

Restschuld

Die bulgarische Flagge am Heck des Segelbootes ist ausgefranst, zerschissen wie das ganze Land seit der Finanzkrise. Als die 47 Fuß lange Yacht 2008 zum ersten Mal in See stach, schlugen die Hoffnungen hoch am Schwarzen Meer. Im Jahr zuvor war Bulgarien der Europäischen Union beigetreten. Trotz unglücklicher Vorboten in Westeuropa glaubte man hier noch an blühende Landschaften, das Geld saß locker. „2007 und 2008 waren unsere besten Jahre“, sagt Miroslaw Nikolow. „Die reichen Leute besorgten sich Schiffe und Liegeplätze – auch die, die glaubten, bald reich zu werden.“

Nikolow, Eigentümer eines Bootsausrüsters im nahe gelegenen Atiya, sitzt beim Bier in der Hafenkneipe von Sosopol und knabbert an frittierten Fischen. Kätzchen umschleichen seine Beine. Ein Hund döst im Schatten, Möwen kreisen zwischen verlassenem Booten umher. Es geht gemächlich zu im Jachthafen. Die Saison beginnt erst in einigen Wochen, doch selbst im Hochsommer ist hier weniger los als früher. Liegeplätze sind verwaist, das größte Schiff ist eine blau-weiße Motoryacht. Sie gehöre einem reichen Funktionär der Automarke Lada, erzählen die Leute in der Hafenbar, doch seit der Krim-Krise schipperten auch die Russen und Ukrainer nur noch selten übers Schwarze Meer.

Am Ende des Piers liegt das Segelschiff mit der eingerissenen Flagge, daneben vertäut zwei weitere Modelle desselben Herstellers. Neu kosteten die Prachtstücke zwischen 250 000 und 300 000 Euro, weiß Nikolow, hier und jetzt sind sie für 70 000 bis 113 000 Euro zu haben. Verkäufer ist eine österreichische Abwicklungsgesellschaft, die Heta Asset Resolution aus Klagenfurt. Sie hat die Boote bei einem säumigen Schuldner eingetrieben, einem strahlenden Jachtenhändler aus Burgas, 30 Kilometer die Küste hinauf.

Solche Zwangsverwertungen bilden den letzten Akt im Untergangsdrama der einst sechstgrößten Bank Österreichs. Unter dem Namen Hypo Alpe Adria fungierte das Institut früher als Kärntner Landesbank. Dann wollte es höher hinaus, expandierte nach Südosteuropa und fiel in der Finanzkrise kläglich auf die Nase. Ohne ausreichende Risikoprüfung hatte es Unmengen an Krediten ausgereicht, die plötzlich nicht mehr bedient wurden. Der zwischenzeitliche Eigentümer, die Bayerische Landesbank, stieß das Geldhaus 2009 in einem Notverkauf an die Zentralregierung in Wien ab, die seitdem versucht, den Schaden zu begrenzen.

Dazu gehört, die guten Vermögenswerte aus der Hypo herauszulösen und zu verkaufen. Auf dem Balkan gingen sie an ein Konsortium aus der amerikanischen Beteiligungsgesellschaft Advent und der Osteuropabank EBRD. Was übrig blieb – die Guten ins Töpfchen, die Schlechten ins Kröpfchen –, bündelte man in der Abbaugesellschaft Heta, einem Sammelbecken für faule Kredite und andere schwer verkäufliche Aktiva.

Die „Bad Bank“ umfasst noch immer eine Bilanzsumme von 18 Milliarden Euro, was 6 Prozent der gesamten Wirtschaftsleistung Österreichs entspricht. Im Februar stellten Finanzprüfer fest, dass auf der Vermögensseite bis zu 7,6 Milliarden Euro fehlen. Statt, wie zuvor, Geld nachzuschieben, entschieden Regierung und Finanzmarktaufsicht, die Außenstände von fast 10 Milliarden Euro nicht mehr zu bedienen. Zudem leiteten sie ein Verfahren ein, mit dem die Heta gänzlich aufgelöst wird und an dessen Ende ein tiefer Schuldenschnitt stehen dürfte: Die Gläubiger, darunter deutsche Banken und Versicherungen, könnten die Hälfte ihres Geldes verlieren.

Wie groß der Schaden letztlich sein wird, hängt auch von Sonya Kolewa ab. In der bulgarischen Landesgesellschaft der Heta leitet die junge Frau die Verwertungseinheit „Collection, Reposition and Remarketing“. Das bedeutet, dass sie dafür zuständig ist, die Sicherheiten aus geplätzten Geschäften beim Schuldner einzuziehen und weiterzuverkaufen. Zum Beispiel die drei Schiffe in Sosopol.

