegen Zahlung risikobasierter Prämien zur Verfügung. Sie beinhalten keine Fördermittel (Geldzuwendungen/Subventionen).

In den Jahren 2000 bis 2017 hat die Bundesregierung Ausführungsgeschäfte für Komponenten- und Ersatzteillieferungen der deutschen maritimen Wirtschaft in Höhe von 683 Mio. Euro mit Exportkreditgarantien abgesichert. Auf welchen Werften die Lieferungen weiterverarbeitet wurden, ist der Bundesregierung nicht bekannt. Die Möglichkeit einer Aufschlüsselung der Exportkreditgarantien in einzelne Sektoren steht technisch erst ab dem Jahr 2000 zur Verfügung.

2) Inlandsbürgschaften

Bei den Inlandsbürgschaften wurden im Rahmen des Konjunkturprogramms nur deutsche Werften gefördert.

3) KfW-Sonderprogramm

Im Rahmen des zur Überwindung der Wirtschafts- und Finanzkrise 2009/2010 aufgelegten KfW-Sonderprogramms wurde kein Bau von Schiffen gefördert, die weder auf deutschen Werften gebaut, noch von deutschen Reedereien in Auftrag gegeben wurden. Vielmehr wurden bezüglich der Finanzierungen aus dem KfW-Sonderprogramm alle Schiffsbauten von deutschen Reedern in Auftrag gegeben, allerdings nicht allein bei deutschen Werften, sondern bei in- und ausländischen Werften, insbesondere in Ostasien.

Insgesamt wurden 49 Finanzierungen aus dem Sonderprogramm zur Verfügung gestellt, darunter 44 für Schiffe und fünf weitere für Betriebsmittel-/Investitionsfinanzierungen von deutschen Reedereien und Werften. Von den 49 Finanzierungszusagen entfallen 31 Zusagen auf das Jahr 2009 und 18 Zusagen auf das Jahr 2010.

Die 44 Schiffsfinauzierungen verteilen sich auf 18 Reedereien (Schiffskäufe) und zwei Werften (Bauzeitfinanzierungen).

11. Welche Fördermittel des Bundes haben deutsche Werften in den Jahren 1990 bis 2017 erhalten?

1) Fachprogramme des Bundes (Projektförderung)

Eine kursorische Auswertung der im Projektförderinformationssystem profi erfassten Fachprogramme des Bundes hat ergeben, dass rund 74 Mio. Euro Projektfördermittel im Zeitraum 1990 bis 2017 an deutsche Werften ausgereicht wurden. Hierin nicht enthalten sind die in der Antwort zu Frage 9, Nummer 1) genannten spezifischen Förderprogramme für Schiffsfinanzierungen und Schiffbau.

2) Inlandsbürgschaften

Jahr	Bürgschaftsbetrag in Mio. Euro
2009	26
2010	205

3) KfW-Sonderprogramm

Jahr	Auszahlungsbetrag in Mio. Euro
2009	175,7
2010	4

Banken und Bankenaufsicht

Vorbemerkung der Bundesregierung:

Seit dem 4. November 2014 obliegt der Europäischen Zentralbank (EZB) die Aufsicht über signifikante Institute, weshalb sich die folgenden Antworten auf die Zeit vor dem Inkrafttreten des Einheitlichen Aufsichtsmechanismus (SSM) beschränken.

12. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Kreditvolumen der deutschen Banken im Geschäftsfeld Schiffe seit dem Jahr 1990 entwickelt, und wie stellt sich das Verhältnis von Darlehensbestand zu Zusagen und zu NPL-Bestand (NPL = Non-performing Loans) dar (bitte gesamt nach Sektoren Private Banken, Genossenschaftliche Banken, Sparkassen, Landesbanken, Öffentliche Förderbanken und nach einzelnen Instituten je Jahreszahl aufschlüsseln)?

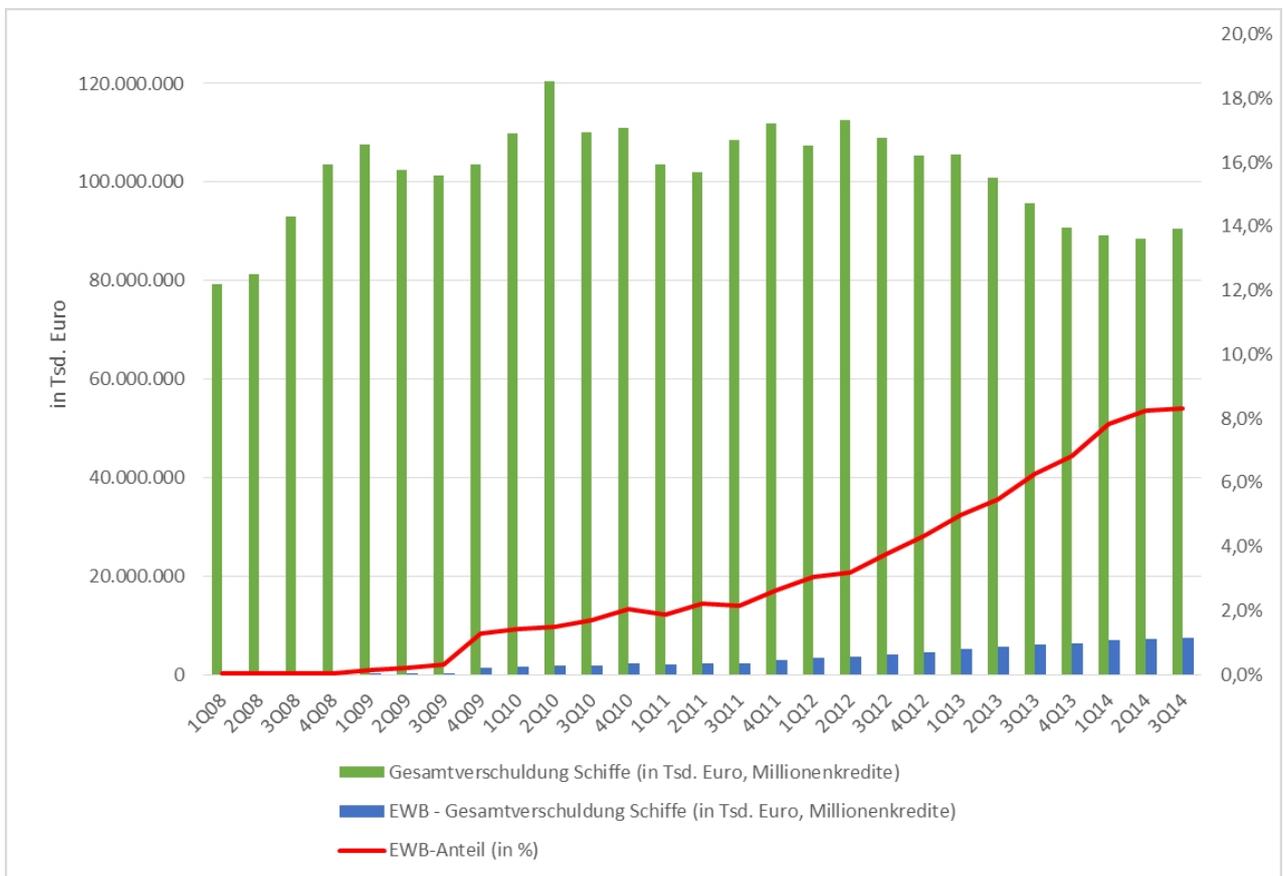
Die Daten der Grafiken 1 bis 3 stammen aus dem Millionenkreditmeldewesen der Bundesbank. Der zugrundeliegende Branchenschlüssel der Abfrage umfasst die Personen- und Güterbeförderung zu Wasser im Linien- oder Gelegenheitsverkehr. Ebenso enthalten ist der Betrieb von Schlepp- und Schubschiffen, Ausflugs- und Kreuzfahrtschiffen, Fähren, Wassertaxis usw. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch in anderen Branchen Kreditbeziehungen mit maritimen Bezug enthalten sind. Der Einbezug weiterer Branchenschlüssel erscheint jedoch nicht sachgerecht. Der Betrachtungszeitraum beginnt mit dem Stichtag März 2002, vorher bestanden keine entsprechenden Meldepflichten. Der Betrachtungszeitraum endet zum September 2014, da zu diesem Zeitpunkt die Aufsicht über „signifikante Institute“ auf die Europäische Zentralbank überging. Die bankaufsichtliche Tätigkeit der Europäischen Zentralbank (EZB) in Bezug auf bedeutende Institute gehört nicht zum Verantwortungsbereich der Bundesregierung, so dass ein Informationsanspruch in Bezug auf diese Tätigkeit nicht besteht. Nach Artikel 21 der

Verordnung EU Nr. 1024/2013 zur Übertragung besonderer Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufsicht über Kreditinstitute auf die Europäische Zentralbank können nationale Parlamente Fragen unmittelbar an die EZB richten. Der Anteil weniger bedeutender Institute und der KfW am Gesamtkreditvolumen beträgt nur ca. 5 Prozent.

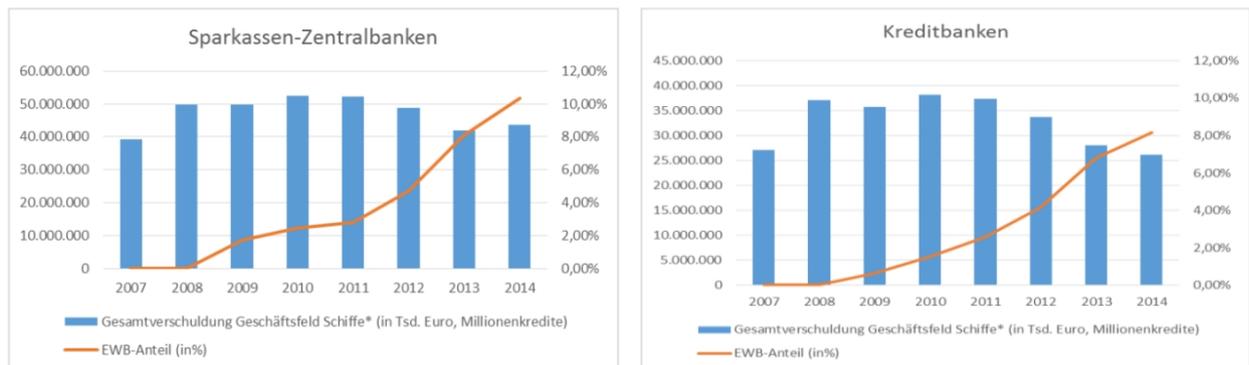
Grafik 1: Gesamtverschuldung Geschäftsfeld Schiffe dt. Kreditgeber (in Tsd. Euro), Millionenkreditmeldewesen (1Q 02 – 3Q 14)



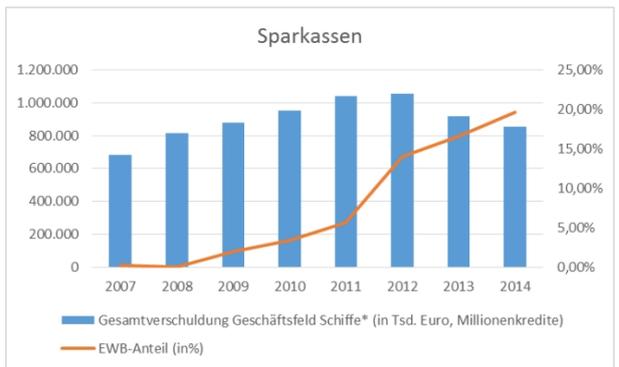
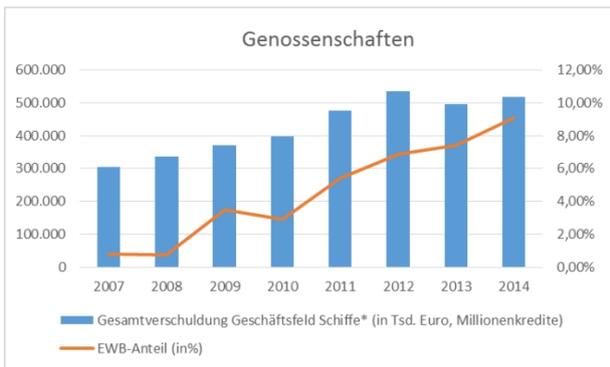
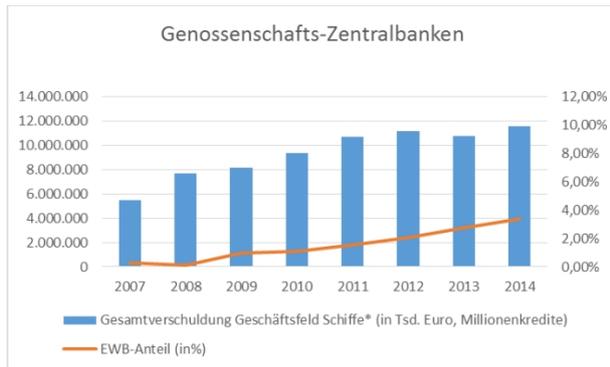
Grafik 2: Gesamtverschuldung Geschäftsfeld Schiffe dt. Kreditgeber, Anteil Einzelwertberichtigungen – EWB (in Tsd. Euro und Prozent), Millionenkreditmeldewesen (1Q 08-3Q 14)



Grafik 3: Verschuldung dt. Kreditgeber nach Sektoren im Geschäftsfeld Schiffe (in Tsd. Euro) und Anteil der Einzelwertberichtigungen – EWB (in Prozent), Millionenkreditmeldewesen (2007¹ – 2014)



¹ Die Angabe 2007 entspricht dem Datenstand per Stichtag 03/2018, ansonsten handelt es sich um Jahresendstände.

