



Anleger unter Wasser

Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat dem einst blühenden Geschäft mit Schiffsfonds schwer zugesetzt. Wie geht es nun weiter?

Noch vor wenigen Jahren standen Schiffsfonds hoch im Kurs. Mit anscheinend unaufhaltsamem Tempo nahm der globale Handel zu und verlangte nach immer mehr Transportkapazität. Innerhalb von 13 Jahren wuchs das Tankervolumen um 50 Prozent, das der Massengutfrachter um 70 Prozent – und die Containerflotte vervierfachte sich sogar. Zu einem beträchtlichen Teil wurden die Schiffe von deutschen Emissionshäusern bereitgestellt, die dafür mehr als eine Viertelmillion Privatanleger in ihre Schiffsfonds lockten. Insgesamt 45 Milliarden Euro kamen da zusammen. Ein Boom, so schien es, ohne Ende. Dann aber zog mit der globalen Wirtschaftskrise schweres Wetter auf. Plötzlich gab es zu viel Transportkapazität für zu wenig Fracht. „Die Blase ist geplatzt“, sagt der unabhängige Schifffahrtsexperte Jürgen Dobert. Hunderte von Schiffen dümpelten auf einmal ohne Aufträge vor sich hin. Jetzt herrscht Katerstimmung.

Der Schifffahrtsmarkt sei eigentlich eine Zockerbude, sagt selbst Torsten Teichert, Chef der Lloyds Fonds AG: Gibt es zu viele Schiffe, rauschen die Frachtraten nach unten. Oft reicht das dann nicht mehr für die Betriebskosten. Die Folge: Kredite können nicht wie geplant getilgt werden. Auch die Zinszahlung ist fraglich. So wurde über zwei Dutzend Fondsschiffs-Gesellschaften das Insolvenzverfahren eröffnet. Das klingt nicht gerade dramatisch angesichts einer Gesamtflotte von etwa 2.500 deutschen Fondsschiffen. Dazu muss man aber wissen, dass die Bundesregierung im Herbst 2008 als Folge der Lehman-Pleite die bisherige Insolvenzordnung bezüglich der Überschuldung kurzerhand aussetzte. „Dadurch sind Hunderte von Schiffsfonds der Insolvenz entgangen“, erläutert Dobert. Tatsächlich wurden 2009 bei

zwei Dritteln der Schiffe keine Ausschüttungen mehr geleistet. „Die Lage ist“, so Dobert, „teilweise sehr, sehr ernst. Viele Fonds kämpfen ums Überleben.“

Sicherer als Aktien?

Jetzt zittern Tausende von Anlegern um ihre Einlagen. Viele fühlen sich getäuscht wie das Ehepaar Erika und Uwe Lehmann (Name geändert), beide Mitte 70. Ihr Fondsanbieter verlangte urplötzlich zur Abwendung der Insolvenz frühere Ausschüttungen von 13.000 Euro zurück. 1996 hatten die beiden Eheleute einen 100.000-Mark-Anteil an einem Containerschiff erworben. Als Altersvorsorge, finanziert fast vollständig auf Kredit mit einer Grundschuld auf das Einfamilienhaus des Ehepaars. „Hätten wir geahnt, was auf uns zukommt, wir hätten das nie und nimmer gemacht“, sagt Uwe Lehmann heute. Jetzt handelt der Stuttgarter Rechtsanwalt Patrick Zagni einen Vergleich für sie aus.

Dass die Branche manchmal nicht gerade auf die feine Art vorgeht, zeigt besonders drastisch der Fall der heute 88-jährigen Dora Körber (Name geändert). Auch sie ließ sich für 20.000 Euro einen Schiffsfonds aufdrücken. Frühestens kündbar 2025. Da wäre die Frau 103 Jahre alt. Zur Vermeidung der Insolvenz verlangen die Fonds oft auch frisches Geld von ihren Anteilseignern. Das musste auch der Steuerberater Klaus-Dieter Bartsch (Name geändert) erfahren. Er soll in einen Fonds 6.000 Euro nachschießen, weil eine Landesbank eine Tilgungsstundung des Schiffshypothekendarlehens ablehnt. Sind Schiffsbeteiligungen schwimmende Kapitalgräber? Eine Studie des Hamburgischen WeltWirtschaftsinstituts (HWWI) kommt zu anderen Ergebnissen. Darin heißt

