

Hoffnungsschimmer für Schiffsfonds-Anleger

Schiffsfonds stecken in einer Krise. Doch trotz desaströser Zahlen wittern die Anbieter wieder Morgenluft: Es hätte auch schlimmer kommen können. In diesem Jahr soll es aufwärts gehen, denn die Branche vertraut darauf, dass die Charterraten nach ihrem Absturz wieder klettern.

von Reiner Reichel



Containerschiffe im Hamburger Hafen: Die Charterraten sind durch die weltweite Rezession deutlich gesunken.

FRANKFURT. Nach einem desaströsen Jahr sucht die Schiffsfondsbranche Wege aus der Krise. Im vergangenen Jahr warb sie nur noch 800 Mio. Euro bei Privatanlegern ein. Ein Jahr zuvor waren es noch 2,5 Mrd. Euro gewesen. Doch die Branche übt sich in Optimismus: „Es hätte noch schlimmer kommen können“, war der Tenor auf dem ersten vom Verband Geschlossener Fonds (VGF) veranstalteten Branchenkongress in Frankfurt.

Nun sollen es andere Schiffstypen richten. Und die Branche vertraut darauf, dass die Charterraten (Mieten für Schiffe) nach ihrem Absturz auch wieder klettern werden.

„Frühestens Ende 2010 gibt es die Chance, dass die Charterraten auf dem Containermarkt wieder steigen“, prognostizierte Schifffahrtsexperte Burkhard Lemper vom Institut für Seeverkehrswirtschaft (ISL). Bei Massengutfrachtern hätten Fracht und Charterraten bereits angezogen. Diese Bulker genannten Boote profitieren von der wieder zunehmenden Nachfrage nach Rohstoffen. Alles zusammen für Torsten Teichert, Chef des börsennotierten Emissionshauses Lloyd Fonds, Grund zu glauben, 2010 seien für 1,3 Mrd. bis 1,5 Mrd. Euro Schiffsanteile zu verkaufen.

Doch Zahlen des unabhängigen Analyseinstituts Scope deuten darauf hin, dass die Probleme für die Fonds noch nicht ausgestanden sind. Die Ratingagentur zählt über die bisher schon außer Dienst gestellten Schiffe hinaus weitere 130 Fondsschiffe, deren Charterverträge bis zum Herbst auslaufen. Sie müssen dann neue Mietverträge zu noch niedrigeren Charterraten abschließen.

Zudem werden die Überkapazitäten auf dem Containermarkt den Anstieg der Charterraten weiter bremsen. In diesem Jahr erwartet ISL-Experte Lemper einen Zuwachs der Container-Ladekapazitäten um 13 bis 14 Prozent. Gleichzeitig wird aber der Containerumschlag nur um sechs bis sieben Prozent zunehmen. „Man muss darauf hoffen, dass nicht alle bestellten Schiffe kommen“, sagte Lemper.

Die Schiffsbranche wurde von der Finanz- und Wirtschaftskrise mehrfach getroffen. Die Schiffsbanken, selbst teils Sanierungsfälle wie die HSH Nordbank, finanzieren nahezu keine Schiffe mehr, um von den hohen Kreditbeständen runter zu kommen. Das gehe soweit, dass einem bereits entschuldeten Fondsschiff ein Betriebsmittelkredit verweigert werde, berichtete Reiner Seelheim, Geschäftsführer des Emissionshauses Nordcapital.

Wegen der Rezession fehlt den Schiffen Ladung, was die Charterraten drückte und auch dazu führte, dass einige Frachter beschäftigungslos ankern. Scope hat 120 Fondsschiffe gezählt, die auf Reede liegen. Konsequenz: Den Charterern fehlen die Einnahmen und so kommen manche ihren Zahlungsverpflichtung nicht nach, was dazu führt, dass einige Fondsschiffe Zins und Tilgung nicht mehr leisten können. Das hatte bereits Schiffsfonds-Insolvenzen zur Folge. In anderen Fällen forderten Emissionshäuser von Anlegern zur

Rettung der Fonds die Rückzahlung bereits erhaltener Ausschüttungen.

Einig ist sich die Branche darüber, dass sie neue Schiffstypen braucht, nachdem das den Fondsmarkt dominierende Containerschiff vorläufig nicht zu verkaufen ist. 2009 wurden Schiffe, die Bohrinseln ziehen oder versorgen, durch Fonds finanziert. In diesem Jahr sollen sich die Anleger an Kreuzfahrtschiffen beteiligen. „Wenn alle Kreuzfahrtprojekte kommen, werden allein dafür 200 Mio. Euro Eigenkapital gebraucht“, sagt Teichert, der selbst für so einen Fonds Geld einsammeln will.

Charterraten

Container: Charterraten von Containerschiffen schwanken kräftig. So stand der Charterraten-Index des Analysehauses Howe-Robinson im Frühjahr 2005 bei 2100 Punkten. Gegenwärtig zeigt er weniger als 400 Punkte.

Bulker: Die Mieten für Massengutfrachter schlagen noch heftiger aus als die für Containerschiffe. Der Baltic Dry Index schoss 2007 und 2008 zweimal deutlich über 10 000 Punkte. Ende 2008 betrug der Wert nur ein Zehntel der Höchststände. Gegenwärtig tendiert er um 3000 Zähler. Der Bulkermarkt reagiert schneller auf Konjunkturzyklen, weswegen sich die Mieten dieser Rohstofftransporter schneller erholen.

© 2009 ECONOMY.ONE GmbH - ein Unternehmen der **Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH**

Verlags-Services für Werbung: www.iqm.de (Mediadaten) | Verlags-Services für Content: [Content Sales Center](#) | [Sitemap](#) | [Archiv](#) | [Schlagzeilen](#)

Powered by [Interactive Data Managed Solutions](#)

Keine Gewähr für die Richtigkeit der Angaben. Bitte beachten Sie auch folgende [Nutzungshinweise](#), die [Datenschutzerklärung](#) und das [Impressum](#).