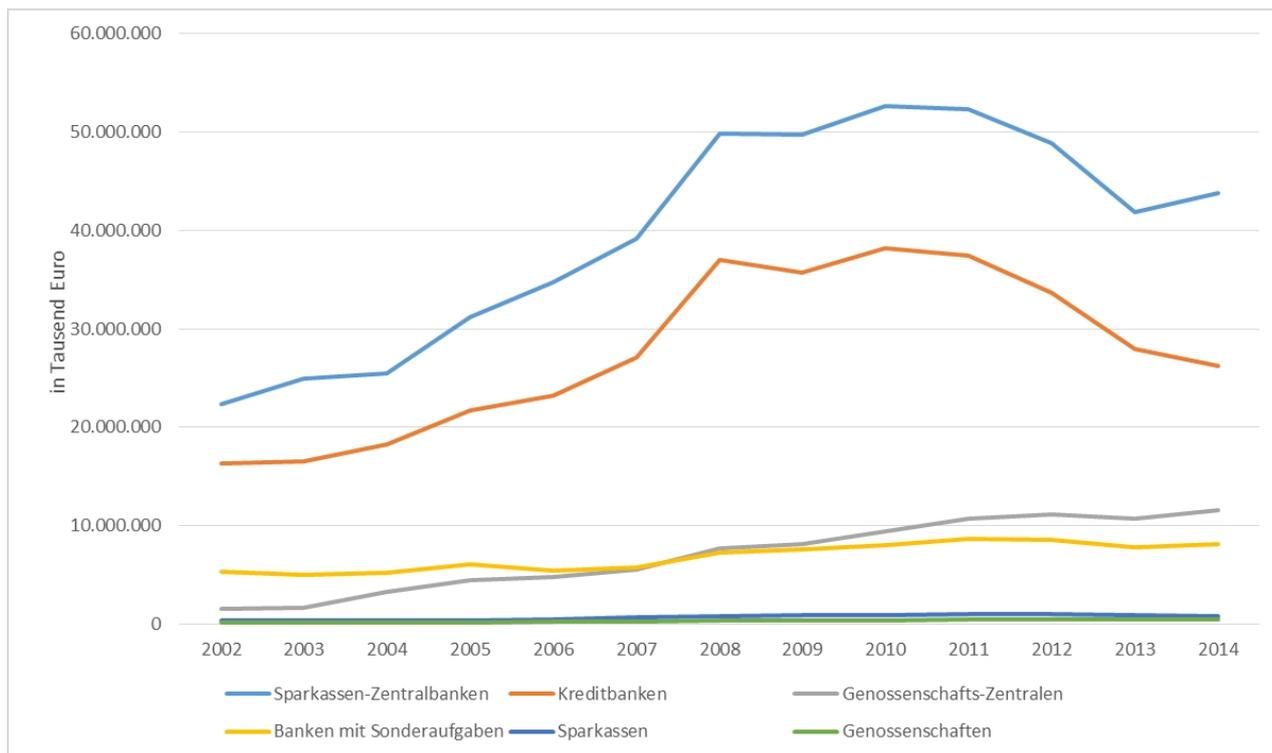


Angaben zu NPLs bezogen auf Schiffsfinanzierungen liegen im bankaufsichtlichen Meldewesen nicht vor. Ersatzweise wurde auf die seit März 2008 gemeldeten Einzelwertberichtigungen (EWB) abgestellt. In den Grafiken wurden zur Verdeutlichung die EWBs (dargestellt als rote Linie) als eine Indikation zur Ableitung von NPL verwendet. Es sind in allen Sektoren deutliche Anstiege ab dem Jahr 2009 von EWBs zu erkennen.

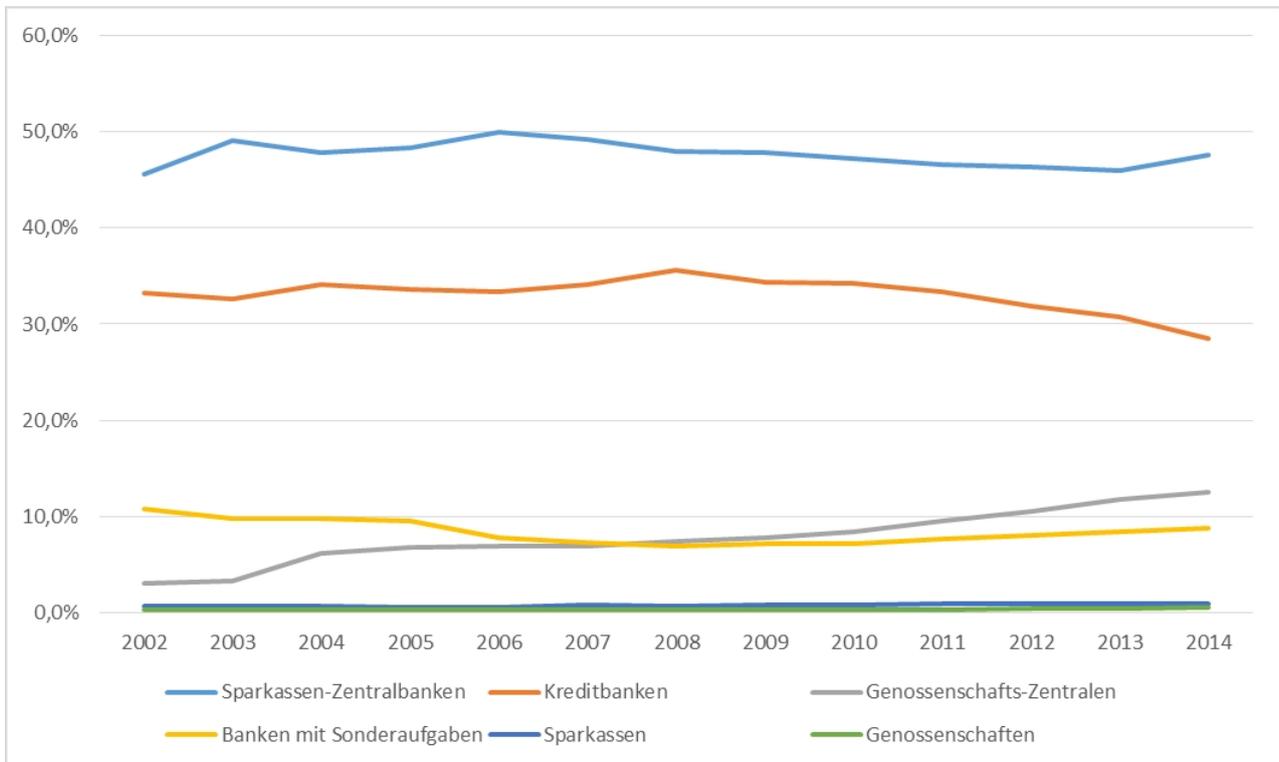
13. Aus welchen Gegebenheiten begründet sich der in Relation zu Privatbanken hohe Anteil der Öffentlichen Banken bei Schiffsfinanzierungen (vgl. www.thb.info/rubriken/single-view/news/moodys-banken-drohen-weitere-verluste.html), und welche Veränderungen gab es in den Jahren 1990 bis 2017 bei dieser Relation?

Wegen des Betrachtungszeitraumes wird auf die Ausführungen in der Antwort zu Frage 12 verwiesen.

Grafik 4: Verschuldung dt. Kreditgeber nach Sektoren im Geschäftsfeld Schiffe (in Tsd. Euro), Millionenkreditmeldewesen (2002 – 2014)



Grafik 5: Anteil der Verschuldung dt. Kreditgeber nach Sektoren im Geschäftsfeld Schiffe zur Gesamtverschuldung Schiffe (in Prozent), Millionenkredite (2002 – 2014)



Die Relation von Privatbanken zu Banken aus dem öffentlichen Sektor bleibt über den betrachteten Zeitraum in Relation zueinander größtenteils konstant (2002 bis 2014). Gleichwohl haben Banken aus dem öffentlichen Sektor einen relativ großen Marktanteil in dem ausgewählten Segment.

14. Welche Auswirkungen hatte die Brüsseler Konkordanz vom 17. Juli 2011 auf den Ausbau des Geschäftsbereichs Schiffsfinanzierungen bei öffentlichen Banken?

Bezug genommen wird auf die Brüsseler Konkordanz zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der EU-Kommission zum 17. Juli 2001.

Ein kausaler Zusammenhang, inwieweit dies Auswirkungen auf den Ausbau des Geschäftsbereichs Schiffsfinanzierung hatte, kann nicht nachgewiesen werden. Auch die Grafiken 4 und 5 in der Antwort zu Frage 13 lassen hierzu keine aussagekräftige Interpretation zu.

15. Welche staatlichen Rettungsmaßnahmen haben Banken nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund ihres Engagements in Schiffsfinanzierungen seit 2007 in welchem Umfang erhalten, und wie haben sich diese entwickelt?

Der Bundesregierung liegen in diesem Zusammenhang Informationen zu den folgenden Instituten vor:

Commerzbank AG:

Der Commerzbank wurden in den Jahren 2008 und 2009 Kapitalhilfen (§ 7 FMStFG) durch den Finanzmarktstabilisierungsfonds (FMS) gewährt. Die Commerzbank verfügte auch zum Zeitpunkt der Maßnahmengewährung über ein Portfolio an Schiffsfinanzierungen. Ein Zusammenhang zwischen diesem Portfolio und der Gewährung der Stabilisierungsmaßnahmen bestand aber nach Einschätzung der für die Verwaltung des FMS zuständigen Bundesrepublik Deutschland – Finanzagentur GmbH nicht. Dieses Portfolio sei auch nicht ursächlich für die Gewährung eines Garantierahmens für den Zeitraum zwischen den Jahren 2008 und 2012 durch den FMS gewesen.