Leichtfüßig springt Sonya Kolewa auf Deck der größten der drei Yachten, die hochhackigen Schuhe bleiben an Land zurück. Sie streicht über die Teakplanken, fotografiert jedes Detail mit ihrem iPad, steigt dann in die Kajüte hinunter: zwei Kabinen im Heck, eine größere im Bug, Esstisch, Sofa, Bad mit Dusche, Küchenzeile. In einem Schrank liegt eine Frisbee-Scheibe mit „Bacardi“-Logo aus einer Zeit, als es an Bord noch etwas zu feiern gab. „Alles super in Schuss“, freut sich die Vierunddreißigjährige, „das lässt sich gut verkaufen.“

Schwieriger wird es sein, die beiden Rennboote an den Mann zu bringen, die ebenfalls der Heta gehören. Sie stehen aufgebockt im Außengelände von Nikolows Geschäft in Atiya auf halbem Weg nach Burgas. Grellorange leuchtet der Katamaran in der Sonne, 36 Fuß oder 11 Meter lang, 190 Kilometer in der Stunde schnell. 220 000 Euro könnte er einbringen, aber der Markt ist klein. Kaum jemand traut sich zu, eine solche Wasserrakete mit 1200 PS zu steuern, außerdem lässt sie sich schwer transportieren. Der Lkw-Anhänger, auf dem das Boot ruht, ist eine Sonderanfertigung mit Überbreite, gefahren werden darf er nur im Konvoi.

Die Hypo Alpe Adria hat das Land Kärnten in den Ruin gerissen. Bis heute fehlen 10 Milliarden Euro. In Bulgarien lässt ihre „Bad Bank“ von den Schuldnern nun Sportyachten, Ferraris und Silos eintreiben. *Von Christian Geinitz*



Bitte zurückgeben: Die Hypo Alpe Adria – oben ihre Zentrale in Klagenfurt – lässt pfänden. Bankier Julius Freiherr Grote (unten links) und Verkäufer Lyudmil Stoitsev (rechts) wirken daran mit.

Fotos Reuters, Geinitz (3)

Das Modell nebenan ist noch schneller, jeder der beiden Motoren liefert 1075 PS. Auf dem Wasser lassen sich Speedboote wie dieses nicht über lange Strecken fahren, weil sie 400 Liter Benzin in der Stunde verbrauchen. Sonya Kolewa hofft deshalb auf einen Käufer aus der Türkei. Bis zur Grenze sind es nur 70 Kilometer die Küste hinunter. „Die Türkei wird als Markt immer wichtiger für uns“, sagt sie, „gerade für Luxusangebote.“

Wie die Segelyachten gehörten auch die Rennboote früher einem bulgarischen Händler. Er hatte sie über die Hypo finanziert, die in Bulgarien ausschließlich Leasinggeschäfte betrieb. Nach Ende der Laufzeit hätte der Geschäftsmann die Boote vollständig übernehmen können. Doch dazu kam es nicht, denn der Betrieb geriet in Zahlungsschwierigkeiten. Nach mehreren Aufschüben und Mahnungen zog die Heta als Leasinggesellschaft und Eigentümerin die Boote ein und versucht seither, diese Sicherheiten zu Geld zu machen.

Das maritime Geschäft bildet nur einen kleinen Teil der Vermögensverwertung. Daneben bietet die Heta Liegenschaften, Baumaschinen, Fahrzeuge und Industrieanlagen an, und zwar in 14 Ländern in einem abgestimmten Verfahren. Dieser breite Ansatz unterscheidet die Österreicher von anderen Abbaugesellschaften wie der FMS aus München oder der Ersten Abwicklungsanstalt aus Düsseldorf, den Bad Banks von Hypo Real Estate und West LB. Neu ist auch, dass die Heta ihre mobilen und immobilien Werte im Internet feilbietet. Die „Alpe Adria Asset Platform“ führt unter www.aaplatform.com fast 500 Positionen auf; das „Triple-A“ in der Adresse erinnert in unfreiwilliger Ironie an die guten, längst vergangenen Bonitätseinstufungen für die Hypo und das sie besichernde Bundesland. Kärnten steht vor der Insolvenz, weil es Garantien für die Anlei-

hen der Bank abgegeben hat, die es nicht aufbringen kann. Das Rating ist derart schlecht, dass sich Klagenfurt nur über die Wiener Zentralregierung am Kapitalmarkt finanzieren kann.

