

# Kreditungsversuch für

# Schiffsfinanzierer in Not

Lloyd Fonds gliedert 16 Schiffsfonds aus. Anleger noch ahnungslos

- Vorwürfe an Commerzbank: Mit ihrem lauten Rückzug habe sie die Lage noch verschlimmert
- Die Verkaufspreise für Schiffe nähern sich derweil dem Schrottwert

STEPHAN MAASS

Das Timing war einfach schlecht. Ohne die Mitteilung der Commerzbank, dass sie sich vollständig aus der Schiffsfinanzierung zurückziehen will, hätte man das Konzept von Torsten Teichert womöglich als gute Lösung bezeichnet. Der Vorstandschef des Emissionshauses Lloyd Fonds hat zwei Jahre lang mit der HSH Nordbank über das Schicksal von 16 Fondsschiffen verhandelt, die bei der Bank finanziert sind. Die HSH hatte sie damals in ihre Abbaubank ausgegliedert, wollte sich also mittelfristig von ihnen trennen. „Als Antwort haben wir ‚Ocean 16‘ entwickelt“, sagt Teichert. Durch die Bündelung der Schiffe in einem Unternehmen sollten schlankere Strukturen und geringere Kosten und damit die Voraussetzung für eine flexible Refinanzierung geschaffen werden.

Aber jetzt ist die Branche wegen der Commerzbank in heller Aufregung – und Teicherts Idee steigert die Panik noch. Ausgelöst durch die Finanzkrise vor vier

Jahren leidet die Schifffahrtsbranche an Überkapazitäten und sinkenden Preisen. Einige Schiffsfonds gingen bereits pleite, viele andere können ihre Betriebskosten nicht mehr bezahlen und geraten mit Kreditzahlungen in Rückstand. Vielen Privatlegern, die sich vor der Krise über Fonds an der Finanzierung von Frachtern beteiligt haben, drohen nun Verluste. Bei Lloyd Fonds sind es rund 6000 Anleger, die an einem der 16 Schiffe beteiligt sind. Durch die Bündelung würden sie ihre Mitspracherechte verlieren. In der neuen Struktur würden die Anleger zudem nicht mehr über jeden Schiffsverkauf einzeln entscheiden.

Andererseits könnte es der einzige Ausweg sein, überhaupt noch etwas von dem Investment zu retten. „Für Ein-schiffsgesellschaften kriegt man heute nur schwer Finanzierungen“, sagt Teichert. Und es sei ungleich komplizierter, für jedes einzelne Schiff um ein Konzept für die Refinanzierung zu kämpfen. Bei einer größeren Einheit sehe das anders aus. Vor allem werde der Kreis der potenziellen Investoren größer, die sich zwar an einer Flotte, nicht aber an einzelnen Schiffen beteiligen würden. Denn das gehört auch zu dem Konzept: Investoren sollen frisches Geld beisteuern, um die Flotte über Wasser zu halten. Ziel sei es, die Schiffe durch die Krise zu führen und in zwei oder drei Jahren zu verkaufen. Das sei besser als ein Notverkauf in der Krise oder gar eine Insolvenz. Zuerst geht es aber darum, einen Anschlusskredit zu finden. „Das wird durch

die Mitteilung der Commerzbank nicht leichter“, sagt Teichert. „Und welche Bank übernimmt gern die alten Kredite einer anderen Bank? Mit Ocean 16 soll ein hübsches Paket geschürt werden, dass vor allem wegen geringerer Kosten und der Verteilung des Risikos attraktiv sein soll. Laut Teichert gibt es Verhandlungen mit einer Bank, deren Namen er nicht nennen dürfe.

Es komme aber darauf an, dass die alten Banken an den Krediten beteiligt bleiben, so Teichert. „Darauf sollten sie sich einlassen.“ Die Forderung des Koordinators der Bundesregierung für die

## „Welche Bank übernimmt gern die alten Kredite einer anderen Bank?“

**Torsten Teichert,**  
Vorstandschef von Lloyd Fonds

maritime Wirtschaft, Hans-Joachim Otto (FDP), dass sich die Commerzbank schonend aus der Schiffsfinanzierung zurückziehen solle, reiche nicht.

Ähnlich äußerte sich auch der Reederverband VDR. Das Gespräch zwischen Otto und schiffsfinanzierenden Banken in der Vorwoche sei unbefriedigend verlaufen, hieß es. Der VDR forderte unter anderem KfW-Überbückungskredite für betroffene Reeder und Fondshäuser. Die Wirtschaftsbehörde sah eine Lösung für

das Problem bislang nicht als Aufgabe der Politik. „Bevorzugt würden eher privatwirtschaftliche Lösungen“, so die Sprecherin Susanne Meinecke. Wie es nun weitergehe, sei noch offen.

Derweil ist der Ausverkauf eröffnet. „Es wird heftig gekauft“, sagt ein Branchenkenner. Investoren aus Griechenland, aber auch Dänemark, den Niederlanden und speziell Indonesien würden Frachtschiffe zu Schnäppchenpreisen aufkaufen – dort werden Schiffe mit Platz für 2000 Container gesucht, um den Transportverkehr zwischen den zahlreichen Inseln abzuwickeln. „Die Verkaufspreise nähern sich dem Schrottwert. Mittlerweile werden sogar Schiffe, die Mitte der 90er-Jahre gebaut wurden, abgewrackt.“

Weil der Weg zu den traditionellen Abwrackstränden in Indien und Bangladesch wegen der Kosten für die lange Reise nicht jedem recht sei, biete sich jetzt die Türkei an. Dort gebe es ebenfalls Kapazitäten. „Und wenn der letzte bezahlte Auftrag des Schiffes im Mittelmeer endet, geht es danach gleich in die Verschrottung“, so die Quelle.

Für die Fondsanleger sei das Ausmaß der finanziellen Schäden immens, sagt Peter Hahn, der als Anwalt zahlreiche Kapitalanleger vertritt. Viele würden noch gar nicht ahnen, dass sie längst Kurs halten würden auf einen Schiffbruch. Meist werden sie erst stutzig, wenn versprochene Ausschüttungen nicht wie geplant auf dem Konto landen. „Das Problem kommt schleichend daher, nicht mit einem großen Knall wie bei der Lehman-Insolvenz“, sagt Hahn