Abwicklungsanstalten EAA und FMS-WM:

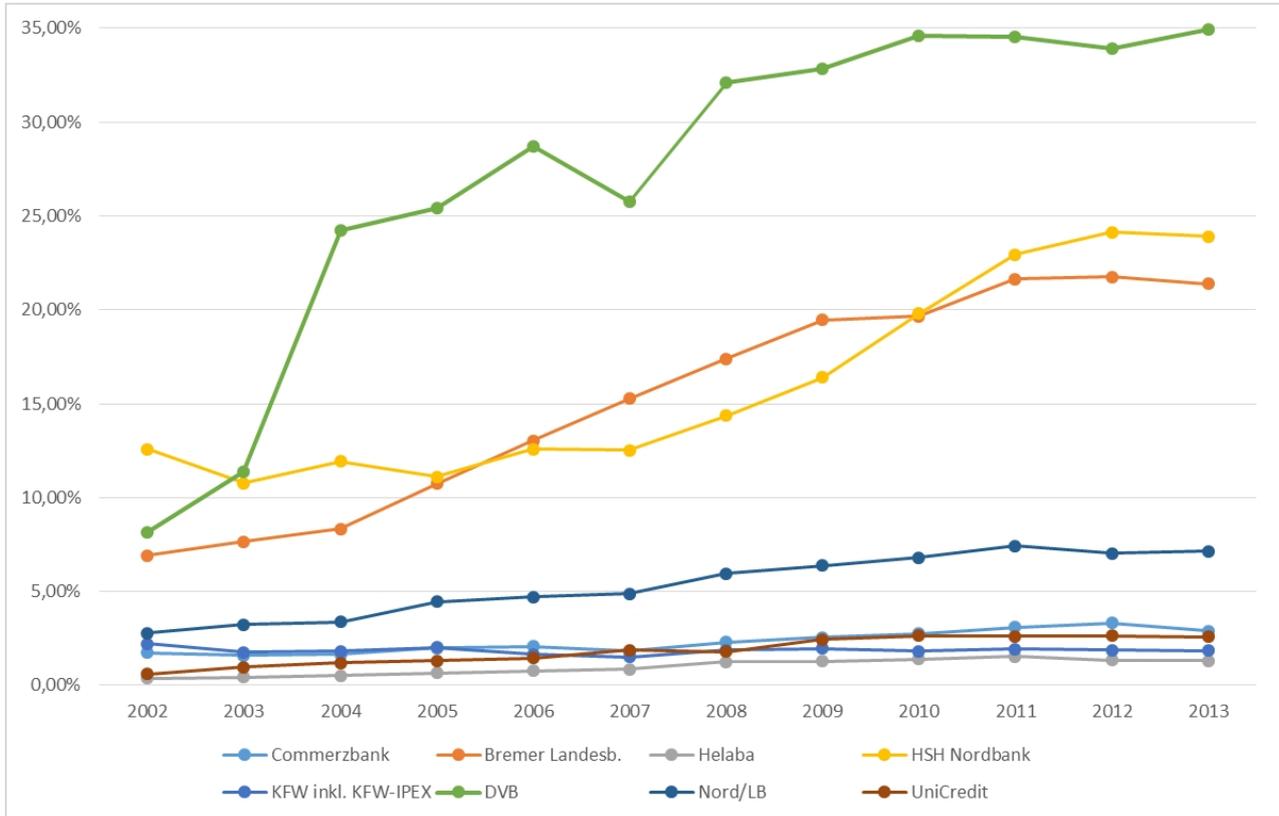
Auch für die FMS-Maßnahmen bei der HRE (Abwicklungsanstalt: FMS Wertmanagement) und WestLB (Abwicklungsanstalt: Erste Abwicklungsanstalt) sei nicht die Schiffsfinanzierungskrise maßgeblich gewesen, auch wenn das auf die Erste Abwicklungsanstalt übertragene Portfolio der ehem. WestLB letztlich auch Schiffsfinanzierungen beinhaltete. Auf die FMS Wertmanagement wurde kein Schifffahrtsportfolio übertragen.

16. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Gesamtschaden der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler zum 31. Dezember 2017, den diese durch aufgrund der Schifffahrtskrise erforderliche Maßnahmen von Bund und Länder erlitten haben (bitte gesamt und nach einzelner Bank aufschlüsseln; soweit Schäden auch auf die Schifffahrtskrise zurückzuführen sind, aber von anderen Ursachen nicht abgegrenzt werden können, bitte diese Schäden gekennzeichnet auch angeben)?

Die Stabilisierungsmaßnahmen des FMS hatten nach Einschätzung der für die Verwaltung des FMS zuständigen Bundesrepublik Deutschland – Finanzagentur GmbH keinen Bezug zur Schifffahrtskrise. Daher sind etwaige aus den damaligen Stabilisierungsmaßnahmen resultierende Gewinne oder Verluste auch nicht den Schiffsfinanzierungsportfolien zuzuordnen. Zu eventuellen Schäden der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler im Zusammenhang mit Maßnahmen der Länder kann die Bundesregierung keine Aussage treffen.

17. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Schiffsfinanzierungen am Gesamtkreditportfolio bei folgenden Banken seit 2000 entwickelt: HSH Nordbank Gruppe, NordLB Gruppe, Bremer Landesbank, Landesbank Hessen-Thüringen, KfW-Gruppe, Commerzbank Konzern, Unicredit Konzern, DVB Bank (bitte Entwicklung über die Jahre darstellen)?

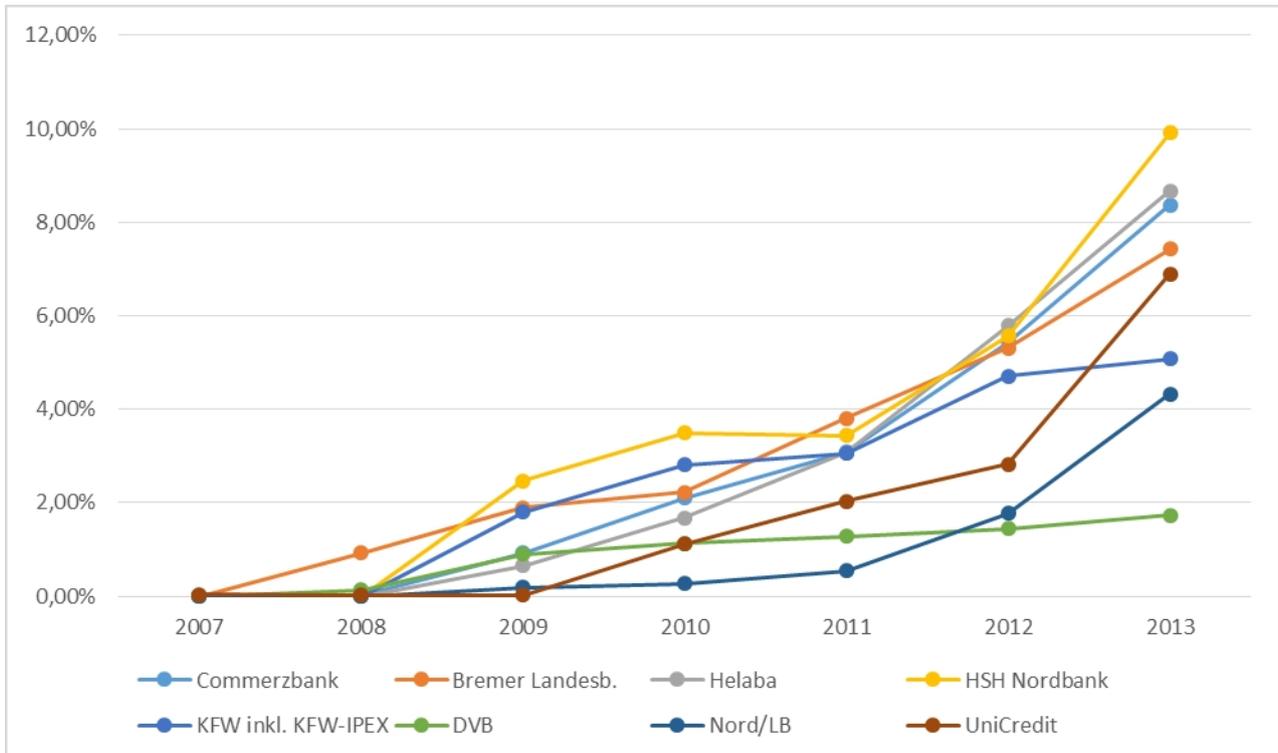
Grafik 6: Anteil der Schiffsfinanzierung am Gesamtkreditportfolio (in Prozent), 2002 – 2013



Die Daten zu der Grafik 6 sind vollständig aus dem Meldewesen zu Millionen-krediten generiert. Daten wurden teilweise manuell aggregiert. Die Daten wurden auf Konzernebene auf Grundlage des gegenwärtigen Konsolidierungskreises manuell konsolidiert. Wegen des Betrachtungszeitraumes wird auf die Ausführungen in der Antwort zu Frage 12 verwiesen.

18. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der NPL-Anteil, die Höhe der Wertberichtigungen bzw. Abschreibungen und der Rückstellungen im Schiffsportfolio der in Frage 17 benannten Banken seit 2000 entwickelt (bitte pro Jahr angeben)?

Grafik 7: Anteil der Einzelwertberichtigungen – EWB (in Prozent) am Geschäftsfeld Schiffe, Millionenkreditmeldewesen (2007 – 2013)



Die Daten zu der Grafik 7 sind vollständig aus dem Meldewesen zu Millionenkredit generiert. Wegen des Betrachtungszeitraumes wird auf die Ausführungen in der Antwort zu Frage 12 verwiesen.

Angaben zu NPLs bezogen auf Schiffsfinanzierungen liegen im bankaufsichtlichen Meldewesen nicht vor. Angaben zu Einzelwertberichtigungen (EWB) liegen seit März 2008 vor. Die Daten wurden auf Konzernebene auf Grundlage des gegenwärtigen Konsolidierungskreises manuell konsolidiert.

Geschlossene Schiffsfonds

19. Wie viel Kapital wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1990 bis 2017 in geschlossenen Schiffsfonds investiert (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?

Seit der Anwendbarkeit des Kapitalanlagegesetzbuchs (KAGB) ab Juli 2013 auf geschlossene Schiffsfonds, wenn sie als Investmentvermögen im Sinne des § 1 Absatz 1 KAGB anzusehen sind, wurde lediglich ein Schiffsfonds im Retailbereich aufgelegt, bei dem sich das eingezahlte und platzierte Kapital auf ca. 7,9 Mio. Euro belief.

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse über das in geschlossene Schiffsfonds investierte Kapital vor. Denn geschlossene Fonds fallen erst seit 2005 unter die von der BaFin zu beaufsichtigende Prospektspflicht, wes-

halb für die Jahre davor keine Aussagen getroffen werden können. In den Vermögensanlagen-Verkaufsprospekten ab 2005 musste der Anbieter zwar als Mindestangabe den geplanten einzuwerbenden Gesamtbetrag benennen. Die tatsächlich von den Anlegern investierten Summen sind hingegen nicht Gegenstand einer gesetzlichen Mitteilungspflicht des Anbieters.

20. Welche steuerlichen Erleichterungen wurden Investoren von Schiffsfonds im Zeitraum 1990 bis 2017 nach Kenntnis der Bundesregierung gewährt (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?

Investoren von Schiffsfonds wurden keine steuerlichen Erleichterungen gewährt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

21. In welchem Volumen wurden über welche Vertriebswege (bitte nach Marktakteuren aufschlüsseln) Schiffsfonds an Retail-Kunden seit 1990 nach Kenntnis der Bundesregierung vertrieben?

Die Angabe, über welche Vertriebswege Schiffsfonds an Retailkunden vertrieben wurden, ist keine gesetzlich vorgeschriebene Mindestangabe für die Verkaufsprospekte und daher nicht bekannt. Hinsichtlich des Volumens wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

Seit Anwendbarkeit des KAGB im Jahr 2013 wurden ca. 135 000 Euro über Vermittlung von Instituten mit einer Erlaubnis nach § 32 des Kreditwesengesetzes investiert. Die Vermittlung von circa 7 050 000 Euro erfolgte durch Finanzanlagenvermittler nach § 34f der Gewerbeordnung.

22. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die seit 2007 realisierten und wie hoch sind die Buchverluste von Investoren in Schiffsfonds?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Angaben vor.

23. Wann hat die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) erstmals Kenntnis von Anzeichen erhalten, dass Schiffsfonds in einer größeren Anzahl die prognostizierten Erträge nicht erwirtschaften werden können?

Vermögensanlagen-Verkaufsprospekte sind nicht auf inhaltliche Richtigkeit der Angaben, Tragfähigkeit der Projekte oder Seriosität bzw. Bonität der Anbieter zu prüfen.

Generell gilt, dass Angaben, die eine Prognose beinhalten, also z. B. Gewinnaussichten oder Planzahlen, deutlich als Prognosen kenntlich zu machen sind, um Anlegern die Unsicherheit ihres Eintritts aufzuzeigen. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

24. Welche Maßnahmen hat die BaFin daraufhin wann eingeleitet?

Schiffsfonds unterliegen keiner laufenden Solvenzaufsicht; insoweit bestand keine Grundlage für die Einleitung von Maßnahmen.

