

**WIRTSCHAFT**
**SCHIFFE IN DER INSOLVENZ**

## Erste Containerfrachter steuern in die Pleite

VON STEFFEN PREIßLER

27. Juli 2009, 07:53 Uhr

**Die Einnahmen der Frachter reichen oft nicht einmal aus, um die Betriebskosten zu decken - die Anleger der Schiffsfonds müssen jetzt Geld nachschießen.**



Containerschiff im Terminal Altenwerder im Hamburger Hafen.  
Foto: dpa

HAMBURG. Die Anleger fackelten nicht lange. 3,7 Millionen Euro sollten sie aufbringen, um dem beschäftigungslosen Containerschiff „MarCatania“ eine zweite Chance zu geben. Knapp 96 Prozent der Besitzer des Dachfonds Shipping Select 15 des Hamburger Fondshauses HCI Capital stimmten dagegen. Die Folge: Der Frachter mit Platz für 1687 Standardcontainer (TEU) ging in die Insolvenz. „Es ist bereits mein viertes Schiff in diesem Jahr“, sagt der vorläufige Hamburger Insolvenzverwalter Jörn Weitzmann. „Ich prüfe jede Option, um eine bestmögliche Verwertung zu erreichen.“ Ein Schiff konnte er bereits versteigern.

Viele Schiffsfonds geraten in diesen Wochen in finanzielle Not. „Fast alle Schiffe, bei denen die Charter 2009 ausläuft, sind potenzielle Krisenkandidaten“, sagt Beatrix Boutonnet vom Branchendienst „Fondstelegramm“. Selbst wenn sich ein Anschlussauftrag findet, reichen die Einnahmen nicht aus, um Betriebskosten, Zinsen und Tilgung des Schiffes zu decken. Von Ausschüttungen für die Anleger ganz zu schweigen. „Wir haben jede Woche zwei bis vier Gespräche, in denen Fonds um eine Stundung nachsuchen“, sagt Torsten Temp, Leiter Global Shipping der HypoVereinsbank.

Nach Zahlen der HSH-Nordbank erzielt ein Schiff mit einer Kapazität von 2500 TEU noch eine Charrate, also einen Mietpreis, von 5600 Dollar pro Tag. Anfang 2008 bekamen die Reeder noch 28 000 Dollar. Fonds, die sich eine solche hohe Rate über einen längeren Zeitraum sichern

konnten, sind nicht besser dran. „Es ist nicht unüblich, dass jetzt Charraten nachverhandelt werden“, sagt Olaf Streuer von HCI Capital. Von den 203 Containerschiffen, die HCI Capital in Fahrt hat, sind 16 ohne Beschäftigung und warten auf neue Ladung. „Das sind acht Prozent unserer Flotte, während am Gesamtmarkt zwölf Prozent ohne Beschäftigung sind“, sagt Streuer. „Die Perspektiven sind nicht rosig“, beschreibt Mina Protitch, Schiffsanalytistin des Analysehauses Scope, die Lage.

### **„Wir lassen niemanden im Regen stehen“**

In Hamburgs Fondshäusern herrscht deshalb Hochbetrieb. Statt neue Fonds aufzulegen, müssen Sanierungskonzepte gestemmt werden. Die Banken sind bei zusätzlichen Betriebsmittelkrediten sehr zurückhaltend. Allenfalls gewähren sie eine Stundung der Tilgung. „Wir lassen niemanden im Regen stehen, verlangen aber auch einen Beitrag, der zu Lasten der Fonds-Zeigner geht“, sagt Temp.

