



Anlegerschiffe funkeln SOS

Schiffsbeteiligungen. Viele Schiffsfonds stehen am Rande der Pleite. Um sie zu retten, sollen Anleger Geld nachschießen. Doch dabei können sie Schiffbruch erleiden.

Schwere Entscheidungen müssen viele Anleger treffen, deren Geld in Schiffsbeteiligungen über die Meere reist. Hunderte von Schiffsfonds sind wirtschaftlich in Seenot geraten. Weil Insolvenz droht, sollen Anleger „Ausschüttungen“ zurückzahlen oder Kapital nachschießen. Viele fühlen sich getäuscht und unter Druck gesetzt.

Erika und Uwe Laible*, beide Mitte siebzig, sind verzweifelt. Das Ehepaar hatte sich kurz vor der Rente am Containerschiff „Cape Campbell“ vom Fondsanbieter Dr. Peters beteiligt. Aus heiterem Himmel wur-

de ihnen im Jahr 2009 mitgeteilt, die erhaltenen Ausschüttungen seien nur „Darlehen“ gewesen. Sie müssten diese zur Rettung des Fonds teilweise zurückgeben. Knapp 13 000 Euro sollen die Laibles aufbringen, weil dem Fonds sonst die Insolvenz drohe.

Für die Laibles ist die Zahlungsaufforderung eine finanzielle Katastrophe. Sie hatten den Fonds 1996 bei der Raiffeisenbank Aschaffenburg gekauft, um fürs Alter vorzusorgen. Finanziert wurde die damals 100 000-DM-Beteiligung fast ganz auf Kredit.

Als Sicherheit erhielt die Bank eine Grundschuld auf das Einfamilienhaus des Ehepaars. „Von Risiken war keine Rede. Hätten wir geahnt, was da auf uns zukommt, hätten wir das nie gemacht“, sagt Uwe Laible. Er hofft jetzt auf die Hilfe von Rechtsanwalt Patrick Zagni aus Stuttgart. Aus Sicht des Anwalts hätte die Bank die riskante Beteiligung niemals auf Kredit finanzieren dürfen.

Im Krisenstrudel

Außer der „Cape Campbell“ sind hunderte weitere Fonds in den Strudel der Wirtschaftskrise geraten. Auch große Anbieter wie HCI Capital, MPC Capital und Lloyd Fonds kämpfen um ihr Überleben. Das Fondshaus Fafa Capital wurde bereits zahlungsunfähig. In der Branche herrscht Ausnahmezustand.

FOTO: PLAINPICTURE / NATURBILD

↑ Unser Rat

Zu viele Schiffe und zu wenig Ladung, heißt das Hauptproblem. Überwiegend betroffen sind Containerfrachter, in denen das meiste Anlegergeld steckt. Hier brachen die Einnahmen um bis zu 80 Prozent ein. Weit über 100 Frachter mussten sogar stillgelegt werden, weil sie keine Aufträge bekamen. Andere sind zwar in Fahrt, erwirtschaften aber nicht einmal ihre Betriebskosten.

Das Schiff des Ehepaars Laible, die „Cape Campbell“, sollte laut Prospekt 2009 mehr als 12 600 US-Dollar pro Tag verdienen. Tatsächlich betrug die Charterrate nur magere 4 449 Dollar. Das brachte den Fonds an den Rand der Pleite.

Auch Tanker und Mehrzweckschiffe sind betroffen. Zwar beleben sich die Schifffahrtmärkte derzeit etwas. Doch niemand kann sicher vorhersagen, wann wieder ein einträgliches Niveau erreicht wird. Ob die Fonds die Einnahmeausfälle aufholen können, ist fraglich.

Dass Notzeiten einen Fonds dauerhaft schwächen können, erlebte Finanztest-Leserin Beate Behn*, die sich 1998 mit umgerechnet 52 000 Euro am Frachter „Smaragd“ beteiligte. Ihr Fonds musste gleich in den ersten Jahren zweimal mit Neukapital in Höhe von insgesamt 39 Prozent gestützt werden. „Dennoch habe ich in all den Jahren keine einzige Ausschüttung erhalten.“ Behn fürchtet, ihre Einlage teilweise zu verlieren.

