

Welt am Sonntag | 02.09.12

## Branche in schwerer See

Die Schifffahrtskrise dauert an: Immer mehr Schiffsfonds melden Insolvenz an oder müssen saniert werden. Ein Desaster für Anleger *Von Christina Anastassiou*

Seine Arbeit beschreibt Jörn Weitzmann als 24-Stunden-Bereitschaftsdienst. Der Fachanwalt für Insolvenzrecht bei der Hamburger Kanzlei Kilger & Fülleborn telefoniert und schreibt E-Mails an Banken, Werften und andere Firmen in Asien, den USA und Europa. Er muss jederzeit ansprechbar sein, schnell reagieren. Auch als am 2. Juli gegen 10.45 Uhr der Anruf aus Norddeutschland kam, zögerte er nicht. Das Containerschiff MS "Berenike" habe Insolvenz angemeldet, hatte der Insolvenzrichter am Telefon gesagt, und das Gericht setzte Weitzmann als vorläufigen Insolvenzverwalter ein.

Noch am selben Tag fuhr der Fachanwalt in die Reederei, zu deren Flotte der 2005 gebaute Frachter mit seinen rund 960 Containerstellplätzen gehörte. Den Namen der Reederei möchte er nicht in der Zeitung lesen, zu aktuell ist der Fall. "Ich habe mit der Geschäftsführung und den maßgeblichen Mitarbeitern gesprochen. Sie konnten mir Auskunft über den Zustand des Schiffes geben, und die Buchführung war in Ordnung. Es wurden die Optionen Fortführung und Veräußerung geprüft", sagt Weitzmann. Er musste zügig handeln, denn das Schiff lag seit Mai ohne Charter im Hafen von Singapur. Kosten pro Tag: 5500 Dollar.

Und so sprach er erst mit den finanzierenden Banken, dann mit den Gesellschaftern, immer auf der Suche nach neuen Geldern, um den Schiffsbetrieb aufnehmen und fortführen zu können. Weitzmann: "So hätten die Tagesverluste auf rund 500 US-Dollar gedrückt werden können." Vergeblich. Parallel spürten Makler einen Kaufinteressenten auf. Am 8. August war der Verkauf perfekt, und das Gericht eröffnete das Insolvenzverfahren offiziell. Die Pleite betrifft 20 Privatanleger, die zusammen 3,95 Millionen Euro Eigenkapital in das Schiff investiert hatten.

Die MS "Berenike" ist kein Einzelfall: Dem Hamburger Analysehaus Deutsche Fondsresearch (DFR) zufolge haben 91 Schiffsfonds seit Beginn der Krise im Herbst 2008 Insolvenz angemeldet. Zudem sind 257 Fonds mit 355 Schiffen in Sanierung. Und für weitere 59 Fonds mit 75 Schiffen sehen Analysten Sanierungsgefahr. Unterm Strich hatten Anleger 4,5 Milliarden Euro in die Schiffe gesteckt. Die wirklichen Zahlen dürften höher liegen. Erstens hat das Analysehaus für geschlossene Fonds hier nur 850 bewertete Schiffsfonds berücksichtigt, während der Markt auf mehr als 2000 Fonds geschätzt wird. Zweitens gibt es etliche im kleinen Anlegerkreis vertriebene Fonds, die in der Statistik nicht auftauchen. "Im Grunde sehen wir bei sich nicht nachhaltig erholenden Charraten Sanierungsgefahr für alle Fondsschiffe am Markt. Aber mit Fakten untermauern können wir dies nur bei den besagten 59 Fonds", sagt Nils Lorentzen. Er ist Geschäftsführer des Analysehauses, das zur Salomon-Invest-Gruppe gehört.

Das Problem: Die Chartereinnahmen der Schiffe reichen nicht, um einerseits die Betriebskosten zu decken, andererseits die Zinsen und Tilgung für das beim Schiffskauf aufgenommene Darlehen. Im Wesentlichen hatte die Schifffahrtskrise zwei Auslöser. So ließ die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise Charrtermärkte und Containerverkehr einbrechen. Zugleich war das Angebot an neu abgelieferten Schiffen viel zu groß.

