

Rauhe Zeiten für Schiffsfinanzierer

Viele Beteiligungen bringen den Anlegern nun Verluste ein – und das dicke Ende könnte noch kommen

Von Reinhard Wirtz

Bremen. Die weltweite Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise hat gravierende Auswirkungen auf Handel und Schifffahrt. Fachleute schätzen, dass zurzeit rund zehn Prozent der Containerschiffe weltweit beschäftigungslos vor Anker liegen. Noch 2007 und 2008 wurden viele Neubauten in Auftrag gegeben. Bereits bestellte Schiffe vergrößern jetzt die Flotte der „arbeitslosen“ Schiffe. In Schwierigkeiten stecken aber nicht nur Reederei und Werften, sondern auch diejenigen, die den Bau von Schiffen finanzieren.

Mit einem Weltmarktanteil von mehr als 34 Prozent (Stand: Ende 2008) befindet sich die größte Containerschiffsflotte, was die Finanzierung angeht, in deutschen Händen. Rund 4500 Containerschiffe zählen zur weltweiten Flotte. Sollten alle noch im Bau befindlichen Containerschiffe in Fahrt kommen, dann wären es in absehbarer Zeit mehr als 5000 Einheiten, wie das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) berechnet hat. Nach Angaben des Verbands Geschlossene Fonds e.V. (VGF) ist jedes dritte Schiff der weltweiten Containerflotte durch deutsche geschlossene Fonds finanziert worden und steht angesichts der üblichen Finanzierungszeiträume von zwölf bis 15 oder mehr Jahren auch unter deren Bewirtschaftung.

Der Markt ist kräftig geschrumpft

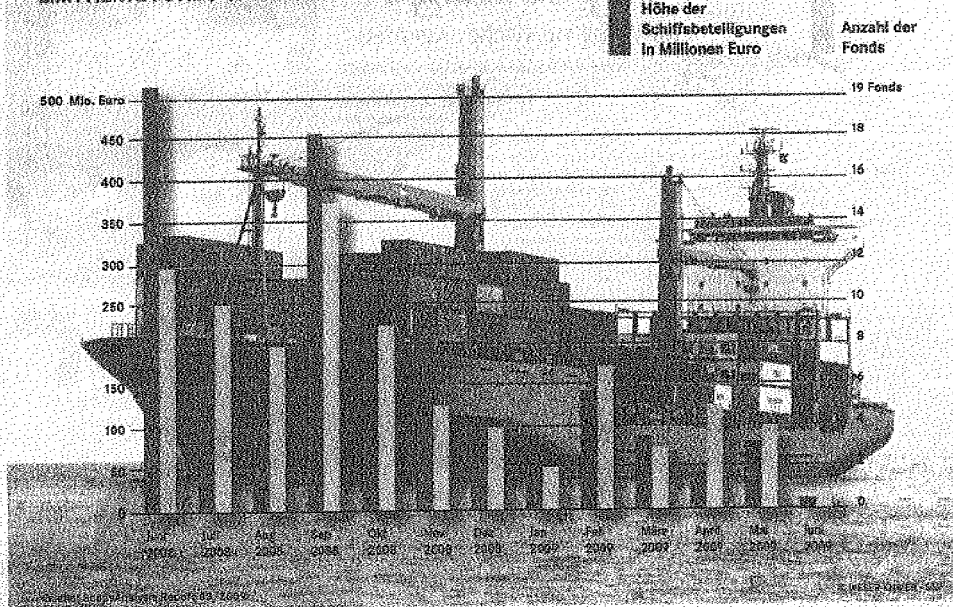
Schiffsbeteiligungen waren lange Zeit für viele institutionelle und private Anleger attraktiv, nicht zuletzt dank der Tonnagesteuer, die zu ansehnlichen Steuervorteilen führen konnte. „Engagiert haben sich beispielsweise sowohl kleine Angestellte mit Anlagebeträgen zwischen 10000 und 15000 Euro, als auch Ärzte, Rechtsanwälte, Unternehmer und Wohlhabende mit höheren Einlagen“, sagt Peter Hahn, Fachanwalt für Bank- und Kapitalmarktrecht. Nach seinen Recherchen sind aktuell rund 275 000 – vorrangig deutsche – Anleger in circa 1000 deutschen Schiffsfonds investiert.