Bislang kamen nur rund 30 Prozent der zirka 2 500 Schiffe, die von Fonds betrieben werden, problemlos durch die Krise. Zu ihnen gehören Schiffe wie die „Etagas“ der Norddeutschen Vermögen oder die „Conti Lissabon“ vom Fondshaus Conti. Sie fuhren sogar im Krisenjahr 2009 trotz schwerer See weiter attraktive Ausschüttungen ein.

Schiffsfonds können kentern

Davon können Anleger der Krisenfonds nur träumen. Ein Dutzend Schiffsgesellschaften musste schon Insolvenz anmelden. An die 60 Millionen Euro Anlegergeld wurde dabei versenkt (siehe Kasten Seite 37). Hunderte weitere Fonds brauchen dringend finanzielle Hilfe.

Totalverlust erlitten etwa 200 Anleger, die sich vor ein paar Jahren mit insgesamt 9 Millionen Euro an den Containerschiffen „Hannes C“ und „Carl C“ beteiligten. Die Prospekte des Fondsanbieters Embdena aus Emden hatten mit attraktiven Aus-
*Namen geändert.

schüttungen in Höhe von insgesamt 175 Prozent erworben. Stattdessen fuhren die Frachter in die Insolvenz.

Havarie erlitten 1900 Kunden des Hamburger Fondshauses HCI Capital. Sie hatten Anteile des Dachfonds HCI Shipping Select XV gekauft. Zu dem gehörte neben weiteren Schiffen auch der Containerfrachter „Mar Catania“, der im vergangenen Jahr mehrere Monate ohne Beschäftigung herumlag. Das Schiff kostete nur, anstatt etwas zu verdienen. Schriftlich sollten die Anleger schließlich über einen Kapitalnachschuss in Höhe von insgesamt 3,7 Millionen Euro abstimmen und das Geld innerhalb weniger Wochen einzahlen. Als die Mehrheit die Zustimmung verweigerte, musste die Schiffsgesellschaft Insolvenz anmelden. Das in diesem Schiff steckende Anlegergeld geht nun größtenteils baden.

Schiffsfonds nichts für Kleinanleger

Wegen solcher Risiken, die bis hin zum Totalverlust der gesamten Einlage führen können, eignen sich Schiffsfonds nicht für Kleinanleger. Trotzdem locken Fondshäu-

Fondskrise. Holen Sie sich unabhängigen Rat von einem Fachanwalt oder einer Verbraucherzentrale, bevor Sie Kapital nachschießen oder Ausschüttungen zurückzahlen.

Schadenersatz. Wenn Sie beim Abschluss Ihrer Beteiligung falsch über die Risiken informiert wurden oder Ihnen Vermittlungsprovisionen verschwiegen wurden, sollten Sie Schadenersatzansprüche prüfen.

Notgemeinschaft. Stimmen Sie sich mit anderen Betroffenen ab, wenn es um Nachzahlungen geht. Treuhänder müssen Ihnen im Krisenfall eine Liste aller am Fonds beteiligten Anleger aushändigen.

Neueinstieg. Viele Fondshäuser, Banken und Reedereien können derzeit ihre Verpflichtungen nicht erfüllen. Ein Neueinstieg in Schiffsfonds ist deshalb jetzt sehr risikoreich.

Schiffsfonds

So funktioniert eine Schiffsbeteiligung

Schiffsfonds sind Zweckgesellschaften, die es Reedern ermöglichen, mit minimalem Kapital ganze Schiffsflotten zu betreiben. Dazu nutzen sie Anlegergeld und hohe Kredite.

Das Hauptrisiko eines Schiffsfonds tragen die Anleger, die bisher meist 40 Prozent des Kaufpreises der Schiffe aufbrachten. Dabei ist ungewiss, wann und mit welcher Verzinsung sie ihr Geld zurückbekommen.

Die restlichen 60 Prozent des Kaufpreises oder mehr deckten die Fonds meist mit millionenschweren Hypothekenkrediten ab. Schiffsfonds sind also viele Jahre lang hochverschuldete Unternehmen.

