

Schiffsfonds – eine hoch spekulative Anlageform



Explodierende Tankkosten, Überkapazitäten und ein harter Wettbewerb setzen den Reedereien erheblich zu. Ein deutliches Zeichen dafür, wie brisant die Lage der Branche ist: Weltweit liegen derzeit 294 Schiffe irgendwo vor den Philippinen oder vor Skandinavien ungenutzt vor Anker – Milliardenwerte, die nicht benötigt werden.

Das sind gut 5% der weltweiten Schiffsflotte, Mitte vergangenen Jahres waren es noch 74 Frachtschiffe. Zwar gibt es neben dem Anstieg der

Container auch Tendenzen zur Stabilisierung bei den Frachtraten, doch ist völlig unsicher, ob es im laufenden Jahr in der Containerschifffahrt zu einer nachhaltigen Trendumkehr kommen wird. Experten gehen davon aus, dass 2012 die Transportmengen um rund 7,6% steigen, die Kapazitäten der weltweiten Handelsflotte aber auch um rund 8,1% zunehmen werden. Dabei kommen zunehmend größere Schiffe zum Einsatz.

Das Kernproblem der Schifffahrtsbranche, die Überkapazitäten, bleibt damit weiter auf der Tagesordnung. Weil die Frachtkapazitäten stärker wachsen als die Nachfrage, bleibt die Krise im Bereich der Reedereien akut. Immer mehr maritime Beteiligungsmodelle fahren deshalb nicht genügend Erträge ein, um die Kredite zu bedienen, mit denen die Schiffe finanziert wurden. Die zurückliegenden Monate herrschte in der Branche ein Preiskampf ohne Gnade, alle großen Reedereien mussten mitziehen. Zeitweise deckten die Frachtraten nicht einmal mehr die Kosten für den Treibstoff. Es war ein Jahr, in dem die meisten Reedereien der Welt viel Geld verloren.

Aber auch die Schiffsfonds gerieten in schweres Fahrwasser. Rund zehn Schiffsfonds in Deutschland sind in den vergangenen beiden Jahren zahlungsunfähig geworden. Bei anderen Beteiligungen mussten Anleger Nachschüsse leisten. Die Lage für Anleger in Deutschen Schiffsfonds ist also weiterhin bedrohlich. Etliche Fonds stehen kurz vor der Insolvenz oder haben gar bereits Insolvenz angemeldet. Schiffsfonds sind geschlossene Beteiligungen, bei denen das eingesammelte Kapital in den Bau oder Kauf von Schiffen investiert wird. Diese werden verchartert und nach einer mehrjährigen Laufzeit verkauft. Der vorzeitige Ausstieg ist nicht einfach – man muss einen Anleger finden, der den Anteil kaufen will. In Deutschland haben solche Fonds 450.000 Investoren und kommen auf ein Anlagevolumen von 51,5 Mrd. Euro. Das durchschnittliche Investment lag 2008 bei 26.000 Euro.

Unter Anlegern mit einem hohen Spitzensteuersatz war diese Anlageform bis 2005 ein Klassiker, wurden diese doch geködert mit der Aussicht, Steuervorteile nutzen zu können. Dass es sich tatsächlich lediglich um Steuerstundungsmodelle und nicht um Steuersparmodelle handelte, tat der Attraktivität keinen Abbruch. Selbst diese Verlagerungsmöglichkeiten sind mit Einführung der § 15a und 15b EStG in 2005 weitestgehend eingeschränkt worden.

Wie ist ein Schiffsfonds konstruiert?

Ein Schiffsfonds in geschlossener Form firmiert in der Regel als Kommanditgesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH & Co. KG). Ein benötigtes Anlagevolumen zur Anschaffung eines bestimmten Schiffes wird zugrunde gelegt, vom Kaufpreis des Schiffes werden üblicherweise bis zu 140% als Fondsvolumen definiert. Ist das Anlageziel erreicht, wird der Fonds »geschlossen«.

Wie bei einer Immobilienfinanzierung werden die erstrangigen 30 bis 60% des Kaufpreises über eine schiffsfinanzierende Bank wie z.B. die HSH Nordbank kredit- bzw. »fremd«finanziert, der »Nachrang« wird durch das von Investoren eingesammelte Anlagekapital finanziert. Für den Fonds ist dieses Nachrangkapital nunmehr Eigenkapital.

Wie ist ein Schiffsfonds kalkuliert?

Bezogen auf 100% des Kaufpreises eines Schiffes, ist ein solcher Schiffsfonds »für die Massen« zu etwa 140 bis 150 % mit Kapital ausgestattet. An dieser Stelle sei angemerkt, dass es sehr wohl seriös und anständig kalkulierte Schiffsfonds gibt und gab. Diese kleinen Fondsgesellschaften sprechen jedoch nicht »Massengeschäft« an, sondern Anleger mit Anlagevolumen von mindestens 250.000 Euro. In diesen Fonds ist die Kostenladung deutlich niedriger und seriöser kalkuliert. Zudem werden die Kosten den Anlegern umfassend offengelegt.

Der den Kaufpreis übersteigende Kapitalanteil dient der Ausfinanzierung von Kosten wie Provisionen an Vermittler (20-30% eines Fondsvolumens) sowie Anlaufkosten des Fonds. Diese dienen wie übrigens durchaus üblicher Kapitalverzehr des Fonds dazu, Ausschüttungen an Anteilseigner in den ersten Jahren zu finanzieren. Geht es dem Fonds in späteren Jahren schlecht, können diese »finanzierten« Anlaufkosten von den

Kapitalanlegern zurückgefordert werden. Dieses ist eine durchaus übliche und gängige Praxis.