Während das eingeworbene Emissionskapital für Schiffneubauten und -ankäufe im Jahr 2007 noch 3,58 Milliarden Euro betrug, sank es 2008 auf 2,9 Milliarden. In diesem Jahr ist das geplante Platzierungsvolumen von Schiffsbeteiligungen (Erstmarkt) nach Branchenangaben auf 466 Millionen Euro geschrumpft. Die durchschnittliche Höhe der einzelnen Beteiligung liegt bei 72000 Euro, hat Peter Hahn ausgerechnet. Nach Angaben des Hoppenstedt-Informationsdienstes Scope betragen zuletzt die durchschnittlichen „weichen“ Kosten bei den Schiffsfonds auf das Anlegerkapital inklusive Agio – beispielsweise für die Eigenkapitalbeschaffung, für Steuerberatung und für Emissions- und Beteiligungsprospekte – ziemlich unattraktive 22,1 Prozent.

Gesellschaften in Schiefelage

Zum Vergleich: Unter Rentabilitäts Gesichtspunkten gelten selbst die 18,3 Prozent bei inländischen oder die 15,6 Prozent bei ausländischen Immobilienfonds bereits als grenzwertig, wenn es um die Anlegerrendite geht. Mindestens 100 Schiffe befinden sich aktuell in wirtschaftlicher Schiefelage, davon 70 Kommanditgesellschaften (KGs), in akuter Not“, berichtet Peter Hahn. Sein Resümee der zurzeit alles andere als beschaulichen Lage auf den Märkten für deutsche Schiffsfinanzierungen: 13 Fondsgesellschaften sind bereits insolvent, drei stehen kurz vor der Insolvenz, viermal sind Notverkäufe von Schiffen der letzte Ausweg gewesen, 30 Schiffs-KGs befinden sich in der Sanierung,

EMITTIERTE FONDS UND EMISSIONSVOLUMEN



bei 20 Gesellschaften besteht akuter Handlungsbedarf. Hinzu komme, dass zahlreiche KGs inzwischen aus der Tilgung ausgestiegen seien.

Es gibt eine ganze Reihe von Gründen, die Schiffsfinanzierungen ins Schlingern geraten lassen, und die die Anleger um ihren Schlaf bringen können. Oft sind es das Auslaufen von Charterverträgen oder auch die nachträgliche Reduzierung einer Schiffscharter, die die Finanzierung und/oder die wirtschaftliche Kalkulation für den Betrieb eines Schiffes und damit die Chancen der Anleger auf ein profitables Engagement durcheinanderwirbeln.

In Zeiten der Krise und der knappen Beschäftigung für Transporttonnage werden auch schonmal Objekte eingebracht in Beschäftigungspools, in denen das Risiko steigt, dass einzelne Einheiten ausfallen oder die Charraten sinken. Dadurch können auch zunächst gut oder normal laufende Objekte in Mitleidenschaft geraten, sagt Peter Hahn.

Es kommt auch vor, dass Betreiber vorgeben, Charterverträge abgeschlossen zu haben, bei näherem Hinsehen stellt sich dann aber heraus, dass es lediglich um Optionen geht. Ebenfalls häufiger zu beobachten ist, dass Emissionen von Schiffsbeteiligungen gar nicht mehr zu Ende gebracht werden, weil sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für das Anlageobjekt oder für den Emittenten so negativ verändert haben, dass an eine ordnungsgemäße Finanzierung nicht mehr zu denken ist.

Auch für fachlich weniger versierte Anleger ist es daher ein klar erkennbares Alarmsignal, wenn versucht wird, von den Kommanditisten (freiwillige) Nachschüsse einzu-

fordern oder aber bereits ausgeschüttetes Kapital wieder zurückzuziehen.