es, das Risiko sei etwa so hoch wie bei Rentenfonds und deutlich niedriger als bei Aktienfonds. Dafür seien die Erträge auch niedriger als bei Aktienfonds – aber höher als bei Rentenfonds. Das Institut beruft sich auf Zahlen des Analysehauses Fondsmedia, das 534 Schiffsfonds mit einem Investitionsvolumen von 9,3 Milliarden Euro ausgewertet hat. Danach erzielten sie zwischen 1969 und 1979 im Schnitt einen jährlichen Vermögenszuwachs nach Steuern von 3,3 Prozent, zwischen 1980 und 1989 waren es 6,7 Prozent und zwischen 1990 und 1999 5,4 Prozent. Von 2000 bis Ende 2008 betrug der Zuwachs sogar 10,2 Prozent. Bekanntlich kaschieren Durchschnittswerte Ausschläge nach oben und unten. Tatsächlich erzielten 40 der 534 Fonds Verluste, im Schnitt 23,9 Prozent der Nominaleinlage. 92,5 Prozent der untersuchten Fonds erwirtschafteten Gewinne, zumindest bis 2008. Experte Dobert ist skeptisch: „Die vermeintlichen Gewinne kamen hauptsächlich durch den Steuereffekt Verlustzuweisung zustande, den es heute nicht mehr gibt.“

Auch das Emissionshaus MPC Capital, das mit 121 Schiffsbeteiligungen (221 Schiffe) und 73.000 Schiffsinvestoren (Investitionsvolumen 2,91 Milliarden Euro) zu den Größten der Branche zählt, blieb von der Krise nicht verschont: Zwölf Fonds mit 15 Schiffen müssen Finanzengpässe durchschippern. Auch hier sollen Anleger frisches Geld nachschießen, deklariert als „Vorzugskapital“, das zu zehn Prozent verzinst wird. Ob das auf Dauer hilft, bleibt abzuwarten. Immerhin hat sich aber der Welthandel in diesem Jahr überraschend schnell erholt. Das wirkt sich auch auf die Charraten aus. So wurden im Sommer für eine Ein-Jahres-Charter eines Frachters mit 4.400 Containerstellplätzen 24.000 US-Dollar pro Tag gezahlt, viermal so viel wie noch Anfang des Jahres. Auch die Preise für Schiffverkäufe sind wieder kräftig angezogen. Gut für die Anleger, denn wie viel Gewinn oder Verlust die Investition tatsächlich abwirft, stellt sich erst am Schluss heraus, wenn das Schiff verkauft oder verschrottet wird.

Inzwischen hat nur noch 1,7 Prozent der weltweiten Containerflotte keine Aufträge. Schon jubeln die Analysehäuser Deutsche Fondsresearch und Feri Eurorating Services: „Vollbeschäftigung bei Fondsschiffen in Sicht.“ Seit Mai 2010 gäbe es kaum noch neue Fälle von Liquiditätsengpässen. Ist die Krise also ausgestanden? Keineswegs: „Wenn Märkte und Schiffswerte wieder steigen, besteht die große Gefahr, dass Gläubiger auf Durchsetzung ihrer gestundeten Forderungen bestehen“, warnt Dobert. Nils Smedegaard Andersen, Chef der Reederei Maersk, rechnet schon wieder mit niedrigeren Frachtraten. Und die OECD prognostizierte kürzlich, dass sich die Weltwirtschaft langsamer erholen wird als erwartet. Keine guten Nachrichten für die Seefahrt, zumal sich in den Pipelines noch zahlreiche Neubauten befinden. Allein