25. Wie viele Prospekte mit welchem Emissionsvolumen bzw. Gesamtbetrag der angebotenen Vermögensanlagen, die eine Beteiligung an einem geschlossenen Schiffsfonds zum Gegenstand hatten, hat die BaFin seit 1990 nach dem Vermögensanlagengesetz bzw. dem Verkaufsprospektgesetz bzw. dem Kapitalanlagegesetzbuch gebilligt bzw. die Veröffentlichung gestattet (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Geschlossene Schiffsfonds fallen erst seit der Einführung der Prospektspflicht für Vermögensanlagen im Juli 2005 den transparenzrechtlichen Vorschriften des Verkaufsprospektgesetzes bzw. des Vermögensanlagengesetzes seit 2012, so dass Angaben erst ab 2006 gemacht werden können.

Anzahl Prospekte (Eingänge) nach Verkaufsprospektgesetz/Vermögensanlagengesetz (VermAnlG) zu Beteiligungen an geschlossenen Schiffsfonds (vor Einführung des KAGB):

Jahr	Anzahl
2006*	192
2007	257
2008	267
2009	69
2010	69
2011	36
2012	19
2013	7

* Für das Jahr 2005 liegt keine gesonderte statistische Erfassung aufgeteilt nach Anlageobjekten vor.

Die Angabe in den Verkaufsprospekten zum Gesamtbetrag der angebotenen Vermögensanlage wird statistisch nicht erfasst.

Darüber hinaus gab es nach Inkrafttreten des KAGB im Jahr 2015 einen Prospektingang zu einer Kommanditbeteiligung, deren Anlageobjekt ein Schiff war. Im Jahr 2015 wurde die seit Inkrafttreten des Kapitalanlagegesetzbuchs bislang einzige Vertriebsgenehmigung nach § 316 des Kapitalanlagegesetzbuchs erteilt. Das Emissionsvolumen betrug ca. 7,9 Mio. Euro.

26. Wie hat die BaFin sichergestellt, dass die Angaben über die prognostizierten Erträge auf einer belastbaren Grundlage erfolgten?

Eine Belastbarkeitsprüfung von Prognosen wäre eine nichtzulässige inhaltliche Prüfung (vgl. Antwort zu Frage 23). Seit Juli 2005 wurden die Prospekte entsprechend der gesetzlichen Grundlagen auf Vollständigkeit der gesetzlichen Mindestangaben überprüft. Im Jahr 2012 wurde der gesetzliche Prüfungsmaßstab mit der Ablösung des Verkaufsprospektgesetzes durch das Vermögensanlagengesetz um die Kontrolle der inneren Widerspruchsfreiheit (Kohärenz) und der Verständlichkeit der Angaben erweitert.

Es sind zivilrechtliche Haftungsansprüche der Anleger gegen den Anbieter möglich, wenn der Prospekt unvollständig oder fehlerhaft ist. Der Anbieter haftet zudem für irreführende und unrichtige Angaben im Vermögensanlagen-Informationsblatt.

Im Rahmen der laufenden Aufsicht unter dem Kapitalanlagegesetzbuch findet keine wirtschaftliche Beurteilung statt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit prognostizierter Erträge wird damit nicht überprüft. Prognosen im Verkaufsprospekt sind jedoch deutlich als solche zu kennzeichnen.

27. Welche Finanzierungsarten für Schiffsfinanzierungen werden für Schiffsneubauten nach Kenntnis der Bundesregierung inzwischen gewählt, seitdem das sog. Fondsmodell nicht mehr trägt?

Die Finanzierungsarten für Schiffsfinanzierungen als Ersatz für das sog. Fondsmodell werden nach Auskunft der beteiligten Ressorts nicht von der Bundesregierung erfasst.

28. Wie bewertet die Bundesregierung das Ergebnis des aktuellen Gutachtens des Finanzmarktwächters der Verbraucherzentralen (<https://ssl.marktwaechter.de/sites/default/files/downloads/hintergrundpapier-kosten-geschlossene-fonds.pdf>), dass Anleger geschlossener Fonds mit den zur Verfügung gestellten Verkaufsdokumenten „keine Chance [haben], die Kosten komplett zu erfassen“ bzw. die Gesamtkostenbelastung unterschiedlicher Fonds zu vergleichen, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

Die Bewertung des Gutachtens dauert noch an. Grundsätzlich lässt sich zu den dort geäußerten Punkten jedoch zum jetzigen Zeitpunkt Folgendes sagen:

Zu der Behauptung, Initialkosten würden teils mit, teils ohne Ausgabeaufschlag genannt:

Nach den Musterbausteinen für Kostenklauseln geschlossener Publikums-AIF ist zwischen Ausgabeaufschlag und Initialkosten zu differenzieren. In den Anlagebedingungen müssen Ausgabeaufschlag und Initialkosten separat in Prozent von der Kommanditeinlage sowie auch die Gesamtsumme aus diesen beiden Kostenpositionen in Prozent vom Ausgabepreis angegeben werden. Indem die Bezugsgröße im einen Fall die Kommanditeinlage ist, im anderen der Ausgabepreis, der sich aus Kommanditeinlage und Ausgabeaufschlag zusammensetzt, kommt es zu unterschiedlichen Zahlen. Das lässt sich aufgrund der genannten Berechnungsweise jedoch nicht vermeiden. Der BaFin ist kein Fall bekannt, in dem eine Kapitalverwaltungsgesellschaft anders verfahren wäre. Sollte dies der Fall sein, würde es von Seiten der BaFin in jedem Fall beanstandet werden.

In den wesentlichen Anlegerinformationen sind Ausgabeaufschlag und Initialkosten ebenfalls separat neben der Gesamtkostenquote (die die laufenden Kosten betrifft) anzugeben und die Bezugsgröße (Ausgabepreis bzw. Kommanditeinlage) dabei offenzulegen.

Zu der Behauptung, bei den laufenden Kosten hätten sich zwischen den dreiseitigen wesentlichen Anlegerinformationen und dem Verkaufsprospekt erhebliche Abweichungen (bis zu 3,85 Prozent) gezeigt:

In der Summe der laufenden Vergütungen in den im Verkaufsprospekt abgedruckten Anlagebedingungen sind nicht alle Kosten enthalten, die in der Gesamtkostenquote der wesentlichen Anlegerinformationen einberechnet sein müssen. Die Anlagebedingungen enthalten eine vertraglich verbindliche Vereinbarung der Vergütungen, während die darüber hinausgehenden Aufwendungen nur dem Grunde nach zu nennen sind. In den wesentlichen Anlegerinformationen ist jedoch im Fall eines neuen Fonds eine Schätzung der Gesamtkostenquote abzugeben, die auch diese Aufwendungen umfasst, also in aller Regel deutlich höher

ausfällt als die Summe der reinen Vergütungen. Deshalb ist immer genau zu prüfen, welche Angaben verglichen werden. Die BaFin überprüft die Angaben in den genannten Dokumenten im Vertriebsverfahren auf Widerspruchsfreiheit und beanstandet ggfs. festgestellte Widersprüche.

Zu der Feststellung, die erfolgsabhängigen Vergütungen fielen zum Teil sehr hoch aus:

Von der BaFin können nur die Art der Berechnung der Erfolgsvergütung und die Transparenz der Regelung überprüft werden. Zahlenmäßige Höchstsätze können nicht vorgegeben werden, da dies eine wirtschaftliche Entscheidung der Kapitalverwaltungsgesellschaft ist. Zudem kann die Erfolgsvergütung nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss ins Verhältnis mit den sonstigen Kostenpositionen gesetzt werden.

Bankenaufsicht

29. Wann hat die BaFin das Bundesministerium der Finanzen im Zeitraum von 2007 bis 2017 über krisenhafte Erscheinungen bei Banken im Bereich Schiffsfinanzierungen unterrichtet, und welche Maßnahmen wurden daraufhin ergriffen?

Nach Eintreten der Krise wurde das BMF seitens der BaFin erstmals über den deutschen Gesamtmarkt im März 2009 informiert. Danach erfolgte eine anlassbezogene Berichterstattung und zudem eine vierteljährliche Berichterstattung.

Hinsichtlich der Maßnahmen der Aufsicht wird auf die Antwort zu den Fragen 31 bis 33 verwiesen.

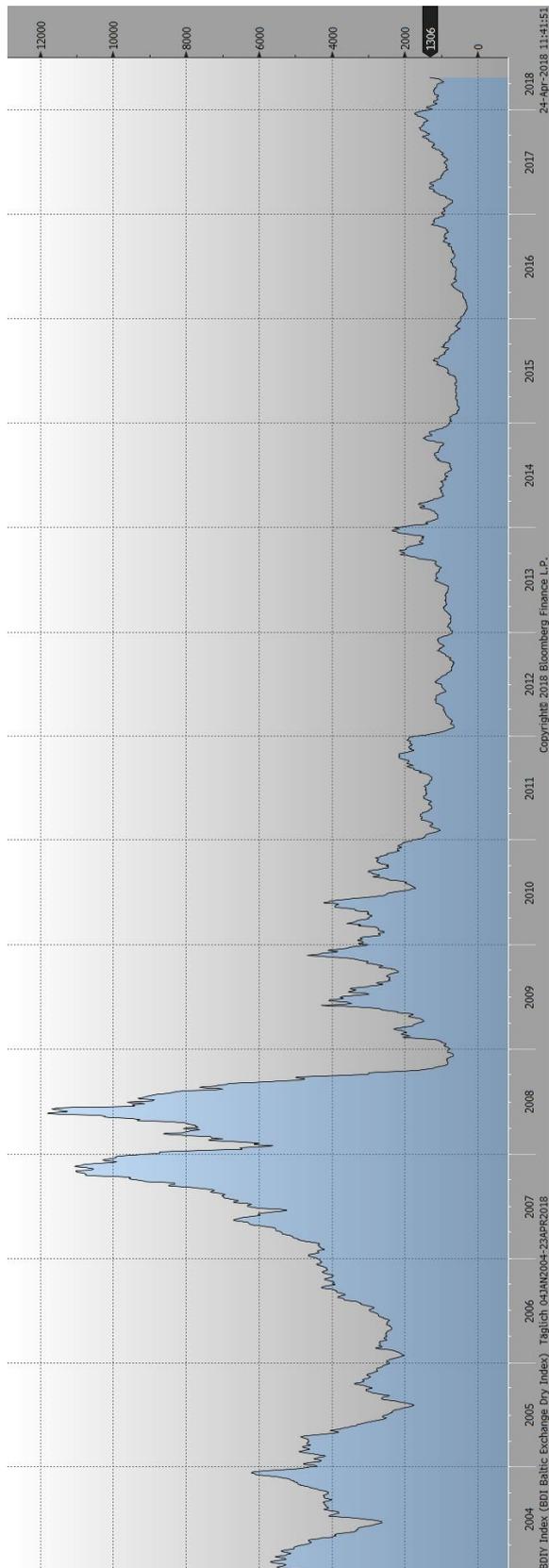
30. Wann hat die BaFin bzw. die Deutsche Bundesbank erstmals Untersuchungen der Schifffahrtskrise und ihrer Auswirkungen auf die beaufsichtigten Banken mit welchem Ergebnis veranlasst?

Warum nicht eher?

Die BaFin hat nach Ausbruch der Krise im vierten Quartal 2008 Untersuchungen im März 2009 zur Situation der Schifffahrt und zu Schiffsfinanzierungen durchgeführt. Sodann erfolgten institutsübergreifende Auskunftersuchen: Die erste horizontale Risikoanalyse in Form einer Umfrage unter Banken mit hohen Kreditbeständen in Schiffsfinanzierungen fand im Jahr 2009 mit Datenstichtag 31. März 2009 statt. Die Umfrage wurde gemeinsam von Bundesbank und BaFin durchgeführt. Hintergrund war die sich damals verschärfende Lage in der Schifffahrtsbranche infolge eines Einbruchs der Frachtraten.