Wie sieht die aufsichtsrechtliche Kontrolle bei Schiffsfonds aus?

Dieses ist schnell zu beantworten: Es gibt sie faktisch nicht, Schiffsfonds bewegen sich im so genannten grauen Kapitalmarkt. Vor Auflage eines Schiffsfonds, wie im übrigen bei allen geschlossenen Fonds, muss vor Beginn von vertrieblichen Aktivitäten eine so genannte Prospektgenehmigung eingeholt werden. Diese bestätigt jedoch lediglich, dass der Prospekt formgerecht und formgemäß ausgestaltet ist. Weitere Prüfungen durch die BaFin erfolgen nicht. Zudem sind diese geschlossenen Fondskonstruktionen auch keinen Einlagensicherungsfonds angeschlossen.

Wie sieht das derzeitige Marktumfeld aus?

Der Markt selbst befindet sich derzeit in schwerem Fahrwasser, etliche Fonds und auch Reeder können seit Jahren ihre Kapitaldienste nicht leisten. Die Schiffsbranche selbst leidet unter deutlich zu hohen Kapazitäten, sinkenden Frachtraten und steigenden Energiepreisen. Laut Auskunft des VGF »Verband geschlossene Fonds« sind in den letzten Monaten mindestens zehn Schiffsfonds insolvent gegangen, weitere Insolvenzen sind nicht ausgeschlossen und werden erwartet.

Was bedeutet das für den Anleger und Banken?

Wie bereits erwähnt treten bei Fonds-Schief lagen keine Einlagensicherungssysteme ein. Im »Idealfall« kommt es »nur« zu einem Totalausfall des angelegten Geldes. Sollte es für AnlegerInnen ganz schlecht kommen, so werden darüber hinaus Nachschüsse gefordert, fallen steuerliche Vorteile aus Vorperioden rückwirkend weg und werden bereits in Vorperioden von AnlegerInnen vereinnahmte Ausschüttungen zurückgefordert.

Das Beispiel HSH Nordbank, bis zum vergangenen Jahr weltweiter »Marktführer« in Schiffsfinanzierungen, macht die Folgenden für die Banken deutlich: Laut Geschäftsbericht 2011 hat die HSH Nordbank ein Volumen von 21 Milliarden Euro in Schiffen investiert, hiervon ein sicherlich beträchtlicher Anteil an Fonds vergeben. Genaue Zahlen sind leider nicht zugänglich. Kommen Schiffsfinanzierungen in Schieflage (z.B. bei Zahlungsstörungen), so wird die HSH Nordbank diesen Kreditanteil in ihre eigene Restructuring Unit-Tochter (also die bankinterne bad bank) umbuchen und den Kredit kündigen. Als Sicherheit hält die Bank das Schiff, und zwar vollständig. Sie wird versuchen, das Schiff zu veräußern und kann sich aus dem Verkaufserlös befriedigen. Findet sich kein Käufer, so wird die Bank das Schiff abwracken lassen und den Erlös aus dem Schrottwert vollständig vereinnahmen. Die nachrangigen Anleger bleiben vollständig »außen vor« und gehen leer aus.

Berücksichtigt man, dass die Bank auch in den Vertrieb involviert war und somit hohe Provisionseinnahmen von ihren Kunden generiert hat, so ist der zu erwartende Schaden relativ überschaubar. Die Risiken sind schlichtweg auf Kunden und Anleger verlagert worden.

Die zunehmende Zahl der Insolvenzen von Fonds erschwert es den Reedereien, Finanzierungen zu erhalten, und es wird voraussichtlich auch zu höheren Verlusten bei den Banken kommen, die den Schiffsfonds Kredite gegeben haben. 13 der 19 weltweit größten Banken für Schiffsfinanzierungen haben die Vergabe von neuen Krediten an die Branche gestoppt. Es gibt ein »extremes« Überangebot an Schiffen, was den Cashflow belastet und letztlich zur Pfändung von Schiffen führt.

Wie sieht die Zukunft des Marktes aus?

Um es mit den Worten des Segment-Verantwortlichen der HSH Nordbank zu sagen: »Der Markt für Schiffsfonds ist für die nächsten Jahre mehr oder weniger tot...« Der hausinterne Hintergrund: Die HSH Nordbank und wohl auch andere Kreditinstitute wollen ihre Schiffshypotheken schneller abbauen als zunächst vorgesehen.

Wenn die Banken schneller auf eine Verwertung drängen als bislang angenommen, ist dies eine schlechte Nachricht für die beteiligten Zeichner von Fondsanteilen. Kaum anzunehmen, dass sie ihren Einsatz wiedersehen, nachdem sich die Banken bedient haben. Die Preise für Containerschiffe, Tanker und Massengutfrachter sind weiterhin im Keller. Das spiegelt auch der Index für gebrauchte Fondsanteile wider.

Anleger haben das Vertrauen in die Schiffsmärkte verloren. Die Rahmenbedingungen stimmen noch immer nicht. So hat der New Contex Frachtraten-Index seit Anfang des Jahres um 4% nachgegeben. Und obwohl der weltweite Containerverkehr wachsen wird, dürfte das Plus nicht ausreichen, um die steigenden Kapazitäten auszugleichen, denn noch immer laufen Neubestellungen aus besseren Zeiten vom Stapel.

Quelle: https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/schiffsfonds-eine-hoch-spekulative-anlageform/

