

Zweite Schiffsfonds-Sanierungswelle kommt

IN IHRER STUDIE gehen das Analysehaus Deutsche Fonds Research (DFR) und die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft TPW, beide Hamburg, davon aus, dass zahlreiche Fondsanleger wieder in die Tasche greifen müssen, um ihr Schiff vor dem Untergang zu bewahren. Konsens mit dem Auditorium des Hansa-Forums.

Grundlage der 60-Seiten-Analyse „Sanierungskapital für Schiffsfonds – Konzepte und Tendenzen“ bildet die DFR-Datenbank zur Bewertung von Schiffsbeteiligungen. Demnach konnten von rund 700 ausgewerteten Fondsgesellschaften bisher 262 Schiffe mit einem Kommanditkapital von rund 3,4 Milliarden Euro durch ein schlüssiges Sanierungskonzept in Fahrt gehalten werden. Containerschiffe sind mit rund 85 Prozent am häufigsten von Sanierungen betroffen, gefolgt von Produkten-/Chemikaliertankern (sechs Prozent) und Mehrzweckfrachtern (fünf Prozent).

Etwa die Hälfte aller Schiffsbeteiligungen wurde per Eigenkapital saniert, an zweiter Stelle folgte die Sanierung über Gesellschafterdarlehen, teilte DFR-Geschäftsführer Nils Lorentzen den rund 700 Teilnehmern des Schiffsfondsfinanzierungskongresses Hansa Forum mit, das am 17. November 2011 in Hamburg stattfand. Sechs Fonds seien insolvent.

Jürgen Dobert, der erstmals nicht die Podiumsdiskussionen moderierte, veröffentlichte am Veranstaltungstag einen Artikel, demzufolge seit 2009 sogar fast 40 Schiffsgesellschaften mit einem Investiti-



Nils Lorentzen, Deutsche Fonds Research: „Jetzt sind alternative Finanzierungswege gefragt.“

onsvolumen von mehr als 500 Millionen Euro in die Insolvenz gefahren seien und knapp 200 Millionen Euro Anlegerkapital an Bord gehabt hätten. Die Diskutanten des Hansa Forums waren sich einig, dass die

Anleger einiger Fonds erneut aufgefordert werden, Kapital nachzuschießen. Dies gelte sowohl für Schiffahrtsgesellschaften mit und ohne bereits umgesetztes Fortführungskonzept: 64 noch nicht sanierte Schiffsfonds mit einem Gesamtkommanditkapital von rund 773 Millionen Euro befinden sich laut DFR in akuter Sanierungsgefahr.

„Viele Schiffsbeteiligungen waren bezüglich der Entwicklung der Charraten nach der ersten Sanierungswelle zu optimistisch und drohen nun in der zweiten Welle auf Grund zu laufen“, prognostizierte Lorentzen. Konnten in der Vergangenheit durch sorgfältig ausgewählte Konzepte Banken und Anleger von der Sinnhaftigkeit von Restrukturierungsmaßnahmen und Kapitalerhöhungen bei Schiffsfonds überzeugt werden, werde dies in den nächsten Monaten immer schwerer fallen.

Jetzt seien alternative Finanzierungswege gefragt, die alle Beteiligten ins Boot holen könnten. Dazu zählen TPW und DFR beispielsweise die Bildung von Pools, die Beteiligung von Zweitmarktfonds oder den Einstieg institutioneller Investoren. Sie dürften künftig eine größere Rolle spielen.