Der hohe Anteil an notleidenden Krediten bei Schiffsfinanzierungen resultiert aus einer adversen Marktentwicklung: Während in den Jahren des globalen Aufschwungs vor der Finanz- und Wirtschaftskrise sowohl die Frachtraten als auch die Preise für neue Schiffe im Gleichlauf stiegen, folgten darauf Preisverfall und mangelnde Auslastung der vorhandenen Flotten. Betrachtet man den Preisindikator Baltic Dry Index (BDI, enthält Preise für die weltweite Verschiffung von Hauptfrachtgütern auf Standardrouten), lässt sich in der Zeitreihe nachvollziehen, dass nach einer massiven Anstiegsphase in den Jahren 2006 bis 2008 dieser im Zuge der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise zunächst im Jahre 2008 abfiel. Im Laufe des Jahres 2009 setzte eine Erholung ein, die Raten blieben jedoch unter den Höchstständen von 2007 bis Mitte 2008. Damit war die Motivation für aufsichtliches Handeln zu diesem Zeitpunkt gegeben.

Grafik 8: Baltic Dry Index 2004 – 2018



31. Wann hat die BaFin bzw. die Deutsche Bundesbank in den Jahren 2000 bis 2017 im Rahmen von routinemäßigen Aufsichtsgesprächen, anlassbezogenen Aufsichtsgesprächen, Teilnahmen an Aufsichtsratssitzungen und im Rahmen von Sonderprüfungen das Schiffsportfolio bei folgenden Banken zum Gegenstand gemacht: HSH Nordbank Gruppe, NordLB Gruppe, Bremer Landesbank, Landesbank Hessen-Thüringen, KfW-Gruppe, Commerzbank Konzern, Unicredit Konzern, DVB Bank?

DVB:

Datum	Art des Gesprächs
2008	Im Rahmen des Jahresgesprächs am 29.09.2008 wurde u. a. über die Auswirkung des konjunkturellen Abschwungs auf das Shipping Portfolio gesprochen.
2009	Anordnung einer Prüfung nach § 44 KWG. Prüfungsschwerpunkt u. a. das Kreditgeschäft bei Nichtbanken im Shipping-Portfolio.
2009	Im Jahresgespräch 2009 wurde als Reaktion auf das Prüfungsergebnis der Prüfung nach § 44 KWG sowie auf die Feststellungen im JA 2008 auch das Shipping Portfolio thematisiert.
2010	Mit Schreiben vom 12.02.2010 wurde durch die Deutsche Bundesbank eine Eignungsprüfung von Ratingsystemen im IRBA-Zulassungsverfahren angekündigt. Gegenstand waren u. a. für Shipping relevante Modelle.
2010	Am 22.04.2010 fand in den Räumlichkeiten der DVB ein Gespräch zur Risikovorsorge bzgl. des Shipping Portfolios statt.
2010	Im Rahmen des Jahresgesprächs 2010 wurde das Shipping Portfolio thematisiert.
2011	Im Rahmen des Jahresgesprächs 2011 wurde das Shipping Portfolio thematisiert.
2011	Anordnung einer Prüfung nach § 44 KWG mit dem Schwerpunkt Berechnung der Risikotragfähigkeit.
2012	Am 19.06.2012 fand ein Gespräch bzgl. eines IT Tools zur Prognostizierung von Charraten und Schiffswerten statt.
2012	Im Rahmen des Jahresgesprächs 2012 (21.11.2012) wurde das Shipping Portfolio thematisiert.
2013	Nachschauprüfung der vorherigen Prüfung zur Berechnung der Risikotragfähigkeit.
2013	Mit Schreiben vom 25.03.2013 wurde eine Deckungsprüfung angeordnet.
2013	Prüfung nach § 44 KWG, die u. a. Schiffsfinanzierungen zum Gegenstand hatte. Im Rahmen eines Gesprächs am 02.11.2013 wurde das Shipping Portfolio thematisiert.

Landesbank Hessen-Thüringen:

Das Schiffsfinanzierungsportfolio der Helaba wurde als Teil des Kreditportfolios der Bank u. a. im Rahmen von Aufsichtsgesprächen thematisiert. Die Bank hat bereits in der Risikostrategie 2011 einen Neugeschäftsstopp und einen Abbau der bestehenden Portfolios festgelegt. Daher war das Schiffsportfolio im Rahmen der fachaufsichtlichen Arbeit eines von vielen Themen, das in Aufsichtsgesprächen thematisiert wurde. Aufgrund der nachgeordneten solvenzaufsichtlichen Relevanz des Portfolios für die Helaba stand es nicht im Fokus der institutsspezifischen Aufsichtstätigkeit.

Commerzbank und Deutsche Schiffsbank:

Datum	Art des Gesprächs
2009	Prüfung nach § 44 Abs. 1 S. 2 KWG: Eignungsprüfung bankinterner Ratingsysteme gemäß § 62 SolvV; hier: Prüfung eines Ratingverfahrens für Schiffsfianzierungen (Sonderprüfung Schiffsportfolio Commerzbank)
2010	Prüfung nach § 44 Abs. 1 S. 2 KWG: Prüfung der Werthaltigkeit des Kreditportfolios (Sonderprüfung Schiffsportfolio Deutsche Schiffsbank)
2010	Prüfung nach § 44 Abs. 1 S. 2 KWG: Eignungsprüfung bankinterner Ratingsysteme gemäß § 62 SolvV; hier: Prüfung eines Ratingverfahrens für Schiffsfianzierungen (Sonderprüfung Schiffsportfolio Deutsche Schiffsbank)
2011	Prüfung nach § 44 Abs. 1 S. 2 KWG: Engagement- und Prozessprüfung in Bezug auf das Schiffsportfolio (Sonderprüfung Schiffsportfolio Commerzbank)
2011	Prüfung nach § 44 Abs. 1 S. 2 KWG: MaRisk-Prüfung (Sonderprüfung Schiffsportfolio Deutsche Schiffsbank)
2011	Prüfung nach § 44 Abs. 1 S. 2 KWG i. V. m. § 3 S. 3 PfandBG (Deckungsprüfung) (Sonderprüfung Schiffsportfolio Deutsche Schiffsbank)
2013	Prüfung nach § 44 Abs. 1 S. 2 KWG: MaRisk-Prüfung in Bezug auf das Mitte 2012 gebildete Abbausegment (u. a. Schiffsfianzierungen) (Sonderprüfung Schiffsportfolio Commerzbank)
2014	Prüfung nach § 44 Abs. 1 S. 2 KWG: Eignungsprüfung bankinterner Ratingsysteme; hier: Prüfung eines Ratingverfahrens für Schiffsfianzierungen (Sonderprüfung Schiffsportfolio Commerzbank)
05.05.2009	routinemäßiges Aufsichtsgespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der Commerzbank (Aufsichtsgespräche)
04.09.2009	routinemäßiges Aufsichtsgespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der Commerzbank (Aufsichtsgespräche)
10.11.2009	Gespräch zum Bereich Shipping mit den zuständigen Vorstandsmitgliedern der Commerzbank und der Deutschen Schiffsbank (Aufsichtsgespräche)
27.11.2009	routinemäßiges Aufsichtsgespräch mit dem Vorstand der Deutsche Schiffsbank (Aufsichtsgespräche)
05.11.2010	routinemäßiges Aufsichtsgespräch mit dem Risikovorstand der Commerzbank (Aufsichtsgespräche)
08.11.2010	routinemäßiges Aufsichtsgespräch mit dem Vorstand der Deutschen Schiffsbank (Aufsichtsgespräche)
28.01.2011	anlassbezogenes Gespräch zum Thema Shipping mit den zuständigen Vorstandsmitgliedern der Commerzbank und der Deutschen Schiffsbank (Aufsichtsgespräche)
27.04.2011	anlassbezogenes Gespräch der Deutschen Bundesbank (ohne BaFin-Teilnahme) zur Ausrichtung des Bereichs Shipping/Verschmelzung der DSB mit den zuständigen Vorstandsmitgliedern von Commerzbank und Deutscher Schiffsbank (Aufsichtsgespräche)
23.11.2011	routinemäßiges Aufsichtsgespräch zum Thema Shipping mit dem Vorstand der Deutschen Schiffsbank (Aufsichtsgespräche)
07.12.2011	anlassbezogener Workshop zum Thema Shipping mit den zuständigen Vorstandsmitgliedern von Commerzbank und Deutscher Schiffsbank (Aufsichtsgespräche)
13.06.2012	anlassbezogenes Gespräch zum Management von Konzentrationsrisiken (u. a. Schiffsfianzierungen) mit dem Bereichsvorstand Risikocontrolling der Commerzbank (Aufsichtsgespräche)

Datum	Art des Gesprächs
03.07.2012	anlassbezogenes Gespräch zum Strategiewechsel und zum geplanten Abbau des Shippingportfolios mit dem zuständigen Vorstandsmitglied der Commerzbank
20.07.2012	anlassbezogenes Gespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der Commerzbank zum Strategiewechsel in Bezug auf Schiffsfinanzierungen (Aufsichtsgespräche)
23.08.2012	routinemäßiges Aufsichtsgespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der Commerzbank (Aufsichtsgespräche)
08.10.2012	anlassbezogenes Gespräch zur Gründung eines internen Abbausegments u. a. für Schiffsfinanzierungen mit den zuständigen Vorstandsmitgliedern der Commerzbank (Aufsichtsgespräche)
19.11.2012	routinemäßiges Aufsichtsgespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden und dem Finanzvorstand der Commerzbank (Aufsichtsgespräche)
03.12.2012	routinemäßiges Aufsichtsgespräch mit dem Risikovorstand der Commerzbank (Aufsichtsgespräche)
26.02.2013	anlassbezogenes Gespräch mit dem Chief Credit Risk Officer der Commerzbank (Aufsichtsgespräche)
02.09.2013	anlassbezogener Workshop zur Strategie in den einzelnen Geschäftsfeldern mit Bereichsvorständen der Commerzbank (Aufsichtsgespräche)
25.11.2013	routinemäßiges Aufsichtsgespräch mit dem Risikovorstand der Commerzbank (Aufsichtsgespräche)
12.03.2014	routinemäßiges Aufsichtsgespräch mit dem Risikovorstand der Commerzbank (Aufsichtsgespräche)

Teilnahme an Aufsichtsratssitzungen:

An den i. d. R. vierteljährlichen Sitzungen des Aufsichtsrates sowie des Risikoausschusses des Aufsichtsrates haben Vertreter des aufsichtsführenden Referats regelmäßig teilgenommen. Insbesondere bei den letztgenannten Sitzungen wurde regelmäßig über das Schiffsportfolio berichtet und diskutiert.

Aufgrund der eigenen Erkenntnisse aus den angeordneten Sonderprüfungen und festgesetzten Prüfungsschwerpunkten nach § 30 KWG sowie den regelmäßigen Gesprächen mit Vertretern des Vorstands und Risikomanagements war es in Bezug auf das Schiffsportfolio im betrachteten Zeitraum nicht erforderlich, dieses in Aufsichtsratssitzungen zum Gegenstand zu machen.

HSH Nordbank:

Datum	Art des Gesprächs
29.06.2004	reguläres Aufsichtsgespräch
13.06.2005	reguläres Aufsichtsgespräch
18.05.2006	IRBA Zulassungsprüfung Ratingmodul Schiffe (Prüfungen nach § 44 KWG)
07.09.2006	reguläres Aufsichtsgespräch
12.12.2007	Pfandbrief-Deckungsprüfung (Prüfungen nach § 44 KWG)
23.07.2008	reguläres Aufsichtsgespräch
05.12.2008	Pfandbriefgeschäft, JAPB 2008 (Schwerpunktfestsetzungen nach § 30 KWG zu Schiffsportfolio-bezogenen Inhalten)
09.02.2009	anlassbezogenes Aufsichtsgespräch
23.07.2009	reguläres Aufsichtsgespräch
17.09.2009	Werthaltigkeit von Forderungen und Sicherheiten bez. Schiffsfinanzierungen, JAPB 2009 (Schwerpunktfestsetzungen nach § 30 KWG zu Schiffsportfolio-bezogenen Inhalten)
07.10.2009	Pfandbrief-Deckungsprüfung (Prüfungen nach § 44 KWG)
12.05.2010	reguläres Aufsichtsgespräch
14.09.2011	reguläres Aufsichtsgespräch
24.10.2011	Werthaltigkeit, Sicherheitenbewertung und Bankplanung bez. Schiffsfinanzierungen, JAPB 2011 (Schwerpunktfestsetzungen nach § 30 KWG Schiffsportfolio-bezogenen Inhalten)
06.09.2012	Werthaltigkeit von Forderungen und Sicherheiten im Schiffskreditportfolio, JAPB 2012 (Schwerpunktfestsetzungen nach § 30 KWG Schiffsportfolio-bezogenen Inhalten)
09.10.2012	anlassbezogenes Aufsichtsgespräch
09.11.2012	Pfandbrief-Deckungsprüfung (Prüfungen nach § 44 KWG)
17.12.2012	anlassbezogenes Aufsichtsgespräch
27.06.2013	Prüfung nach § 44 KWG; Kreditgeschäft Schiffe
21.07.2014	reguläres Aufsichtsgespräch

KfW:

Aufsichtsgespräche: In den jährlichen routinemäßigen Aufsichtsgesprächen mit der KfW bzw. der KfW IPEX-Bank in dem jeweils relevanten Zeitraum (siehe Vorbemerkung) wurde das Thema Schiffsfinanzierungen regelmäßig thematisiert. Mit der KfW IPEX-Bank fanden im Jahr 2009 und 2017 (inkl. KfW-Portfolio) darüber hinaus anlassbezogene Aufsichtsgespräche speziell zum Schiffsportfolio statt.