Selbst wenn die Heta alle im Internet genannten Gegenstände zum verlangten Preis losschlägt, nähme sie damit nicht einmal 170 Millionen Euro ein – ein Tropfen auf den heißen Stein angesichts von mehr als 10 Milliarden Euro Schulden. Seit Beginn der Internetoffensive vor zwei Jahren hat der Abverkauf nur 55 Millionen Euro eingebracht. Aus der Liste wird ersichtlich, welche Absonderlichkeiten die Bank finanziert hat und warum sie so schwer verkäuflich sind. In Deutschland steht für 2 Millionen Euro ein Zirkus zum Verkauf, einschließlich vier Zelten, 16 Wohn- und vier Toilettenwagen. Der Schwerpunkt der Aktivitäten lag freilich auf dem Balkan. Dort war es, wo die Bank sich überhoben hat, und dort versucht sie jetzt zu retten, was zu retten ist.

In Bulgarien tut sie das sehr engagiert, auch wenn die Aufgabe nicht leichtfällt. „Es ist ein bisschen wie beim Ausverkauf: Alle Assets müssen raus – und zwar zum bestmöglichen Preis innerhalb einer bestimmten Dauer“, sagt der Landeschef der Bank, Julius Freiherr Grote. Bis vor wenigen Monaten hat er in der Zentrale in Klagenfurt gearbeitet, dann reizte es ihn, das Verwertungsgeschäft aus der Nähe zu steuern. „Ich bin wirklich begeistert, wie engagiert das bulgarische Team ist“, sagt der Zweiundvierzigjährige.

Grote ist ins Lagerhaus der Heta in der Nähe des Sofioter Flughafens gekommen, einer riesigen Halle mit Außengelände. Hierher gelangen alle beweglichen Sicherungsgüter, die Grotes Leute eintreiben können mit Ausnahme der Schiffe. Sonya Kolewa gesellt sich zu ihrem Chef und auch Lyudmil Stoitsev, der für den Verkauf der Maschinen zuständig ist. Neben an hat sich ein Unternehmen für Autowäsche niedergelassen. Mit einem Hochdruckreiniger spritzt ein Arbeiter den Bag-

ger eines Baubetriebs ab, der pleitegegangen ist. Ein Neuzugang wie dieser wird auf Kosten der Heta gereinigt, technisch inspiziert und dann von externen Gutachtern bewertet. Sie schreiben eine Expertise und schlagen einen Preis vor, daran bemisst sich das Angebot im Internet.

Der Heta-Werkhof wirkt wie eine Mischung aus Kfz-Handel und Schrottplatz. Muldenkipper parken neben Radladern und Zugmaschinen, ein verbeulter Linienbus hat es nicht einmal aus eigener Kraft hierher geschafft, er musste geschleppt werden. Trotzdem hat er einen Käufer gefunden, als Dreingabe für einen Lastwagen. „Man muss handeln und Pakete schnüren“, sagt Sonya Kolewa, „manchmal geht es bei uns zu wie auf einem Basar.“ Das Erstaunliche ist, dass es für fast alles Interessenten gibt: für den alten Schaltkasten einer insolventen Pappbecherfabrik, für eine automatisierte Glasflaschen-Bläserei, für zehn Zementsilos, die wie gefällene Krieger in Reih und Glied auf der Seite liegen.

„Wir können das meiste losschlagen, es kommt darauf an, die richtigen Kontakte zu haben“, sagt der Maschinen-Verkäufer Stoitsev. Er steht vor einem kettengetriebenen Ungetüm mit Förderbändern, einer Siebanlage für den Bergbau, die Sand und Geröll trennt. Neuwertig würde sie 250 000 Euro kosten, Stoitsev wäre mit 90 000 zufrieden. Sein ganzes Berufsleben lang hat er für Leasinggesellschaften gearbeitet und Maschinen finanziert, zur Heta kam er, weil das Volumen hier viel umfangreicher ist als anderswo. „Die Aufgabe ist sehr vielschichtig, da kann ich viel für später lernen.“

„Später“, das ist ein Schlüsselbegriff für die Heta-Mitarbeiter. Konkret bedeutet er „in drei bis fünf Jahren“ – diese Frist hat der neue Vorstandsvorsitzende, Sebastian Prinz von Schoenaich-Carolath, für die Abwicklung der Gesellschaft gesetzt. Bis dahin müssen alle Vermögensgegenstände verkauft und die Beschäftigten entlassen werden. Schoenaich-Carolath selbst hat einen Vertrag bis Mitte

2018. Während im Hauptquartier in Klagenfurt die Motivation darunter leidet, dass sich das Personal selbst überflüssig machen soll, ist davon in Bulgarien nichts zu spüren.