Das war bis zur Jahresmitte 2008 anders. Damals gehörten Schiffsfonds zu den Lieblingen der Anleger, denn sie verhiessen hohe, fast steuerfreie Gewinne. Reedereien, Werften, Initiatoren und Finanzvermittler verdienten am Boom. Und so orderten die Reeder immer neue Kähne zu immer stolzeren Preisen, getrieben von der Nachfrage der Vermittler, die für jeden verkauften Schiffsfonds-Anteil Provisionen kassierten.

Auf dem Gipfel des Booms 2007 investierten Anleger 3,58 Milliarden Euro in Schiffsfonds. Insgesamt flossen laut der Homburger Ratingagentur Feri Euro Rating Services bis Ende 2011 rund 33,6 Milliarden Euro Eigenkapital in Schiffe. "Schiffsfonds wurden vor der Krise verkauft wie Bundesschatzbriefe", sagt Weitzmann. Motto: Ebenso sicher, nur höher

verzinslich. Die Anleger hatten sich auf die angeblich sicheren Fonds gestürzt, und wenigen war klar, dass es unternehmerische Beteiligungen waren. Das böse Erwachen kam meist, wenn der Insolvenzverwalter die Auszahlungen zurückforderte, denen keine Gewinne zugrunde lagen. Das kam oft genug vor.

Weitzmann hat mehr als 20 Schiffs-Insolvenzen seit 2009 verwaltet, in weiteren gut 20 Fällen beraten. In der Praxis unterscheidet er zwischen gut und schlecht bereederten Schiffen.

Auf den meisten insolventen Schiffen lasten sogenannte Schiffspfandrechte. "Das können offene Rechnungen von Werften sein, von Ausrüstern oder die Heuern der Seeleute. Diese Pfandrechte bergen Risiken, denn sie stehen in keinem Register, und das Schiff haftet auch nach dem Verkauf für sie. Das muss ich ausschließen", sagt Weitzmann. Ein Verkauf im Insolvenzverfahren sei nur möglich, wenn der Verwalter die Höhe der offenen Rechnungen kenne und im Preis berücksichtigen könne. Das wiederum setze voraus, dass die Reederei zuvor gut gearbeitet habe.

Auf der MS "Berenike" lasteten Verbindlichkeiten, die Schiffspfandrechte nach sich ziehen können, in Höhe von 300.000 Dollar. Diese Schulden müssen beglichen werden. Der Rest des Verkaufspreises von elf Millionen Dollar wird an die finanzierenden Banken gehen. Die 20 Anleger werden wohl keinen Cent mehr von ihrer Einlage sehen. Doch sie haben im Schnitt 200.000 Euro eingesetzt, und bei derartigen Privatplatzierungen wissen Investoren, dass sie ihr Geld auch verlieren können.

Anders sieht es bei kleineren Anlegern aus, die in den vergangenen Jahren vermehrt in Schiffsfonds investiert hatten, getrieben von relativ niedrigen Mindestanlagesummen, Beratungsfehlern, eigenem Leichtsinns. Die größte Insolvenz eines Schiffsfonds, die Weitzmann betreut hat, betraf rund 1700 Privatanleger. "Die Banken unterscheiden leider nicht mehr zwischen gut und schlecht bereederten Schiffen, weil zu viele Fonds in Not sind. Noch 2009 trafen die ersten Insolvenzen überwiegend teure, schlecht gewartete Schiffe", sagt der Fachanwalt.

Ein weiteres Problem ist, dass sich die kreditgebenden Banken immer stärker aus dem Geschäft zurückziehen. Zuletzt hatte die Commerzbank mitgeteilt, sie wolle die Schiffsfinanzierung abbauen. Sie ist der zweitgrößte deutsche Schiffsfinanzierer nach der HSH Nordbank.

Krise ohne Ende? DFR-Chef Lorentzen: "Die Flaute wird mindestens bis 2014 dauern. Brennstoffe sind teuer, die Euro-Krise belastet die Nachfrage, und die Charterraten liegen am Boden. Etliche Schiffsfonds profitieren noch von alten Charterverträgen, deren Raten über dem Markt liegen. Auch ihre Verträge enden irgendwann, und was kommt dann?" Zudem wachse die Handelsflotte immer noch zu stark, und große Schiffe verdrängten kleinere.

*\*Name von der Redaktion geändert*