Sonderprüfungen: In 2010 hat die BaFin eine Sonderprüfung nach § 44 KWG zu Schiffskrediten bei der KfW IPEX-Bank angeordnet. Im Rahmen der Jahresabschlussprüfungen 2008 (Bewertung der Sicherheiten) und 2012 (Angemessenheit der Wertberichtigungen; „Kampagne“ bei mehreren dt. Schiffsbanken) hat die BaFin ferner einen Prüfungsschwerpunkt nach § 30 KWG zu Schiffsfinanzierungen bei der KfW IPEX-Bank festgelegt.

UniCredit:

Das Schiffsportfolio der UniCredit war bei folgenden Aufsichtsgesprächen im Rahmen der laufenden Solvenzaufsicht eines von mehreren Themen:

Datum	Art des Gesprächs
26.10.2009	Gespräch zur Entwicklung Restructuring Workout (anlassbezogen)
16.12.2009	Gespräch zur Risikosituation (anlassbezogen)
29.01.2010	Jahresgespräch mit Vorstand (Routinegespräch)
04.05.2010	Gespräch zur Entwicklung Restructuring Workout (anlassbezogen)
11.02.2011	Jahresgespräch mit Vorstand (Routinegespräch)
17.03.2011	Gespräch zur Entwicklung Restructuring Workout (anlassbezogen)
19.04.2012	Gespräch mit CIB-Vorstand (anlassbezogen)
14.06.2012	Telefonat mit Vorstandsmitgliedern (anlassbezogen)
15.11.2012	Vorstandsgespräch (anlassbezogen)
19.02.2013	Jahresgespräch mit Vorstand (Routinegespräch)
24.07.2014	Strategiegespräch Vorstand (Routinegespräch)

Darüber hinaus waren Teilaspekte der Geschäftsorganisation mit Bezug zum Schiffsportfolio Gegenstand von Sonderprüfungen, u. a. in den Jahren 2009 (Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsorganisation im Kreditgeschäft mit Multinational Customers), 2010 (Verfahren zur Ermittlung und Sicherstellung der Risikotragfähigkeit) und 2013 (Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsorganisation im Geschäftsbereich „Markets“ und „Financing & Advisory“). Die IRBA-Ratingmodelle zum Schiffsportfolio waren seit ihrer aufsichtlichen Zulassung, der Ergebnisse von Sonderprüfungen zugrunde lagen, zudem Gegenstand der routinemäßigen Aufsichtstätigkeit.

Bremer Landesbank:

Datum	Art des Gesprächs
11.11.2008	Aufsichtsgespräch CEO, (anlassbezogen); u. a. Schiffsfinanzierung
16.03.2009	Aufsichtsgespräch, (routinemäßig); Risikolage Kreditgeschäft, Fokus: Schiffsfinanzierung
08.05.2009	Aufsichtsgespräch, (anlassbezogen); Folgegespräch (follow-up zum Gespräch vom 16.03.2009) in erster Linie wegen Schiffsfinanzierung
08.09.2009	Deckungsprüfung bei der Bremer Landesbank nach § 44 Abs. 1 Satz 2 KWG in Verbindung mit § 3 Satz 3 PfandBG.
23.02.2010	Aufsichtsgespräch, (routinemäßig); Risikolage Kreditgeschäft, Fokus: Schiffsfinanzierung/-bewertung
05.08.2010	Aufsichtsgespräch, (routinemäßig); u. a. Schiffsportfolio
09.03.2011	Aufsichtsgespräch, (routinemäßig); Entwicklung Schiffsportfolio
24.02.2012	Aufsichtsgespräch, (anlassbezogen); Gespräch wegen der Prüfung Konzernrevision zu „Regelungen und Umsetzung der Ausfallgründe, -erkennung, -rating und Gesundung von ausgefallenen Kreditnehmern“; Thema u. a. Schiffskrise
28.02.2012	Sonderprüfung nach § 44 Abs. 1 Satz 2 KWG. Untersucht wurde die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsorganisation des Kreditgeschäfts gemäß § 25a Abs. 1 Satz 3 Nr. 1 KWG untersucht.
31.07.2012	Deckungsprüfung nach § 44 Abs. 1 Satz 2 KWG in Verbindung mit § 3 Satz 3 PfandBG.
08.06.2012	Aufsichtsgespräch, (routinemäßig); Risikolage im Kreditgeschäft mit Schwerpunkt Schiffsfinanzierungen; Reduzierung des Schiffsportfolios
14.12.2012	Aufsichtsgespräch, (anlassbezogen); Aktuelle Situation, Strategie und künftige Entwicklung des Schiffsfinanzierungsportfolios
11.03.2013	Aufsichtsgespräch, (routinemäßig); u. a. Veränderungen des Schiffsportfolios und dessen Risikolage

NordLB:

Datum	Art des Gesprächs
08.09.2009	Deckungsprüfung bei der NORD/LB nach § 44 Abs. 1 Satz 2 KWG in Verbindung mit § 3 Satz 3 PfandBG. Das Institut wurde zur Überprüfung, Anpassungen und anschließendem Nachweis aufgefordert.
02.03.2009	Sonderprüfung nach § 44 Abs. 1 Satz 2 KWG (Prüfung umfasste stichprobenweise die Portfolien Schiffe, Energie sowie Infrastruktur). Untersucht wurde die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsorganisation des Kreditgeschäfts gemäß § 25a Abs. 1 Satz 3 Nr. 1 KWG. Gegenstand der Prüfung war das Risikomanagement im Kreditgeschäft im Sinne des Rundschreibens 5/2007 (Mindestanforderungen an das Risikomanagement).
26.11.2009	Aufsichtsgespräch (routinemäßig): Geschäftssegmententwicklung „Schiffe“, Risikovorsorge, Bewertung von Schiffen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung gemäß § 30 KWG
15.07.2010	Aufsichtsgespräch (routinemäßig): Ertragsentwicklung und Kapitalplanung (u. a. Risikovorsorgebedarf im Kreditgeschäft)
15.08.2011	Aufsichtsgespräch (routinemäßig): Risikovorsorgebedarf im Kreditgeschäft, Schiffsportfolio allgemein
31.05.2012	Aufsichtsgespräch (routinemäßig): „Zielbild 2016“ (Abbau Schiffsfinanzierung)
24.05.2013	Aufsichtsgespräch (routinemäßig): Kreditgeschäft: Risikoschwerpunkt Schiffsportfolio
04.09.2013	Aufsichtsgespräch (routinemäßig): Entwicklung des aufsichtsrechtlichen Eigenkapitals und über die Ertragslage (u. a. Entwicklungen im Schiffssegment)
21.07.2014	Aufsichtsgespräch (routinemäßig): Diskussion über mögliche negative Einflussfaktoren auf das Geschäftsmodell (u. a. Geschäftssegment „Schiffe“)

32. In welchen der in der vorbezeichneten Frage erfragten Prüfungshandlungen hat die Bankenaufsicht auf eine Rückführung des bestehenden Schiffsportfolios oder des Neugeschäfts bei welcher Bank gedrängt?

Landesbank Hessen-Thüringen:

Die HeLaBa hat bereits in der Risikostrategie 2011 einen Neugeschäftsstopp und einen Abbau der bestehenden Portfolien festgelegt, was dem aufsichtlichen Interesse an einer Reduzierung von Risiken im Schiffsportfolio entsprach.

Commerzbank und Deutsche Schiffsbank:

In den Jahren 2009 bis Mitte 2012 gehörten Schiffsfinanzierungen zum Kerngeschäft der Commerzbank. Neugeschäft wurde jedoch nur in begrenztem Umfang betrieben. Die Geschäftstätigkeit fokussierte auf Umstrukturierungen, Neuordnungen von Engagements und Abwicklungen. Im Juni 2012 beschloss der Vorstand der Commerzbank, u. a. das Geschäftsfeld Schiffsfinanzierungen komplett einzustellen, in eine interne Abbaueinheit auszulagern und das bestehende Portfolio vollständig abzubauen. Unter enger aufsichtlicher Begleitung (siehe auch Antwort zu Frage 33) wurde das Shipping-Portfolio in schwierigerem Marktumfeld bis 2013 halbiert.

HSH:

Im Rahmen des Beihilfeverfahrens wurde dem Institut durch den Auflagen- und Zusagenkatalog der EU-Kommission vom 21. September 2011 auferlegt, seine Geschäftsaktivitäten im Bereich Schifffahrtsfinanzierungen bis 31. Dezember 2014 auf rund 15 Mrd. Euro zu reduzieren. Die Aushandlung dieser Bedingungen erfolgte unter Beteiligung der Aufsicht und ihre Einhaltung wurde durch BaFin und Bundesbank überwacht.

NORD/LB:

Anfang 2012 hat das Institut u. a. als Reaktion auf die Schifffahrtskrise das „Zielbild 2016“ (siehe Antwort zu Frage 31) festgelegt, das neben der sukzessiven vermögensschonenden Rückführung der Bilanzsumme den Rückbau des Geschäftsfelds „Schiffsfinanzierungen“ vorsah. Der durch das Management der Bank betriebene Abbau des Schiffsportfolios wurde seitens der Aufsicht eng begleitet.

KfW:

Die KfW und die KfW IPEX Bank führen Problemportfolien aus eigener Initiative aktiv zurück und tätigen dort nur noch selektiv Neugeschäft.

UniCredit:

Das Institut entschied in Reaktion auf die wirtschaftliche Lage am Schiffsmarkt selbst, das Schiffsportfolio abzubauen. Das Vorgehen der Bank wurde im Rahmen der Fachaufsicht eng begleitet.

33. Welche anderen aufsichtlichen Maßnahmen bezüglich des Schiffsportfolios der in Frage 30 aufgeführten Banken hat die Bankenaufsicht in den Jahren 2000 bis 2017 ergriffen?

Welche Maßnahmen sind aktuell vorgesehen bzw. in Planung?

