

Anleger erleiden Schiffbruch

Der maritimen Wirtschaft steht das Wasser bis zum Hals: Derzeit abgeschlossene Charterverträge für Containerschiffe decken nicht einmal die Kosten der Reedereien. Seit Ausbruch der Krise wurde kein neues Schiff bestellt – die längste Zeitspanne seit Jahrzehnten. Sinkende Fondseinnahmen und die Insolvenz von Schiffsfonds sind die Folgen. Darunter leiden auch die Anleger.

von Reiner Reichel und Mark C. Schneider

DÜSSELDORF/HAMBURG. Da viele auf dem aktuell niedrigen Niveau geschlossenen Frachtverträge bis weit in das Jahr 2010 laufen, rechnen die großen Linienreedereien wie Hapag-Lloyd für das kommende Jahr weiter mit tiefroten Zahlen. Durch die historische Flaute bringt der Transport eines Standardcontainers von Asien nach Europa nur etwa 250 Dollar - ein Bruchteil früherer Preise.

Die Misere drückt viele der jahrelang beliebten Schiffsfonds - von 1996 bis zum Jahr 2008 lag die jährliche Rendite im Schnitt bei mehr als sieben Prozent - unter Wasser und kurzfristig ist auch kein Land in Sicht. Bereits Anfang des Jahres mussten einige Insolvenzen anmelden. Gut 100 Ein-Schiffs-Fonds gelten in der Branche als absehbar notleidend.

Die Finanzierung von Schiffen ist eine Domäne der Deutschen, hinter Japan und Griechenland ist Deutschland eine der führenden Schifffahrtsnationen der Welt. Heimischen Eignern gehören umgerechnet rund zehn Prozent der weltweiten Handelsschiffsflotte von derzeit knapp 37 000 Schiffen. Etwa die Hälfte aller weltweit vercharterten, also vermieteten, Containerschiffe, gehört deutschen geschlossenen Schiffsfonds. Allein in den vergangenen zehn Jahren sammelte die Fondsbranche 23 Mrd. Euro ein und kaufte dafür Schiffe im Wert von etwa 55 Mrd. Euro.

Die Stimmung in der maritimen Branche ist gedrückt. Heute treffen sich Spitzenvertreter von Banken, Emissionshäusern, Reedereien, Verbänden und Werften in Hamburg auf dem jährlichen Branchengipfel zur Schiffsfinanzierung. Der Titel bildet die Malaise ab: "Schifffahrt und Schiffbau im Liquiditätsnotstand". So muss die Hamburger Traditionsreederei Offen das für neue Schiffe nötige Eigenkapital derzeit selbst vorfinanzieren, weil Emissionshäuser am Markt kein Geld eintreiben können.

Besserung ist nicht in Sicht. Das britische Analysehaus Drewry prophezeit, dass es dieses Mal Jahre dauern wird, bis Fracht- und Charterraten das hohe Niveau früherer Jahre erreichen. Die Branche gewöhnt sich nur mühselig daran, dass acht bis zehn Prozent der weltweiten Flotte ohne Fracht sind. Das Handelsvolumen werde zwar im nächsten Jahr zunehmen, aber weit weniger als die Kapazität der aufgrund von Bestellungen aus den Boomjahren weiter wachsenden Handelsflotte.

Dabei kennt sich die sturmerprobte Branche mit Zyklen aus. Bereits in den Jahren 1998 bis 2001 hatte sie mit besonders niedrigen Fracht- und Chartereinnahmen zu kämpfen. Damals stützten Reeder und Initiatoren die Fonds, um Pleiten zu vermeiden. Doch das ist diesmal ausgeschlossen.

Die Drewy-Analysten schätzen, dass die Linienreedereien in diesem Jahr Verluste von insgesamt 20 Mrd. Dollar verkraften müssen. Hapag-Lloyd ist in Schieflage geraten. Die Gesellschafter müssen hohe Millionenbeträge zuschießen, der Staat gewährt eine Bürgschaft von 1,2 Mrd. Euro. Von den Fondshäusern ist genausowenig Hilfe zu erwarten. HCI, MPC und Lloyd Fonds, schreiben tiefrote Zahlen.

Viele Anlegeranwälte wetzen bereits die Messer

Den Anlegern wird nichts anderes übrig bleiben, als Geld nachzuschießen, sofern sie es überhaupt können. Verpflichtet sind sie dazu eigentlich nicht. Denn Schiffsfonds sind Kommanditgesellschaften (KG), an denen die Anleger als Kommanditisten (Teilhafter) beteiligt sind. Die Anleger haften nur in Höhe ihrer Einlage. Dennoch kann es sinnvoll sein, Geld nachzuschießen, um eine Insolvenz des Fonds abzuwenden. Anleger insolventer Fonds müssen damit rechnen, dass der Insolvenzverwalter Ausschüttungen von ihnen zurückverlangt. Das geschieht dann, wenn bilanztechnisch gesehen nicht Gewinne, sondern liquide Mittel ausgeschüttet wurden, was bei den früher üblichen Verlustzuweisungsmodellen Gang und Gäbe war.

Den klassischen Ansatz, Schadenersatzansprüche geltend zu machen, verfolgt etwa die Münchener Kanzlei CLLB Rechtsanwälte. Sie sucht nach Fehlern bei der Beratung durch den Vertrieb oder Fehlern im Anlageprospekt. Gegenwärtig greifen Anwälte besonders gern Urteile des BGH auf, wonach Vertreter die Anleger über Provisionen, die sie bei Vertragsabschluss erhalten, hätten informieren müssen (z.B. Az.: XI ZR 586/07 v. 12.5.09). Dies geschah regelmäßig nicht. Zu den Fehlern im Prospekt gehört die ungenügende Aufklärung über die Risiken einer Schiffsbeteiligung. Anlegerschützer werfen Initiatoren immer wieder vor, in Fondsprospekten würden die Chancen groß und die Risiken klein geschrieben.