Bis zu fünfzehn Jahre und länger muss das Schiff verchartert werden und Einnahmen erzielen. Läuft alles gut, erhält der Anleger Zahlungen, die in der Wer-

bung als „Ausschüttungen“ bezeichnet werden. Diese sind aber keine Gewinne. Vielmehr ist es die schrittweise, viele Jahre dauernde Rückzahlung des Anlegergelds.

Echte Gewinne fallen bei Schiffsfonds meist erst in der Endphase an. Das kann mehr als zehn Jahre dauern oder sogar bis ganz zum Schluss, wenn das Schiff wieder verkauft wird. Es gibt jedoch auch Beteiligungen, bei denen der Gewinn ausbleibt oder sogar Kapital verlorengelht.

Fallen tatsächlich Gewinne an, bleiben diese wegen der günstigen Besteuerung (Tonnagesteuer) weitgehend steuerfrei. Dafür tragen Anleger aber das unternehmerische Risiko. Zwar ist eine Nachschusspflicht rechtlich ausgeschlossen. Doch bei Verlusten und fehlender Liquidität droht Insolvenz, wenn kein Kapital aufgebracht wird.

Signale einer Schieflage



Schiff ist noch ausgelastet, aber der Charterer kann die vereinbarten Raten nicht mehr zahlen.

Schiff verliert seine feste Beschäftigung, wird nur noch zeitweilig in „freier Fahrt“ eingesetzt.

Schiff findet keine Aufträge mehr und muss stillgelegt werden.

Einnahmen (Charterraten) sinken unter Prospektniveau, decken die Ausgaben nicht mehr.

Ausschüttungen an die Anleger bleiben aus.

Tilgung der Hypothekenkredite muss ausgesetzt werden.

Fonds kann Zinsen für Kredite nicht mehr zahlen.

Rechnungen für Treibstoff, Wartung oder Reparaturen können nicht mehr gezahlt werden.

Anleger sollen Neukapital einschließen oder Ausschüttungen zurückzahlen.

Die Fondsgesellschaft wird zahlungsunfähig und muss Insolvenz anmelden.



ser bereits mit Minibeteiligungen ab 5 000 Euro oder mit monatlichen Ratenzahlungen ab 200 Euro. Schiffsfonds sind aber nur etwas für vermögende Investoren, die einen Kapitalverlust verschmerzen können.

So wie Frank Helm*, der sich auf unsere Umfrage zum Thema Schiffsfonds meldete: „Beim Abschluss der Verträge war ich mir über die Risiken im Klaren und habe daher nur Geld investiert, für das ich Risiko eingehen wollte.“ Helm hat fünf Schiffsfonds gezeichnet, die momentan nicht besonders gut laufen. Trotzdem bleibt er ganz entspannt.

Anders sieht es aus, wenn Anlegern solche Beteiligungen als sichere Geldanlage oder Altersvorsorge angegliedert werden und über Risiken nicht aufgeklärt wird. So schreiben uns mehrere Leser, Bankberater und Finanzvermittler hätten ihnen verschwiegen, dass ihre Ausschüttungen viele Jahre lang keine Gewinne seien und im Krisenfall zurückverlangt werden könnten.

Finanztest-Leser Heinz Tamke*, dem die comdirect-Bank 2008 eine Beteiligung am Containerschiff „K-Breeze“ empfahl, soll sogar Geld nachschießen. Die mit einem Schiffskredit in Höhe von 14 Millionen Euro hoch verschuldete Gesellschaft fordert von Anlegern frisches Geld, um nicht unterzugehen. „Im Schreiben stand, dass sonst Insolvenz droht.“ 20 000 Euro investierte der Handwerksmeister in den Fonds des Anbieters Ownership in Hamburg. „Der Berater sagte mir, dass die Anlage sicher ist. Hätte ich gewusst, was im Krisenfall auf mich zukommt, hätte ich abgelehnt.“ Nur anderthalb Jahre später war der Fonds in Seenot.

Schlechte Erfahrungen mit seiner 2003 gekauften Beteiligung am Öltanker „Chaleur Bay“ von Hansa Hamburg Shipping machte auch Leser Olaf Karstedt*. „Mein Vermittler hat mir den Einstieg wegen der angeblich sicheren und hohen Rendite empfohlen. Über die Risiken sagte er bei seinem Hausbesuch nichts.“ Die Ausschüttungen wurden schon 2005 reduziert und fielen 2009 ganz aus. Karstedt und viele weitere Finanztest-Leser erhielten inzwischen Post. Sie sollen sich darauf einstellen, bereits erhaltene Ausschüttungen zurückzugeben.