Beim FFH Fondshaus Hamburg sind acht Fonds mit elf Schiffen betroffen. Zunächst sollen die knapp 900 Eigner der beiden Containerschiffe „Temper Bay“ und „Turtle Bay“ mit je 1100 TEU rund 1,3 Millionen Dollar (915 000 Euro) aufbringen. Für das 800 TEU-Schiff „Vega Turmalin“ sind eine Million Euro notwendig. „Keiner wird zu Nachzahlungen gezwungen“, sagt FHH-Geschäftsführer Jens Brandes. Doch wer mitmacht, erhält eine Verzinsung von zehn Prozent und einen Bonus. Die zusätzlichen Mittel sind dringend nötig, denn „Temper Bay“ und „Turtle Bay“ müssen sich mit einer Charrate von 4000 Dollar begnügen. „Das deckt lediglich die Betriebskosten“, sagt Brandes. Bei dem Sanierungskonzept geht er davon aus, dass beide Schiffe erst 2012 Betriebskosten, Zinsen und Tilgung verdienen. Das Schiff „Vega Turmalin“ liegt ohne Aufträge in einem chinesischen Hafen. „Wir rechnen nicht vor Mitte 2010 mit einer Beschäftigung.“

Die Anleger haben den Betriebsfortführungskonzepten mit großer Mehrheit zugestimmt. Ziel ist es, die bis 2010 kalkulierten Deckungslücken zu schließen. „Eine andere Wahl haben die Anleger nicht“, sagt Schiffsexpertin Boutonnet. „Bei einem Verkauf der Schiffe zu den aktuell niedrigen Marktpreisen droht den Anlegern der Verlust ihres Kapitals.“ Denn zuerst würden die Kredite der Banken bedient.

### **"Ausschüttungen können zurückgefordert werden"**

In der Krise sind auch eingefahrene Gewinne nicht mehr sicher. Das haben die Anleger des Hamburger Initiators Lloyd Fonds erfahren, die sich am Containerschiff „Emilia Schulte“ (834 TEU) beteiligt haben. Von ihnen werden bisherige Auszahlungen von 2,8 Millionen Euro zurückgefordert. Bis Ende des Monats müssen die Anteilseigner darüber entscheiden. Die HSH Nordbank stundet die Tilgungen auf das Schiffsdarlehen bis Ende 2011. Denn die Charrate von 3600 Dollar pro Tag reicht nicht aus, um die laufenden Kosten zu decken. Allein die Betriebskosten machen 4200 Dollar aus. Im Fondsprospekt hatte man noch mit 8563 Dollar Einnahmen pro Tag kalkuliert. Der 2002 aufgelegte Fonds gilt zudem noch als Steuersparmodell.

Die Folge: Bisherige Ausschüttungen waren keine echten Gewinne, sondern Liquiditätsüberschüsse, die sich aus der degressiven Abschreibung ergeben haben. „Bei einem Liquiditätsengpass wie jetzt können diese Ausschüttungen zurückgefordert werden“, sagt Stefanie Martens von der Lloyd Fonds AG. Im schlimmsten Fall könnte das sogar der Insolvenzverwalter tun. Von dieser Besonderheit sind vor allem Schiffsfonds betroffen, die vor 2005 aufgelegt wurden. Auf Sanierungsbeiträge müssen sich auch noch weitere Anleger der Lloyd Fonds AG einrichten. Von den 75 Schiffen im Bestand, läuft bei 14 die Charter in diesem Jahr aus. Zwei Schiffe verlieren bereits im August und September ihre Aufträge. Sie sind sichere Kandidaten für ein Sanierungskonzept.

Die Anleger der vier Schiffsfonds des Hamburger Emissionshauses (HEH) haben der Sanierung ihrer Fonds zugestimmt. Zwar sind alle Schiffe in Fahrt, aber 4000 Dollar Charrate reichen nichts aus. „Im Sanierungskonzept haben wir unterstellt, dass die Schiffe 180 Tage im Jahr ohne Beschäftigung sind“, sagt Gunnar Dittmann von HEH.

Erst künftig wird sich zeigen, wie tragfähig die Sanierungskonzepte für die Fonds sind. „Viele Marktteilnehmer gehen davon aus, dass sich spätestens 2011 die Märkte wieder erholen, sodass auskömmliche Charraten eingefahren werden können“, sagt Protitch vom Analysehaus Scope. „Allerdings werden noch viele Schiffe abgeliefert, die den Druck zusätzlich erhöhen.“

Die Eigner der "MarCatania", die sie so flink dem Insolvenzverwalter übergaben, trösten sich damit, dass in dem Fonds noch fünf weitere Schiffe sind und er bis 2019 läuft. Bis dahin könnte die Krise ausgestanden sein.