

21. Juli 2009, 08:17 Uhr

Schiffsbeteiligungen

Nach dem Markteinbruch die Pleitewelle

Von [Christoph Rottwilm](#)

Der milliarden schwere Markt für Schiffsfonds liegt am Boden. Die Platzierungen brechen ein, der schwächelnde Welthandel entzieht den Schiffen die Arbeit und treibt erste Fonds in die Pleite. Nachzahlen oder Geld verlieren heißt es schon für hunderte Anleger. In nächster Zeit dürften noch deutlich mehr vor dieser Frage stehen.

Hamburg - 74 Prozent Minus, das ist schon mehr als ein ein Markteinbruch. Das ist ein Desaster. Die Initiatoren geschlossener Schiffsfonds verbuchten diesen heftigen Rückgang innerhalb eines Jahres, nämlich vom ersten Quartal 2008 bis zum ersten Quartal 2009. Um satte 74 Prozent ging laut Branchenverband VGF in dieser Zeit das Eigenkapital zurück, das Anleger in Schiffsbeteiligungen investierten. Der Gesamtmarkt für geschlossene Fonds, in den von Privatleuten seit Anfang der 90er Jahre laut Ratingagentur Feri mehr als 30 Milliarden Euro eingezahlt wurden, schrumpfte in der gleichen Zeit um ebenfalls dramatische 40 Prozent.



Gut beladen: Nicht alle Containerschiffe haben so viel zu tun wie dieses hier

© DPA

Die mangelnde Nachfrage kommt nicht von ungefähr. Vielen Anlegern wird zurzeit klar, dass Schiffsbeteiligungen längst nicht immer die Renditerenner sind, als die sie ihnen jahrelang angepriesen wurden. Die Realität sieht anders aus. In der Wirtschaftskrise geraten zurzeit vor allem viele Fonds, die in Containerschiffe investiert haben, in größte Schwierigkeiten.

Die Probleme rühren direkt vom schwächelnden Welthandel. Der Mangel an Nachfrage nach Frachtraum hat dazu geführt, dass die Charratzen, zu denen die Schiffe vergütet werden, eingebrochen sind. Die Frachter verdienen also, sofern sie nicht über höher dotierte Altverträge verfügen, immer weniger. Oder sie haben gar keine Aufträge, wie derzeit rund 140 Containerschiffe aus Schiffsfonds.

Die Folgen für Anleger sind dramatisch. "Auf die Branche rollt eine Flut von Leistungsstörungen zu", sagt Experte Jürgen Dobert. "Sehr viele Schiffsfonds sind bereits von der Liquiditätsklemme erfasst und benötigen Hilfe zum Überleben." Das Wort "Ausschüttung", so Dobert, ist vielfach zum Fremdwort geworden.

Mangelnde Ausschüttungen sind aber nur das eine, Fondspfeilen das andere. Schon am Jahresanfang rutschten die ersten Fonds in die Insolvenz. Inzwischen sind weitere dazugekommen. Jüngster Fall: Eine Schiffsgesellschaft des börsennotierten Emissionshauses HCI Capital .

Laut HCI hätten die rund 1900 Anleger der Beteiligungsgesellschaft "HCI Shipping Select XV", die 2005 insgesamt 60 Millionen Euro Eigenkapital in den 167-Millionen-Euro-Fonds eingezahlt hatten, frische 3,7 Millionen Euro zuschießen sollen. Der Grund: Eines der Fondsschiffe, die "MarCatania", war nach der Pleite ihres Charterers, der koreanischen C&Line, in Schieflage geraten.

Inzwischen steht das Schiff ohne Beschäftigung da, ist noch mit neun Millionen Euro verschuldet und sieht sich zudem von Gläubigern mit Forderungen in Millionenhöhe konfrontiert. Allein im Zuge des Chartererausfalls, so HCI, entstanden Kosten für Treibstoff (Bunker) in Höhe fast 500.000 US-Dollar. Dazu kommen Schadenersatzforderungen in Höhe von beinahe 600.000 US-Dollar, weil C&Line sämtliche noch an Bord befindliche Container kurz vor dem eigenen Exitus kurzerhand in Hongkong abgestellt hatte. Eigentlich hatten die Kisten ganz andere Bestimmungsorte.

Düstere Aussichten also - angesichts derer sich die Anleger gegen die Kapitalspritze entschieden. Sie nehmen stattdessen den Verlust eines Teils ihrer Einlage in Kauf. Denn was jetzt passiert, liegt nicht mehr in ihren Händen. "Letztlich wird ein Insolvenzverwalter entscheiden, welche Schritte als nächstes folgen", sagt eine HCI-Sprecherin. "Sollte das Schiff veräußert werden, so ist es aber höchst unwahrscheinlich, dass dabei ausreichend Erlöst wird, damit nach Bedienung aller Gläubiger der Fondsgesellschaft auch die Anleger noch etwas bekommen."