In Bremen gibt es zurzeit neun Emissionshäuser, die entweder selbst am Markt für Schiffsbeteiligungen mit Emissionen aktiv sind, oder die mehr oder weniger bekannte Emissionshäuser eingeschaltet haben, um eigene Objekte zu platzieren.

Dazu zählen: Beluga Shipping GmbH (68 Schiffe), German Tanker Shipping GmbH & Co.KG (13 Schiffe), Hanseatic Lloyd Reederei GmbH & Co.KG und Hanse Mare Reederei GmbH & Co.KG, die Harren & Partner Reederei GmbH (mehr als 50 Schiffe), HTB Schiffsfonds GmbH & Co.KG, MCC Maritime Concept GmbH, Navalis Invest GmbH & Co.KG, Weyhe, die F.A. Vinnen & Co. sowie die Rigel Schifffahrts GmbH & Co.KG.

Ausgehend von der Basisannahme, wonach in Deutschland rund zehn Prozent aller Beteiligungsobjekte inzwischen notleidend sind, kommt Rechtsanwalt Peter Hahn mit Blick auf den Bremer Emissionsplatz zu folgenden Eckwerten:

Über die genannten Bremer Emittenten seien rund 1,8 Milliarden Euro an Schiffsbeteiligungen für etwa 100 Schiffe gezeichnet worden. Hinter diesen Engagements stehen nach diesen Berechnungen 20000 bis 25 000 Anleger.

Nimmt man auch für Bremen eine Quote von zehn Prozent Schiefelagen bei den gezeichneten Objekten an, so wären aktuell in Bremen zehn Schiffe und ihre Anleger wirtschaftlich bedroht. „Und das wird in den kommenden Jahren noch bedeutend mehr werden“, vermutet Hahn.

Denn nach wie vor liegen Bestellungen für weitere neue Schiffe vor, nach wie vor laufen auch in den kommenden Monaten

und Jahren weitere Charterverträge aus, und: Die Zahl der aufliegenden Schiffe steigt weiter.

Was können Anleger, die ihre Felle davon schwimmen sehen, juristisch geltend machen, um ihr Kapital zu retten? Zu prüfen ist im Einzelfall, sagt Anwalt Peter Hahn, ob die Bank und/oder der Anlageberater eine Anlage- und Anleger-gerechte Beratung geleistet haben. Eventuell verschwiegene Provisionszahlungen (kick-backs) bieten ebenso juristische Ansatzpunkte wie vorenthaltende oder nicht rechtzeitig ausgelieferte Beteiligungsprospekte.

Fristen beachten

Zudem gehöre es zu den Aufgaben eines Anlageberaters, die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Beteiligungskonzeptes zu überprüfen. Wurden Beteiligungen „an der Haustür“ an den Mann/ an die Frau gebracht, gelten spezifische Widerrufsmöglichkeiten. Bei arglistiger und/oder vorsätzlicher Täuschung des Vermittlers oder der Bank dürfte sich die juristische Ausgangssituation für den Anleger eher günstig gestalten.

Sorgfalt ist angesagt im Umgang mit den Fristen: Im Einzelfall kann drei Jahre nach der Veröffentlichung eines Prospekts eine Verjährung eintreten, was die Erfolgsaussichten für Ansprüche aus Prospektiehlern oder der Prospekthaftung der Emittenten generell in Frage stellen kann.

Und dann hat der Jurist noch einen Rat für Anleger, die sich über den Zustand ihrer Schiffsbeteiligung noch nicht im Klaren sind: Erstmal die Protokolle der Gesellschafterversammlungen lesen, empfiehlt Hahn. Vielleicht auch mal persönlich an solchen Versammlungen teilnehmen, um sich aus erster Hand zu informieren, statt nur den Berater zu schicken, oder statt sich weiterhin ausschließlich durch Treuhandskommanditisten vertreten zu lassen.



Anlegeranwalt Peter Hahn FOTO: I. STOSS