Ich bin seit drei Jahren bei der Heta, das ist schon länger als geplant“, sagt Sonya Kolewa. „Mit den Erfahrungen hier finde ich bestimmt etwas anderes.“ Die junge Frau hat Arabisch studiert, unter anderem in Damaskus, und anschließend an der ägyptischen Botschaft in Sofia gearbeitet. Auch ihr Englisch ist ausgezeichnet. Weil sie die Wirtschaft spannender fand als das diplomatische Parkett, wechselte sie zur größten bulgarischen Bäckereikette. Dort arbeitete sie sich bis zur Verkaufsleiterin hoch, bevor das Angebot der Heta kam. „Damals habe ich Brot verkauft, heute Schiffe. Ich bin gespannt, was als Nächstes kommt.“

Ihr Vorgesetzter gibt sich ähnlich optimistisch. „Unsere Arbeit hier hat ein Ablaufdatum von wenigen Jahren wie die ganze Heta. Die tägliche Arbeit und die Fortbildung schärfen unsere beruflichen Profile“, sagt Grote. Seit dreizehn Jahren kümmert er sich um Restrukturierungen, 2011 wechselte er zur Hypo Alpe Adria, die damals schon schwer angeschlagen war. „Das Abwicklungsgeschäft ist im Kommen“, sagt Grote, „seit der Finanzkrise sind solche Kenntnisse immer mehr gefragt.“

Der Vorstandsvorsitzende der Abbaugesellschaft, Schoenaich-Carolath, sieht das genauso. Vor der Heta war er schon der Ulmer und der Berliner Volksbank beige-sprungen und hatte Teile der Kölner Bank abgewickelt. Zuletzt löste er die polnische Tochtergesellschaft der DZ Bank auf. Nicht nur „Bad Banks“ trennten sich derzeit massenweise von toxischen Vermögensgegenständen, sagt er, sondern auch gesunde Institute. Allein in Europa würden im laufenden Jahr Werte von 100 Milliarden Euro angeboten.

Solche Summen sind in Sofia ebenso weit weg wie die Heta-Zentrale in Klagenfurt. 40 Mitarbeiter hat Grote noch, und es werden immer weniger. Kürzlich ist die Gesellschaft in ein kleineres Büro umgezogen. Die überschüssigen Regale, Rollcontainer und Schreibtische stapeln sich in einer Ecke der Lagerhalle am Flughafen. Auch sie werden verkauft, jeder Lew und jeder Euro zählen. In der Nähe der Möbel parken fünf identische Kleinwagen der Marke Mitsubishi Colt. An den Türen prangt der Schriftzug einer Ferienanlage für Golfspieler. Die Heta hatte deren Fahrzeuge finanziert, bis der Ratenfluss versiegt. Jetzt verramschte die Bank die Autos zu je 13 000 Euro.

Die grauen Fahrzeuge sind in einem guten Zustand, was nicht immer der Fall ist. Etwas abseits in der Halle steht ein schwarzer Mercedes ohne Motor. Der Leasingnehmer habe ihn ausgebaut und verkauft, bevor das Pfändungsteam anrollte, berichtet Sonya Kolewa mit einem Kopfschütteln. Sie und ihre Leute treiben die Sicherheiten nicht selbst ein, sondern haben damit eine externe Gesellschaft beauftragt. Eine der heikelsten Aufgaben besteht darin, die Fahrzeuge überhaupt zu finden. Nicht selten haben die Schuldner sie versteckt oder weiterverkauft, „verloren“, wie sie behaupten. Selbst verfallene Autos zieht die Heta ein, andere schafft die Polizei heran, weil sie gestohlen oder in andere Verbrechen verwickelt wurden. Dazu gehört ein schwarzer BMW X6, dessen Türen mit weißen Polizei-Siegeln verklebt sind.

Die Modelle, deren Status ungeklärt ist, erkennt man im Heta-Lager an den fehlenden Kennzeichen. Etwa den schnittigen Audi R8 in der Hallenmitte. Er fährt schneller als 300 Kilometer in der Stunde – und kostet neu fast 200 000 Euro. Selbst in Krisenzeiten gibt es dafür offenbar noch genügend Käufer im armen Bulgarien. Es ist kaum drei Wochen her, da hat Sonya Kolewa an der Resterampe der österreichischen Pleitebank ihr schönstes Auto verkauft: einen knallroten Ferrari.