DVB:

Datum	Art der Maßnahme
2008	Im Nachgang zur Auswertung des Jahresabschluss 2008 Aufforderung an die Bank, bei künftigen Änderungen anerkannter Gutachter für die Ermittlung der Sicherheiten im Segment Shipping die Zustimmung des Vorstandes einzuholen.
2008	Deutsche Bundesbank wurde um eine aktuelle Risikoeinschätzung zur DVB gebeten.
2009	Auf Basis des von der Bank am 28.05.2009 zur Verfügung gestellten Shipping Portfolio Reports wurden diverse Rückfragen an die Bank adressiert.
2009	Aufforderung, monatlich die Closely Monitored List sowie die Watchlist zu liefern sowie eine Ad-hoc Meldung abzugeben, sollten sich zwischen zwei Berichtsperioden wesentliche Änderungen ergeben (z. B. EWB Bildung).
2009	Heranziehung im Rahmen einer institutsübergreifenden Erhebung zu Schiffsfinanzierungen (bestehend u. a. aus quantitativen und qualitativen Teil sowie Angaben zu Stresstests). Es erfolgte eine Auswertung durch die Deutsche Bundesbank.
2010	Im Nachgang zu dem Gespräch zur Risikovorsorge im Shipping Portfolio vom 22.04.2010 (siehe Frage 31.) wurden der Bank die aufsichtlichen Bedenken zur Höhe der Wertberichtigungen mitgeteilt. Weiterhin wurde Fortführung des monatlichen Reportings zu problembehafteten Krediten angefordert.
2010	Heranziehung zur Umfrage zum Shipping-Portfolio (bestehend aus quantitativen und qualitativen Teil) an die Bank gesendet.
2010	Anforderung von Berichten der Internen Revision (u. a. zum Thema Shipping); Auswertung durch die Bundesbank.
2011	Auskunftsersuchen zur Auswirkung der negativen Entwicklungen von Schiffsfondsanbietern und der Reedereien Korea Line Corporation und BELUGA auf die DVB-Gruppe an die Bank.
2011	Im Nachgang zur Auswertung des Jahresabschlusses 2010 Anforderung von Informationen zu Prozessen im Kreditgeschäft.
2012	Festlegung eines Schwerpunkts für die Jahresabschlussprüfung 2012 u. a. auf für das Shipping Portfolio relevante Bereiche. Gespräch zwischen Aufsicht und dem Jahresabschlussprüfer dazu.
2013	Ab Q2/2013 hat die DVB an dem vierteljährlichen institutsübergreifendem Auskunftsersuchen, von dem insgesamt eine Vielzahl an Instituten betroffen war, zu Schiffsfinanzierungen teilgenommen.

Helaba:

Mit Schreiben vom 26. Juli 2013 initiierte die Bundesbank in Absprache mit der BaFin ein institutsübergreifendes Auskunftsersuchen zu Schiffsfinanzierungen, um mögliche Risiken hieraus einschätzen zu können (siehe auch Maßnahmen bei der DVB in obiger Tabelle). Von dieser Abfrage war die Helaba mit ihrem Schiffsportfolio betroffen. Unter Verweis auf § 44 Absatz 1 Satz 1 KWG mussten erstmalig zum Stichtag 30. Juni 2013 Angaben zu den Schiffsportfolios eingereicht werden. Die Erhebung erfolgte daraufhin vierteljährlich.

Des Weiteren wurde bei der Helaba auf Anordnung der BaFin vom 7. September 2012 das Segment der Schifffahrtsfinanzierung durch eine Schwerpunktsetzung nach § 30 KWG bei der Jahresabschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2012 im Rahmen einer breiter angelegten Kampagne genauer betrachtet. Diese ergab ein unauffälliges Ergebnis.

Die Auswertungen zeigten für die Helaba keine solvenzaufsichtlich kritischen Ergebnisse. Da der Vorstand der Helaba bereits in der Risikostrategie 2011 einen Neugeschäftsstopp und einen Abbau der bestehenden Portfolien festgelegt hatte, wurde die Entwicklung des Schiffsportfolios im Rahmen der laufenden Aufsicht fortwährend überwacht.

Commerzbank und Deutsche Schiffsbank:

Neben den o. g. Auskunftersuchen gemäß § 44 Absatz 1 KWG sowie den Sonderprüfungen gemäß § 44 Absatz 1 Satz 2 KWG wurden folgende aufsichtliche Maßnahmen ergriffen:

Die BaFin legte für die Prüfung des Jahresabschlusses 2009 Schiffsfinanzierungen als Prüfungsschwerpunkt gemäß § 30 KWG bei der Commerzbank fest.

Ein weiterer Prüfungsschwerpunkt gemäß § 30 KWG in Bezug auf die Werthaltigkeit der Forderungen und Sicherheiten im Schiffskreditgeschäft wurde für den Jahresabschluss 2012 der Commerzbank festgelegt.

Im Januar 2013 forderte die Aufsicht die Commerzbank auf, aufgrund von Schwächen im Ratingsystem für Schiffsfinanzierungen auf die vorzuhaltenden Eigenmittel sämtlicher Positionen im Anwendungsbereich dieses Ratingsystems einen relativen Aufschlag vorzunehmen. Dieser Aufforderung ist das Institut nachgekommen. Die Entwicklung des Schiffsfinanzierungsportfolios im Commerzbank Konzern wurde aufsichtlich eng begleitet. Neben den unter Frage 31 aufgeführten Aufsichtsgesprächen und Sonderprüfungen sowie den o. g. formellen aufsichtlichen Maßnahmen wurde eine Reihe von Berichtspflichten auferlegt. Unter anderem wurden vierteljährliche Portfolioübersichten (Commerzbank) von der Aufsicht angefordert und analysiert. Weiterhin wurden sämtliche Unterlagen aus den wöchentlichen Vorstandssitzungen und den vierteljährlichen Aufsichtsratssitzungen bezüglich des Schiffsfinanzierungsportfolios ausgewertet. Flankiert wurden diese Maßnahmen durch eine Reihe von Ad-hoc-Anfragen zu signifikanten Einzelengagements.

HSH:

Die Aufsicht hat die Entwicklung im Schiffsportfolio eng und fortlaufend überwacht. Am 15. Dezember 2013 ging ein Schreiben an die Bank zu Mängeln im Schiffskreditgeschäft hinsichtlich Personalausstattung, Aufbauorganisation und Strategie. Die Bereinigung der im Rahmen der Prüfungen (siehe Antwort zu Frage 31) festgestellten Mängel durch das Institut wurde von Seiten der Aufsicht eng begleitet.

KfW:

Die Aufsicht überwacht die Entwicklung im Schiffsportfolio eng und fortlaufend. Aufsichtliche Maßnahmen, die über die in Frage 31 hinausgehen, waren bislang nicht erforderlich. Zudem erfolgt eine aktive Bereinigung und Risikobegrenzung von Problemportfolien durch KfW/IPEX (vgl. Antwort zu Frage 32).

UniCredit:

Mit Schreiben vom 16. November 2012 hat die BaFin im Rahmen einer allgemeinen Kampagne einen Prüfungsschwerpunkt gemäß § 30 KWG auch bei der UniCredit festgelegt, der die Werthaltigkeit von Forderungen und Sicherheiten im Schiffskreditportfolio der Bank zum Inhalt hatte.

Am 8. August 2013 hat die Aufsicht den Vorstand über die Ergebnisse der Schwerpunktprüfung gemäß § 30 KWG bei der Jahresabschlussprüfung 2012 informiert. Die Bank wurde aufgefordert, festgestellte Defizite (i. w. organisatorischer Art) zeitnah abzustellen, um so insbesondere die Risikokultur zu verbessern.

Die sich aus dem Schiffsportfolio ergebenden Risiken sowie Schwachstellen in der Geschäftsorganisation mit Bezug zum Schiffsportfolio wurden darüber hinaus im Rahmen der gemeinsamen Entscheidungen des Supervisory Colleges über eine angemessene Kapitalausstattung berücksichtigt.

Bremer Landesbank:

Datum	Art der Maßnahme
seit 2009	Regelmäßige Treffen mit dem Vorstand und Bereichsvertretern der Bank
19.11.2009	Festlegung von Prüfungsschwerpunkten im Rahmen der Jahresabschlussprüfung 2009 gemäß § 30 KWG (Sicherheitenbewertung bei Schiffsfianzierungen)
23.02.2010	Aufforderung der quartalsweisen Einreichung des Risikoberichts, der Bilanz und der GuV
24.10.2011	Festlegung von Prüfungsschwerpunkten im Rahmen der Jahresabschlussprüfung 2011 gemäß § 30 KWG (Schiffsfianzierungen)
24.02.2012	Anforderung einer Art „Ablaufbilanz“ bzgl. der (Problem)schiffe und die Auswirkung dieser Ausfälle auf die Bank
05.09.2012	Festlegung von Prüfungsschwerpunkten im Rahmen der Jahresabschlussprüfung 2012 gemäß § 30 KWG (Werthaltigkeit von Forderungen und Sicherheiten im Schiffskreditportfolio)

NordLB:

Datum	Art der Maßnahme
11.11.2009	Festlegung von Prüfungsschwerpunkten im Rahmen der Jahresabschlussprüfung 2009 gemäß § 30 KWG (Sicherheitenbewertung bei Schiffsfianzierungen)
14.10.2011	Festlegung von Prüfungsschwerpunkten im Rahmen der Jahresabschlussprüfung 2011 gemäß § 30 KWG (Schiffsfianzierungen)
29.08.2012	Auswertung eines Berichts der internen Revision der Bank durch die Deutsche Bundesbank. Gegenstand der Prüfung waren Teilbereiche der Schiffsfianzierungen. Das Institut wurde aufgrund der außerordentlichen Bedeutung des Bereichs Schiffsfianzierungen aufgefordert regelmäßig Bericht zu erstatten über den Stand der ergriffenen Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel.
05.09.2012	Festlegung von Prüfungsschwerpunkten im Rahmen der Jahresabschlussprüfung 2012 gemäß § 30 KWG (Werthaltigkeit von Forderungen und Sicherheiten im Schiffskreditportfolio)
13.08.2014	Auskunftersuchen zu möglichen Unregelmäßigkeiten bei Schiffsverkäufen nach Hinweisen durch einen Whistleblower

Direktinvestments mit Fokus auf den Fall P&R

34. Wie viele Anlegerinnen und Anleger haben nach Kenntnis der Bundesregierung bzw. der BaFin Direktinvestitionen über P&R getätigt, und in welcher Höhe insgesamt?

Der BaFin liegen gebilligte Vermögensanlagen-Verkaufsprospekte für die P&R Transport-Container GmbH seit Anfang 2017 vor. Da die Anzahl derjenigen Anlegerinnen und Anleger, die sich an den Direktinvestments der P&R Transport-Container GmbH (Nr. 5001 bis 5005) beteiligt haben, keine Mindestangabe im Verkaufsprospekt ist, ergeben sich diesbezüglich jedoch keine Erkenntnisse aus den Verkaufsprospekten. Über vor 2017 angebotene Direktinvestments anderer Gesellschaften der P&R Gruppe liegen dementsprechend ebenfalls keine eigenen Erkenntnisse der Bundesregierung vor.

Aus der BaFin vorliegenden Angaben vom Februar 2018 ergibt sich, dass die P&R Transport-Container GmbH nachstehende Investitionsvolumina seit Anfang 2017 eingenommen hat:

Emission	Investitionsvolumen
Nr. 5001	93 002 325 Euro
Nr. 5002	108 865 750 Euro
Nr. 5003	50 859 380 Euro
Nr. 5004	189 769 895 Euro
Nr. 5005	127 840 Euro
Summe	442 625 190 Euro.

35. Über welche Banken und Sparkassen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bzw. der BaFin Direktinvestments der P&R-Gruppe vertrieben (bitte angeben, über welchen Zeitraum)?

Der Vertrieb von Vermögensanlagen durch beaufsichtigte Institute ist gegenüber der BaFin nicht meldepflichtig, so dass auch mögliche Vertriebsaktivitäten von Banken und Sparkassen im Hinblick auf Direktinvestments der P&R-Gruppe nicht systematisch erfasst sind.

36. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bzw. die BaFin ergriffen, um aus dem Fall P&R möglicherweise entstehende Haftungsschäden bei den Banken und Sparkassen zu ermitteln?

Welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung diesbezüglich vor, und welche Schlussfolgerungen (beispielsweise bzgl. der Risikovorsorge) zieht sie daraus?

Mögliche Haftungsschäden aus dem Fall P&R sind eines von mehreren Risiken, denen Banken und Sparkassen potentiell ausgesetzt sind. Wie üblich berücksichtigt die BaFin Risiken und deren Management durch die Institute im Rahmen ihrer laufenden Aufsicht, soweit nicht die Europäische Zentralbank zuständig ist.

37. Welche Maßnahmen hat die BaFin bezüglich der öffentlichen Angebote von Vermögensanlagen durch die P&R-Gruppe zu welchem konkreten Zeitpunkt ergriffen?

Die BaFin hat die Mitteilung der Emittentin und Anbieterin von Vermögensanlagen, der P&R Transport-Container GmbH, nach § 11a VermAnlG (sog. Ad-hoc-Mitteilung) am 21. März 2018 auf der BaFin-Homepage veröffentlicht. Der Ad-hoc-Mitteilung nach § 11a VermAnlG zufolge drohte ein möglicher Forderungsausfall für die Anleger der bisher mit Verkaufsprospekt angebotenen Emissionen, da aufgrund der Insolvenz ihrer Schwestergesellschaften die Gefahr bestehe, dass die P&R Transport-Container GmbH mit ihren Forderungen gegenüber diesen Gesellschaften ganz oder teilweise ausfalle.