Forderungen prüfen lassen

Nicht immer ist es sinnvoll, Sanierungsvorschläge von Fondshäusern, Treuhändern und Beiräten zu befolgen. Meistens sind Anleger nicht verpflichtet, Zahlungsaufforderungen zu folgen. Es kann dabei weiterer

Kapitalverlust drohen. Wegen der schwer einzuschätzenden Rechtslage sollten Anleger sich an einen Fachanwalt wenden, der sich mit Schiffsfonds auskennt.

Anlegerfreundliche Sanierungskonzepte erkennt man unter anderem daran, dass sie nicht nur die Anleger zur Kasse bitten. Auch die beteiligten Fondshäuser, Treuhänder und Reeder sollten sich finanziell beteiligen. Sie können zudem bei drohender Insolvenz auf Vergütungen verzichten, statt diese nur zu stunden und damit die Schulden des Fonds noch weiter zu vergrößern.

Raue Sitten bei Dr. Peters

Rau sind die Sitten beim Fondshaus Dr. Peters. Hier werden Anleger verklagt, wenn sie Ausschüttungen nicht innerhalb von drei Monaten zurückgeben.

Das Ehepaar Laible will trotzdem nicht zahlen. Ihr Anwalt Patrick Zagni bezweifelt die Behauptung von Dr. Peters, dass erhaltene Ausschüttungen im Krisenfall als „Darlehen“ gekündigt und zurückgefordert werden können. Zudem will er prüfen, ob die Laibles von der Sparkasse falsch beraten wurden und deshalb Anspruch auf Schadenersatz haben.

Andere Fondshäuser teilen in der Krise mit, Ausschüttungen seien nur vorzeitige „Entnahmen“ gewesen. Aus Haftungsgründen müssten diese zurückgeführt werden. Wieder andere fordern Anleger auf, frisches Geld zu geben, auch wenn keine Nachschusspflicht besteht. In beiden Fällen müssen Anleger vorher mehrheitlich zustimmen. Aber auch die mehrheitliche Zu-

stimmung zwingt Anleger nicht zu zahlen. Kommt nicht genug Geld in die Krisenkasse, steigt zwar das Risiko eines Kapitalverlusts durch Insolvenz. Doch gute Sanierungskonzepte kalkulieren von vornherein mit ein, dass ein Teil der Anleger nicht zahlen wird. Manchmal besteht die Chance, dass stattdessen Fondshäuser, Reeder und Banken einspringen.

Beim in Not geratenen Container-Mehrzweckfrachter „Agaman“ des Fondsanbieter König & Cie in Hamburg klappte das nicht. Hier kam von den Anlegern nur gut die Hälfte der benötigten 1,35 Millionen Euro zusammen. Das Schiff musste deshalb mit einem Verlust für Anleger notverkauft werden. Im schlimmsten Fall kann ein Fonds auch pleitegehen. Dann ist damit zu rechnen, dass Insolvenzverwalter Ausschüttungen zurückfordern.

„Kapitalnachsüsse sollten auf ein Treuhandkonto erfolgen, damit Anleger dieses Geld zurückerhalten, wenn für die Sanierung nicht genug zusammenkommt“, rät Rechtsanwalt Peter Mattil aus München.

Die bittere Pille Neukapital wird meistens appetitlich als „Vorzugskapital“ verpackt, das mit hoher Verzinsung bis zu 10 Prozent lockt. Satte 10 Prozent versprechen MPC Capital und Reeder Claus-Peter Offen den Anlegern des Flottenfonds Santa A, der stattliche 40 Prozent Neukapital benötigt. Doch ob die später tatsächlich erwirtschaftet werden und ob die Fondsrettung nachhaltig gelingt, steht in den Sternen.

Das wissen auch die Laibles. Ihr Rechtsanwalt soll jetzt verhindern, dass ihre gesamte Altersvorsorge im Meer versinkt. Zagni will von der Raiffeisenbank Schadenersatz wegen Falschberatung fordern. ■

Finanztest Anlegergeld versenkt

Die Pleite dieser Schiffe kostet Anleger rund 60 Millionen Euro.

