

Schiffsfonds sind in Not geraten

Insolvente Reederei Beluga kein Einzelfall / Etliche Anleger fürchten um ihr Geld

rit./hhr. HAMBURG/FRANKFURT, 20. April. Was haben die Fußballer Tim Borowski (Werder Bremen), Christoph Metzelder (Schalke 04) und Thorben Marx (Borussia Mönchengladbach) gemeinsam? Alle drei Bundesliga-Profis haben Geld in Beluga-Schiffe investiert und müssen nun fürchten, einen Teil davon nicht mehr wiederzusehen. Die Bremer Schwergut-Reederei hatte im März Insolvenz beantragt. Die Staatsanwaltschaft ermittelt wegen Betrugsverdachts. Die drei Fußballspieler sind nicht allein: Nach überschlägigen Schätzungen dürften etwa 15 000 Anleger mit 400 Millionen Euro in Beluga-Schiffen investiert sein.

Der tiefe Fall des Bremer Unternehmens Niels Stolberg wirft ein Schlaglicht auf eine Branche, die ihre Finanzierung künftig auf neue Beine stellen muss. Rund ein Drittel aller Containerschiffe, die über die Weltmeere schippern, ist in deutscher Hand. Diese Führungsrolle verdanken die Reeder unter anderem Schiffsfonds, einem Finanzierungsmodell, das im Zuge der Finanzkrise seit 2008 Schaden genommen hat. Denn die schwache Weltkonjunktur hat auch die Schifffahrt und damit viele Fonds getroffen.

Man kennt sich in diesem Geschäft. Bei Schiffsfonds beteiligen sich die Anleger für eine feste Laufzeit unternehmerisch an einem konkreten Schiff. Sie werden somit zu Teilhabern mit allen Chancen und Risiken, die eine solche Beteiligung mit sich bringt. Nordcapital, HCI, Conti, Oltmann Gruppe, MPC Capital, MCE, Hansa Treuhand und Lloyd Fonds sind die großen Anbieter. Das Eigenkapital, das die Initiatoren bei den Anlegern einwarben, bildete eine tragende Rolle im Bestellverhalten der Reeder.

Der Fall Beluga ist nicht der erste Fall, der deutsche Anleger in letzter Zeit Geld kostete. Auf 1,7 Milliarden Euro beziffert der Verband Geschlossene Fonds (VGF) für 2010 das in Schiffen plazierte Eigenkapital. Das waren 7 Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Doch der Anstieg kam nicht immer aus freien Stücken zustande. 286 Millionen Euro mussten die Anleger in Form von Kapitalerhöhungen aufbringen. Hätten sie dieses Geld nicht nachgeschossen, wäre ihnen möglicherweise ein noch größerer Schaden entstanden.

Die Anleger engagierten sich schon mit größerer Begeisterung. Ihren Höhepunkt erlebten Schiffsbeteiligungen 2007 mit einer Kapitalplazierung von insgesamt 7,3 Milliarden Euro. Viele dieser Fonds von damals laufen auch heute noch. Doch im Zuge der Finanzkrise ging auch das Interesse an unternehmerischen Fondskonstruktionen kräftig zurück.

Immerhin belief sich der Bestand an Schiffsfonds per Ende 2010 noch auf 52 Milliarden Euro. Davon brachten die Anleger 20,9 Milliarden Euro als Eigenkapital auf. Die Differenz – mehr als die Hälfte – trieben die Fondsinitiatoren in Form von Bankkrediten auf. Damit sind Schiffsfonds nach geschlossenen Immobilienfonds, die auf ein Volumen von insgesamt

73,8 Milliarden Euro kommen, die größte Anlageklasse im Bereich der unternehmerischen Beteiligungen.

Mehrere hunderttausend deutsche Anleger sind in insgesamt rund 2500 Schiffen investiert, schätzt der Hamburger Schiffsfondsexperte Jürgen Dobert. Etwa 1000 dieser Schiffsgesellschaften seien seit dem Herbst 2008 zu Sanierungsfällen geworden. Das heißt: Anleger wurden oder werden aufgefordert, Ausschüttungen zurückzuzahlen und Nachschüsse zu leisten; die Banken sollen Tilgungen oder

versprochen hatte. „Die bei neuen Verträgen nur auf Marktniveau durchsetzbaren Charterraten decken gerade einmal die Betriebskosten und eventuell die Bankkosten ab“, sagt Peter Hahn. Der Fachanwalt für Bank- und Kapitalmarktrecht glaubt daher, dass die betroffenen Schiffsfondsanleger in jedem Fall mit deutlichen Verlusten rechnen müssen. In der Regel könnten die Anleger für die restliche Laufzeit ihrer Beteiligungen von fünf bis sieben Jahren nicht mehr mit Ausschüttungen rechnen.

ANZEIGE

Die deutsche Landwirtschaft geht erfolgreich ihren Weg. Mit unseren Förderkrediten.



Förderbank für die Agrarwirtschaft


rentenbank

gar Zinsen stunden. Weitere 1000 Schiffe, schätzt Dobert, können die Schiffshypothekendarlehen nicht mehr vertragsgemäß bedienen. Daher seien sie darauf angewiesen, dass die Banken stillhalten – was zu wachsenden Schuldenbergen führt. Bei vielen dieser Schiffsgesellschaften seien daher in den nächsten Jahren keine Auszahlungen an die Anleger zu erwarten.

Das gilt offenbar auch für diejenigen Beluga-Schiffe, welche die Fondsinitiatoren wie HCI Capital und Ownership kurz vor der Beluga-Insolvenz abgezogen und anderen Reedern anvertraut haben. Zum einen sind längst nicht alle Schiffe frei verfügbar. Aufgrund offener Forderungen gegenüber Beluga sollen etliche in Häfen arrestiert worden sein. Zum andern dürften die neuen Charterraten viel geringer sein als jene, die Beluga einst den Fondszeich-

Jetzt bekommen die Anleger zu spüren, dass Schiffsfonds unternehmerische Beteiligungen sind, die das Risiko des Totalverlustes in sich tragen. Anleger, die auf dem Rechtsweg versuchen, ihr eingesetztes Geld zurückzuziehen, haben es also nicht leicht. Juristische Chancen hätten am ehesten jene Fondszeichner, die von einer Bank beraten, dabei aber nicht über die Rückvergütung (Kick-back) für das Kreditinstitut aus dem Verkauf der Fondsanteile unterrichtet worden seien, sagt Hahn. Denn nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs seien die Banken verpflichtet, ihre Kunden ungefragt über die volle Höhe der Vermittlungs- und Verkaufsgebühr zu informieren. Für freie Finanzberater gelte das so nicht. Außerdem seien manche Banken und Sparkassen bei Fällen eindeutiger Falschberatung eher bereit, sich außergerichtlich zu einigen.