Hintergrund: Im Zuge der Wirtschaftskrise sind nicht nur Welthandel und Charraten eingebrochen. Infolgedessen sank vielmehr auch der Wert der Schiffe selbst. Derzeit findet auf dem Markt für gebrauchte Containerfrachter zwar praktisch kein Handel statt, weil es kaum Käufer gibt. Verlässliche Preisangaben sind daher kaum zu bekommen. Klar ist aber: Eine Veräußerung ist im Moment nur als Notverkauf machbar - entsprechend trübe sind die Erlösaussichten.

Im Falle HCI haben die Anleger allerdings einen Trost: Im betroffenen Fonds befinden sich noch fünf weitere Schiffe. "Die fahren weiter und können Geld für die Anleger verdienen", sagt die Sprecherin. "Der Fonds läuft planmäßig noch bis 2019."

Und die HCI-Investoren sind noch aus anderem Grunde relativ gut dran: Sie konnten selbst entscheiden, ob sie nachschießen wollen, oder nicht. Anders ergeht es zurzeit zum Beispiel den Anlegern des Fonds "Ownership V" vom Hamburger Anbieter Ownership. Die Gesellschafter erklärten sich zunächst bereit, für die insgesamt drei Schiffe im Fonds eine Million Euro zuzuschießen. Da aber laut Ownership fünf Millionen Euro erforderlich gewesen wären, beantragte die Reederei für zwei der drei Schiffe die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens.

Die Crux: Diesem Verfahren können die Anleger längst nicht so "entspannt" entgegenblicken, wie jene des HCI-Fonds. Denn sie müssen vermutlich insgesamt 400.000 Euro, die ihnen bereits als Ausschüttung überwiesen worden waren, zurückgeben.



Einsamer Beobachter: Schiffsfonds-Anleger beobachten das Marktgeschehen mit Sorge

© manager-magazin.de

Grund: Anleger in Schiffsfonds sind in der Regel Kommanditisten in einer GmbH & Co. KG. Als solche haben sie das Recht, Gewinne zu entnehmen, die ihnen hinterher nicht mehr streitig gemacht werden können. Die Liquiditätsplanung von Schiffsfonds sieht aber häufig vor, dass neben den Gewinnen auch Teile des eingezahlten Eigenkapitals für die Ausschüttungen herangezogen werden. Und die können später, in Krisenfällen wie jetzt, zurückgefordert werden.

Auf jeden der rund 450 Anleger des Ownership-Fonds kommt also wohl so oder so eine Nachforderung von durchschnittlich fast 1000 Euro zu. Darüber hinaus sieht ein Sanierungskonzept für Schiff Nummer drei, die "MarCampania", vor, dass weitere zwei Millionen Euro zusätzlich in den Fonds fließen. Im Schnitt steht also für jeden Anleger nochmals eine Kapitalspritze von mehr als 4000 Euro an. Ob die Investoren dem zustimmen werden? "Für die MarCampania besteht keine Insolvenzgefahr", sagt ein Sprecher des Emissionshauses. "Mit einer Empfehlung für die Anleger tun wir uns aber schwer."

Eine ähnliche Erfahrung machen zurzeit die Investoren der "Emilia Schulte", die einst als Fonds vom Emissionshaus Lloyd Fonds auf den Markt gebracht worden war. Das Schiff ist zwar gegenwärtig noch per Zeitvertrag verchartert. Die Einnahmen reichen aber nicht einmal, um den Kapitaldienst zu bedienen, Zins und Tilgung für die Fremdfinanzierung also. Außerdem zwang vor gut einem Jahr ein heftiger Maschinenschaden zu längerer Pause - und riss ein Loch in die Finanzdecke.

Die gut 200 Anleger fanden daher vor wenigen Tagen einen Brief in ihrer Post, in dem sie aufgefordert werden, bereits erhaltene Auszahlungen wieder zurückzuzahlen. Insgesamt drei Millionen Euro frisches Kapital sollen zusammenkommen, so die finanzierende Bank. Sonst lege das Institut "die Hand auf das Schiff", wie eine Lloyd-Fonds-Sprecherin formuliert.

In jedem Fall dürften die Insolvenzen und Nachforderungen nicht die letzten schlechten Nachrichten aus der Schiffsfondsbranche bleiben. Denn die Krise im Welthandel hat ihren Tiefpunkt gerade erst erreicht. Die Charraten liegen nach wie vor am Boden. Weitere Schiffe, deren Beschäftigungsverträge demnächst auslaufen, dürften in Schwierigkeiten

geraten. Entweder sie bekommen Kontrakte zu wesentlich schlechteren Konditionen - oder sie finden gar keine Beschäftigung.

"Ich rechne mit weiteren Insolvenzen", sagt Schiffsfondsexperte Dobert. "Je länger die Krise andauert, desto mehr Schiffe können ihren Kapitaldienst nicht mehr leisten." Junge Schiffe seien am ehesten in Gefahr, weil diese am höchsten verschuldet seien und kaum über Liquiditätspolster verfügten. "Wenn keine Reserven mehr vorhanden sind, kann das schnell zur Existenzbedrohung führen. Die Beispiele HCI und Ownership zeigen das."

