

Fonds für Containerschiffe droht neue Krise

Gerade hatte sich die Branche von der Finanzkrise erholt, da steht wegen des Drucks auf die Charterraten und der Euro-Krise die zweite Sanierungswelle an.

mho. FRANKFURT, 23. Dezember. Nach dem dramatischen Einbruch der Containerschiffahrt während der Finanzkrise mussten zahlreiche Fonds, mit denen Schiffe finanziert worden waren, durch die Zuführung von Kapital saniert werden. Damit schienen die meisten dieser Fonds gerettet. Doch mittlerweile hat sich die Situation wieder zugespitzt. Nach einer gemeinsamen Studie der Deutschen Fondresearch und der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft TPW droht abermals eine Sanierungswelle. Von den rund 700 in der Studie analysierten Fonds, darunter auch solche für Schüttgutfrachter und Tanker, befinden sich schon 197 in der Sanierung, sechs sind insolvent. Bei weiteren 59 Fonds sehen die Analysten Sanierungsgefahr, weil die Gesellschaften in wirtschaftliche Schwierigkeiten kommen könnten.

Der Hauptgrund für die drohende zweite Welle von Insolvenzen ist, dass sich das Umfeld für die Branche seit dem zweiten Quartal des laufenden Jahres wieder massiv eingetrübt hat. Für einige Containerschiffklassen liegen die Durchschnittsraten mittlerweile wieder deutlich unter dem Vorjahresstand. Zum Beispiel erhalten Reeder für Schiffe mit einer Größe zwischen 3500 und 4400 Standardcontainern nur noch die Hälfte dessen, was noch zu Jahresbeginn bezahlt wurde.

Dennoch wächst die Flotte. Weiter drängen meist neu gebaute, große Schiffe auf den Markt, die wirtschaftlicher sind als kleinere Frachter. Reedereien nähmen daher im Kampf um Marktanteile Charterraten in Kauf, die nicht betriebskostendeckend seien, schreiben die Analysten der Deutschen Fondresearch. Das drücke auf die Raten der anderen Größenklassen. Könnten die Reeder die steigenden Kapazitäten bisher durch langsame Fahrt (Slow Steaming) abfangen, so scheinere der Effekt mittlerweile ausgeglichen. Auch Schüttgutfrachtern und Tankern setzt die Abschwächung des Wirtschaftswachstums zu. Außerdem drücke die Euro-Schuldenkrise nicht nur auf den Welthandel und somit



Abb. © Imagzoo/Corbis

auf die Gewinne, sondern belaste die Fonds auch auf der Finanzierungsseite wegen der Schwäche des Euro. Über 60 Prozent der Sanierungsfälle seien ganz oder teilweise in Dollar oder Yen finanziert worden, auch Kredite in Schweizer Franken seien in der Branche üblich gewesen.

Das räche sich jetzt, sagt Nils Lorentzen, Geschäftsführer der Deutschen Fondresearch. Drei Jahre nach der ersten Sanierungswelle sei die Bereitschaft der Banken nicht sehr ausgeprägt, Kredite zu prolongieren. Vielmehr gebe es Interesse, das Portfolio zu verkleinern.

Eine Ausweichmöglichkeit bietet den Banken dabei die sogenannte 105-Prozent-Klausel. Diese räumt den Kreditgebern ein Sonderkündigungsrecht ein, wenn das Verhältnis von Fremdfinanzie-

rung zu Kommanditkapital 105 Prozent überschreitet. Anleger bringt das in eine sehr schwierige Lage. So bestehe zwar die Möglichkeit, die Bank aus dem Fonds herauszukaufen, doch fehlten dafür die Kapitalgeber, sagt Lorentzen.

Derzeit sieht die Deutsche Fondresearch vor allen Dingen bei schon einmal sanierten Schiffen eine große Verwertungsgefahr. Neben der verringerten Kooperationsbereitschaft der Banken seien die ersten Geber von Sanierungskapital wohl weniger geneigt, der Aufnahme neuen Sanierungskapitals zuzustimmen. Im Zuge der ersten Sanierung seien den Kapitalgebern Erträge von durchschnittlich mehr als 10 Prozent zugebilligt worden, zudem hohe Boni von bis zu 60 Prozent und weitere Sonderrechte. Schließlich

würden sie Wagniskapital zuschießen. Neues Sanierungskapital müsste wohl noch bessere Konditionen erhalten und wäre dann vorrangig zu bedienen.

Entscheiden sich Altanleger aber dagegen, Geld nachzuschließen, müssten sie davon ausgehen, letztlich leer auszugehen, sagt Lorentzen. Falls eine Sanierung nicht gelingt und das Schiff verwertet wird, werde das zumeist zum Schrottpreis geschehen. In diesem Fall wären die Verluste hoch. Laut Studie dürfte das Ausmaß der Verwertungsgefahr bei einem Schiff davon abhängen, inwieweit Zins- und Tilgungszahlungen nicht geleistet wurden und die aktuellen Schiffswerte die Darlehen deckten. Die Aussage aus der ersten Krisenwelle, dass nahezu jedes Schiff mit dem richtigen Konzept zu retten sei, werde auf jeden Fall ihre Gültigkeit verlieren.

Der Zweitmarkt für Fondsbeiträge bietet Anlegern derzeit auch keine Alternative. Auf der Handelsplattform der Deutschen Zweitmarkt AG etwa ist der Umsatz 2011 gegenüber dem schwachen Vorjahr um rund ein Sechstel gefallen. Viele Zweitmarkt-emissionshäuser insbesondere im Segment Schiffahrt seien mangels Vertriebsfolgen wenig liquide. Schon jetzt könnten dadurch die zahlreichen Verkaufswünsche, die auch für die Zukunft erwartet werden, nicht bedient werden, sagt Björn Meschkat, Vorstand der Deutschen Zweitmarkt.

Der Index für die Preise von Schiffsbeteiligungen ist in diesem Jahr um mehr als 10 Prozent gefallen und notiert derzeit auf Jahrestief. Für 2012 rechnet Meschkat nicht mit Besserung. Dennoch verkauften derzeit viele Investoren ihre Schiffsbeteiligungen unter Wert. Doch nicht jede Schiffsbeteiligung müsse mit hohen Verlusten enden. Die Branche sei Krisen schließlich gewöhnt und habe sich bisher immer wieder erholt, sagt Lorentzen. Je nach Situation bestehe daher die Möglichkeit, dass der Fonds nach Ende der Laufzeit in 20 bis 25 Jahren noch besser abschließe, als er sich derzeit darstelle.

Ob es sich für Anleger lohne, Geld nachzuschließen, hänge vom Schiff und der Reederei ab. Jüngere und größere Schiffe von größeren Reedereien hätten die besten Chancen. Je jünger das Schiff, desto wirtschaftlicher sei es in der Regel; aufgrund unterproportional steigender Kosten seien größere Schiffe im Vorteil.