Fonds-Anbieter	Schiffsnamen
Club Alanzo VIP Cruises	Red Dragon/Alanzo I
Embdena	Hannes C, Carl C
Fafa Capital	Charline, Corinne
HCI Capital	Mar Catania
Krögerwerft	Betsy, Heike, Henny, Ute
Ownership Emissionshaus	K-Spirit, K-Wind
United Investors	Magdalena

Quelle: Jürgen Dobert, 2010

Finanztest Diese Schiffsfonds gerieten in Not

Hunderte Fondsgesellschaften führen bereits in die Liquiditätskrise. Die Beispiele zeigen, welche Forderungen Fondshäuser an Anleger stellen können.

Fondshaus	Name des Schiffs/Fonds	Forderung ¹⁾ (%)	Fondshaus	Name des Schiffs /Fonds	Forderung ¹⁾ (%)
Castor Kapital	Westerland	17,0	Hansa Treuhand	Bravo	25,0
Dr. Peters	Cape Banks	35,0	K & S – Frisia	Chief	28,0
	Cape Byron	35,0		König & Cie	Caribbean Sina
Elbe Emissionshaus	Blankenese	25,0	Lloyd Fonds	Agaman	26,0
	Embdena	Atlantic Star		15,0	Stadt Lübeck
Fondshaus Hamburg		Eaststar	17,0	MPC Capital	Emilia Schulte
	Vega Turmalin	22,0	Wehr Weser		23,0
	Tampa Bay / Turtle Bay	6,0	„Santa-A“-Serie (4 Schiffe)		40,6
GEBAB	Buxfavourite	16,0	Nordcapital	Rio Valiente/Rio Verde	19,0
	San Fernando	15,0		Hanse Twinfeeder	25,0
GHF	Herrentor	12,0	OwnerShip	E.R. Sydney	18,0
Hanse Capital	HC „Container-Flotten-Fonds“	8,0		K-Breeze	20,0
	HCI Capital	HCI 1100 TEU Schiffsfonds I	33,0	Mar Campania	16,0
Hamburger Emissionshaus		Antje Schulte	9,6	Premium Capital	Ines
	Daniela	35,0	Renta/Löwer	Margareta B	15,0

1) Forderungen in Prozent des Anlegerkapitals zur Deckung einer Liquiditätslücke. Gefordert wurde teils Neukapital, teils Rückgabe der Ausschüttungen.

Quelle: Jürgen Dobert, 2010

Schiffsbeteiligungen

Viele Klippen für Anleger

Beratung. Banken, Sparkassen und Finanzvertriebe kassieren für die Vermittlung von Schiffsbeteiligungen hohe Provisionen zwischen 10 und 17 Prozent der Anlagesumme. Wohl deshalb werden Schiffsbeteiligungen auch an Anleger verkauft, für die sie nicht geeignet sind.

Risiken. Alle Angaben über mögliche Gewinne und Überschüsse sind bei Schiffsfonds reine Prognosen. Anleger können ihr Geld auch komplett verlieren.

Denn Schifffahrtsmärkte schwanken und machen rasante Berg- und Talfahrten durch. Es ist deshalb unmöglich, die Entwicklung der Fonds über viele Jahre hinweg vorherzusagen.

Kosten. Bei Schiffsfonds werden gleich zu Anfang bis zu 25 Prozent des Anlegergelds von Provisionen, Vertriebs- und Nebenkosten aufgefressen. Nur die übrigen rund 75 Prozent des Geldes werden tatsächlich in das Schiff investiert.

Steuernachzahlung. Anleger, die vor 2006 eine Schiffsbeteiligung gezeichnet haben und damals noch in den Genuss steuerlicher Verlustzuweisungen kamen, müssen beim Ausstieg aus der Beteiligung meist mit der Versteuerung eines Unterschiedsbetrags rechnen.

Zweitmarkt. Zwar ist ein vorzeitiger Verkauf der Anteile an Schiffsfonds auf dem Zweitmarkt möglich. Das ist jedoch in der Regel mit Verlusten verbunden.