Der Fachmann ist sich sicher: Auf Anleger kommen harte Zeiten zu. "Immer häufiger werden sie mit der Entscheidung konfrontiert, erhaltene Ausschüttungen zurück zu bezahlen oder Nachschüsse zu leisten, um die Insolvenz zu verhindern", sagt er.

Wie groß das Potenzial an Wackelkandidaten ist, zeigt ein Blick auf die Zahlen: Zurzeit sind rund 500 der weltweit 4700 Containerschiffe ohne Beschäftigung, liegen also auf, wie es im Jargon heißt. Etwa ein Drittel davon, also insgesamt etwa 1600, fahren für deutsche Eigner. Und davon wiederum an die 90 Prozent wurden über geschlossene Schiffsfonds finanziert.

Im Klartext heißt das, dass zurzeit etwa 140 von deutschen Anlegern per Schiffsfonds finanzierte Containerfrachter weltweit ohne Beschäftigung an der Leine liegen. Laut HCI verfügen allein von den 200 Containerschiffen des Unternehmens zurzeit 16 über keinen Chartervertrag (einige davon beziehen allerdings Einnahmen aus so genannten Einnahmepools). Bei Lloyd Fonds läuft noch in diesem Jahr die Charter für bis zu 14 von insgesamt 75 Containerschiffen aus. Und schon jetzt steht fest: Die Anleger zweier weiterer Schiffe erhalten demnächst ähnliche Schreiben, wie sie kürzlich bei den "Emilia Schulte"-Gesellschaftern im Briefkasten lagen.

MPC Capital, ein weiterer Big Player am Schiffsfondsmarkt, meldet auf Anfrage, 13 von 206 Containerschiffen aus den hauseigenen Fonds seien derzeit ohne Beschäftigung. Eine Insolvenz stehe zurzeit bei keinem Schiffsfonds an, so eine Sprecherin. So etwas könne man aber für die Zukunft nicht ausschließen.

Keine Frage, es ist eine der schwersten Krisen für die Containerschiffahrt. Und die Entscheidung vieler Anleger, sich der Kapitalspritze zu verweigern, ist - sofern aus freien Stücken getroffen - vielleicht nicht immer die beste Lösung. "Es kommt ultimativ darauf an, die betroffenen Fonds mit Liquidität auszustatten, um die kommenden etwa zwei bis drei Jahre überstehen zu können", schreibt die Ratingagentur Fondsmidia in einer Kurzanalyse. Die Investoren würden dann ein besseres Geschäft machen, als die Schiffe zu Niedrigpreisen zu verschern, meinen die Analysten.

Fondsmidia sieht allerdings auch ein Kommunikationsproblem: Die Finanzberater hätten ihren Kunden jahrelang die möglichen Risiken solcher Investments verschwiegen. Die Anleger seien daher jetzt überrascht - und trafen die falschen Entscheidungen.

Zwar gibt es Hoffnung: Reeder, Banken und Berater im Markt der kleinen Containerschiffe, so genannter Feeder, beispielsweise arbeiten fieberhaft an einer Stützungslösung, um den Charterratenverfall zu stoppen. Ein zurzeit heiß diskutiertes Konzept der Steuerberatungsgesellschaft Anchor sieht die Gründung einer Auffanggesellschaft ("Baltic Max Feeder GmbH") vor, die beschäftigungslose Schiffe zu einer Mindestrate anmieten würde.

Finanziert werden soll das ganze per Umlage von allen teilnehmenden Reedereien sowie, als Garanten im Hintergrund, den großen Schiffsbanken wie der HSH Nordbank. "Die Reaktion der Branche ist grundsätzlich positiv", sagt Steuerberater Hermann Neemann von Anchor. "Es gibt zwar noch eine Menge Unbekannte, insbesondere im Bereich der Finanzierung. Wir hoffen aber, die Sache bis Ende August in trockenen Tüchern zu haben."

Zudem sammeln sich nach Beobachtung von Experten bereits Investoren, um in den abgestürzten Markt einzusteigen, sprich von notleidenden Verkäufern günstige Schiffe zu erwerben. Neben institutionellen Anlegern können dabei auch Privatleute mitmischen, indem sie so genannte Opportunity-Fonds, die auf diese Anlagestrategie spezialisiert sind, zeichnen.

Die neuen Vehikel können lukrativ für ihre Investoren sein. Die Emittenten solcher Fonds, zumeist Emissionshäuser, die bislang herkömmliche Schiffsfonds gemacht haben, sind allerdings weniger an der Rettung fallierender Fonds interessiert. Ihnen dürfte vor allem daran gelegen sein, ihre Platzierungszahlen wieder in Schwung zu bringen.