38. Seit wann wussten die Bundesregierung und/oder die BaFin von Mietunterdeckungen bei P&R (vgl. www.test.de/Containerinvestment-Neue-Prospekte-zeigen-Tuecken-bei-PR-5193492-0/)?

Wie hoch beliefen sich diese nach Kenntnis der Bundesregierung pro Jahr?

Die in Bezug genommenen Angaben weiterer P&R Gesellschaften, hier zur Schweizer P&R Equipment & Finance Corp., sind keine nach dem VermAnlG für den Verkaufsprospekt vorgeschriebenen Mindestangaben. Aufgrund des gesetzlichen Prüfungsmaßstabs erfolgt keine inhaltliche Prüfung der Prospektangaben bzw. des Geschäftsmodells des Emittenten durch die BaFin. Zur Höhe von Mietunterdeckungen sind daher keine Aussagen möglich.

39. Wurden aus Sicht der Bundesregierung bei P&R die Chancen und Risiken im Verkaufsprospekt umfassend dargestellt, und hatten die Investoren alle nötigen Informationen?

Es obliegt dem Anbieter der Vermögensanlage, die von ihm als wesentlich erachteten tatsächlichen und rechtlichen Risiken in Bezug auf die Vermögensanlage in einem gesonderten Kapitel des Verkaufsprospekts darzustellen. Das Risikokapitel muss aufgrund seiner Bedeutung kompakt im ersten Drittel des Verkaufsprospekts enthalten sein. Verstreute oder „versteckte“ Risikoangaben im Prospekt sind unzulässig. Risikominimierende Maßnahmen und Beschönigungen dürfen im Risikokapitel ebenfalls nicht vorkommen. Weiterhin ist dem Anleger das ihn treffende maximale Risiko deutlich vor Augen zu führen. Als weitere Mindestangaben ist auf Liquiditätsrisiken, auf Risiken, die mit einem Einsatz von Fremdkapital einhergehen, sowie auf Risiken einer möglichen Fremdfinanzierung des Anteils durch den Anleger einzugehen. Die Prospekte der P&R Transport-Container GmbH, die von der BaFin gebilligt wurden, halten die gesetzlichen Vorgaben ein.

40. Waren die von P&R bezahlten Containerpreise nach Ansicht der Bundesregierung jeweils im Rahmen der üblichen Marktwerte?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht, und seit wann besteht diese Erkenntnis bei der Bundesregierung und/oder der BaFin (bitte soweit möglich, anhand konkreter Daten beantworten)?

Der Bundesregierung und der BaFin liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Eine Überprüfung bzw. ein Abgleich von Marktpreisen erfolgt im Rahmen der Prospektprüfung nach dem gesetzlichen Prüfungsmaßstab nicht.

41. Gibt es im Bereich des grauen Kapitalmarkts nach Ansicht der Bundesregierung noch Regulierungslücken?

Wenn ja, welche, und wie will die Bundesregierung diese schließen?

Wenn nein, warum nicht?

Der Gesetzgeber ist mit der Einführung der Prospektpflicht für Vermögensanlagen im Jahr 2005, der Ausdehnung des Prüfungsmaßstabes für die Prospektprüfung im Jahr 2012 sowie der gleichzeitigen Novellierung der Prospekthaftungsregeln regulatorisch tätig geworden und hat damit den Anlegerschutz weiter deutlich verbessert.

Für geschlossene Fondstrukturen, die auch an Privatanleger vertrieben werden, bestehen seit dem Jahr 2013 keine Regulierungslücken mehr, die geschlossen werden müssten. Denn vorbehaltlich der im KAGB vorgesehenen Übergangsbestimmungen sieht das KAGB seit dem 22. Juli 2013 eine Erlaubnispflicht bzw. – unterhalb bestimmter Schwellenwerte der verwalteten Vermögenswerte – eine Registrierungspflicht für die Verwalter von geschlossenen Publikumsfonds und damit auch z. B. für Verwalter von Schiffsfonds vor, die vor dem Jahr 2013 in den sogenannten „grauen“ Kapitalmarkt fielen. Im Rahmen des Erlaubnisverfahrens wird die fachliche und persönliche Eignung des Verwalters überprüft. Ferner treffen die Verwalter nach dem KAGB, die über eine Erlaubnis verfügen, verschiedene Eigenkapital-, Wohlverhaltens-, Organisations-, Transparenz-, Rechnungs- und Bewertungspflichten. Bei der Transparenz gelten diverse Anforderungen bspw. an die mit den Anlegern zu vereinbarenden Anlagebedingungen, an die Portfolioverwaltung sowie die Kosten, die die Anleger zu tragen haben. Einmal im Jahr kontrolliert ein unabhängiger Wirtschaftsprüfer die Rechnungslegung der Fonds, die korrekte Bewertung der Vermögensgegenstände und die Einhaltung der Vorschriften für deren Verwaltung. Eine von der BaFin genehmigte Verwahrstelle muss überdies alle Transaktionen des Publikumsfonds freigeben und den Eigentumserwerb an Vermögensgegenständen verifizieren. Des Weiteren führte das KAGB auch produktbezogene Regelungen für geschlossene Publikumsfonds und damit z. B. auch für Schiffsfonds ein. So wird beispielsweise die zulässige Kreditaufnahme von geschlossenen Publikumsfonds auf 150 Prozent des Wertes des aggregierten eingebrachten Kapitals und noch nicht angeforderten zugesagten Kapitals begrenzt, vorausgesetzt die Kreditbedingungen sind marktüblich und die Anlagebedingungen sehen dies vor. Gleiches gilt für die Belastung von Vermögensgegenständen, die nicht 150 Prozent des aggregierten und noch nicht zugesagten Kapitals überschreiten darf (wegen der genauen Berechnungsgrundlage siehe § 263 Absatz 1 und Absatz 4 KAGB).

Die Transparenzpflichten für den sogenannten „grauen“ Kapitalmarkt, insbesondere für Direktinvestments in Sachgüter, wurden zudem durch das Kleinanlegerschutzgesetz vom 3. Juli 2015 (KASG) erheblich gestärkt. Unter anderem wurde der Anwendungsbereich des VermAnlG erweitert, so dass seitdem auch Direktinvestments als Vermögensanlagen erfasst sind. Damit sind öffentliche Angebote von Direktinvestments grundsätzlich prospektpflichtig und es muss ein Vermögensanlagen-Informationsblatt mit den wesentlichen Informationen veröffentlicht werden. Dies soll es den Anlegern ermöglichen, sich ein zutreffendes Bild über das Angebot zu machen und auf dieser Grundlage ihre Investitionsentscheidung eigenverantwortlich zu treffen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit dem KASG weitere anlegerschützende Vorschriften etwa zur Werbung und zu Warnhinweisen geschaffen wurden. Mit dem Ersten Finanzmarktnovellierungsgesetz wurde zum 1. Januar 2017 eine noch bestehende Regelungslücke im

Prospektrecht geschlossen, um Umgehungen auszuschließen, so dass nun auch Konstellationen vom VermAnlG erfasst sind, bei denen der Rückwerb der Sachgüter von dem Willen des Emittenten oder eines Dritten abhängt.

Im Übrigen beobachtet die Bundesregierung laufend die Entwicklungen auf den Kapitalmärkten und prüft, ob weiterer Regulierungsbedarf besteht.

42. Was hält die Bundesregierung von dem Vorschlag, Tragfähigkeitsgutachten bei solchen Anlagesummen wie bei P&R verpflichtend einzuführen?

Die Beurteilung der Tragfähigkeit von Unternehmen und deren Projekten, die über prospektpflichtige Vermögensanlagen finanziert werden, hängt von vielen Faktoren ab, die häufig durch subjektive Annahmen und Einschätzungen über zukünftige Ereignisse wie z. B. Marktentwicklungen geprägt werden. Gerade bei lang laufenden Vermögensanlagen ist davon auszugehen, dass die Aussagekraft von Tragfähigkeitsgutachten, die eine Momentaufnahme darstellen, begrenzt ist. Verlustrisiken für Anleger könnten auch durch Tragfähigkeitsgutachten nicht ausgeschlossen werden. Negative Marktentwicklungen und unternehmerische Fehlentscheidungen sind nicht sicher vorhersehbar.

Daher erscheint der durch den Emittenten bzw. Anbieter zu erstellende Prospekt als grundsätzlich geeignetes Instrument, um den Anlegern ausreichende Angaben zugänglich zu machen, auf deren Grundlage sie eigenverantwortlich eine informierte Anlageentscheidung treffen können. Im Prospekt sind prognostische Angaben deutlich als solche zu kennzeichnen, gerade um Anlegern die Unsicherheit ihres Eintritts aufzuzeigen. Bei unvollständigen oder fehlerhaften Prospekten können zivilrechtliche Ansprüche gegen den Anbieter bestehen.

43. Wie werden sich nach Kenntnis der Bundesregierung aktuelle und anstehende europäische Vorgaben und deren Umsetzung in Deutschland beispielsweise im Bereich der Prospekte auf Produkte des grauen Kapitalmarkts wie Direktinvestments jeweils auswirken?

Die Verordnung (EU) 2017/1129 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2017 über den Prospekt, der beim öffentlichen Angebot von Wertpapieren oder bei deren Zulassung zum Handel an einem geregelten Markt zu veröffentlichen ist und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/71/EG (kurz: EU-Prospektverordnung) gilt insgesamt ab 21. Juli 2019 unmittelbar in den Mitgliedstaaten. Bereits am 21. Juli 2018 werden einzelne Vorschriften der EU-Prospektverordnung zu den Schwellenwerten für die Prospektspflicht anwendbar. Im Hinblick darauf hat die Bundesregierung Mitte April 2018 den Entwurf eines Gesetzes zur Ausübung von Optionen der EU-Prospektverordnung und zur Anpassung weiterer Finanzmarktgesetze beschlossen. Der Gesetzentwurf erleichtert die Finanzierung vor allem kleiner und mittlerer Unternehmen und stellt zugleich den Schutz der Anleger sicher. Unternehmen sollen danach für Wertpapierangebote unter 8 Mio. Euro künftig keinen Prospekt mehr benötigen und so entlastet werden. Zugleich sollen Investoren mit dem dreiseitigen Wertpapier-Informationsblatt die wesentlichen Angaben für ihre Anlageentscheidung erhalten. Privatanleger sollen zusätzlich geschützt werden, da sie bei Wertpapieremissionen von mehr als 1 Mio. Euro, für die kein Prospekt vorliegt, nur zwischen 1 000 Euro und 10 000 Euro in Abhängigkeit von ihrem Einkommen und ihrem Vermögen investieren dürfen; eine vergleichbare Regelung ist bereits im Vermögensanlagengesetz enthalten. Da nach dem Gesetzentwurf das öffentliche Angebot von Wertpapieren einfacher und kostengünstiger werden soll, ist es möglich, dass sich mehr Unternehmen entscheiden werden, künftig Wertpapiere zu begeben statt

Vermögensanlagen anzubieten, bei denen die Prospektpflicht nach dem VermAnlG grundsätzlich für öffentliche Angebote von mehr als 100 000 Euro besteht.

Ferner hat die Europäische Kommission Anfang März 2018 einen Vorschlag für eine Verordnung über Europäische Crowdfunding-Dienstleister für Unternehmen veröffentlicht. Der Vorschlag zielt darauf ab, EU-weit tätige Plattformen im Bereich des investitions- und kreditgestützten Crowdfunding zu fördern, um Finanzierungsmöglichkeiten für Start up-Unternehmen sowie kleine und mittlere Unternehmen auszuweiten. Zugleich sollen Investoren mit den notwendigen Informationen zu Crowdfunding ausgestattet und das Vertrauen der Investoren in die Dienstleistungen von Crowdfunding-Plattformen gestärkt werden. Es lässt sich derzeit noch nicht absehen, welche Auswirkungen dieser Vorschlag im Einzelnen haben könnte. Denkbar ist, dass zur Unternehmensfinanzierung verstärkt auf Crowdfunding als alternative Finanzierungsform zurückgegriffen wird.