Schiffsfonds | Wie sie funktionieren

Schiffsfonds sind geschlossene Fonds, die in der Regel als GmbH & Co. KG geführt werden. Sie ermöglichen Reedern, mit minimalem Eigenkapital ganze Schiffsflotten zu betreiben. Etwa 30 bis 40 Prozent des Kaufpreises der Schiffe steuern die Anleger bei, bis zu 70 Prozent werden über millionenschwere Hypothekenkredite finanziert. Das bedeutet, dass der Start des Fonds bereits mit hohen Schulden belastet ist. Anleger gehen also das Risiko einer unternehmerischen Investition ein, meist über einen Zeitraum von 15 bis 25 Jahren. Im günstigen Fall erhält man jährliche Zahlungen, Ausschüttungen genannt. Das sind aber keine Gewinne, sondern aus Liquiditätsüberschüssen getätigte Rückzahlungen der eingezahlten Anlegergelder. Erst nach einigen Jahren ist mit echten Gewinnen zu rechnen. Ob sich die Investition wirklich gelohnt hat, weiß man aber häufig erst nach dem Verkauf des Schiffes. Befindet man sich dann im Plus, bleibt der Gewinn wegen der günstigen Tonnagesteuer weitgehend steuerfrei. Läuft es dagegen schlecht, droht im schlimmsten Fall die Insolvenz, Totalverlust nicht ausgeschlossen. Dann kann der Insolvenzverwalter sogar die bereits getätigten Ausschüttungen zurückverlangen.

bei MPC Capital im Wert von mehr als einer Milliarde US-Dollar. Derzeit freilich finden sich dafür keine Investoren. „Der Emissionsmarkt für Schiffsbeteiligungen liegt noch am Boden“, stöhnt MPC-Vorstand Alexander Betz. Um rund 80 Prozent ist 2009 das Emissionsvolumen im Erstmarkt eingebrochen. Erwartet wird eine Durststrecke von mehreren Jahren.

Am 18. November trifft sich die Branche in Hamburg zum „14. Hansa-Forum Schiffsfinanzierung“. Dort wird man auch darüber diskutieren, wie das Vertrauen der Anleger zurückgewonnen werden kann. Klar ist, dass die Fondsmodele sich ändern werden. Schon deshalb, weil die Banken künftig mehr Eigenkapital verlangen. Andreas Vroom vom Emissionshaus MCC mahnt ein „anlegergerechtes, verantwortungsbewusstes Handeln“ an. „Wir müssen wieder konservativer kalkulieren“, meint ein anderer Branchenkenner. Auf den Punkt bringt es Christian Breuel von BS Invest (Schulte-Group): „Wir beurteilen die Zukunft des Marktes für Schiffsbeteiligungen gut – sofern die Spekulanten, die sich überhoben haben, vom Markt verschwinden.“ Auf jeden Fall aber ist eine Schiffsinvestition nur etwas für Leute, die auch einen möglichen Totalverlust verschmerzen können. Angebote sollten aber äußerst kritisch geprüft werden. Denn immer noch werden potenzielle Anleger mit dem Versprechen „hoher und sicherer Renditen bis 20 Prozent pro Jahr“ geködert. „Ein völlig unseriöses Versprechen“, so Dobert. Im Übrigen seien Ausschüttungsprognosen nicht mehr als unverbindliche Zielvorstellungen. Anders, als die Prospekte das glauben machen wollen. Beweis: die jüngste Krise.

Wolfram Tauscher

Creditreform
Das Unternehmensmagazin aus der Verlagsgruppe Handelsblätt

**Schwerpunkt in der nächsten Ausgabe:
 Energie, Ökologie, Nachhaltigkeit**

Informationen unter: Tel. 0211 887-1495
 oder e-mail: fz.mittelstand@fachverlag.de

<p>Hallen</p> <p>Kauf ab € 1257,-/m²</p>  <p>Miete ab € 2,50/m²</p>	<p>Prestige Mobilbau</p> <p>Kauf ab € 3257,-/m²</p>  <p>Miete ab € 5,95/m²</p>	<p>Bürocontainer Seecontainer</p> <p>Kauf ab € 5500,-</p>  <p>Miete ab € 125/Mt.</p>	<p>Kauf ab € 1890,-</p>  <p>Miete ab € 1,95/Tag</p>
<p>Tel.: 02941/97 66-0 • LIPPSTADT / WESTFALEN • www.cr.deu-bau.de</p>			

Kostengünstige Raumlösungen
 sehr günstige Finanzierungen, Mobil-Leasing, Miete, Mietkauf, TOP-Aktionsgebäude (gebraucht)
 TOP-AIA oder Direktabzug
 DEUTSCHE INDUSTRIEBAU