

Interview mit Dr. Rüdiger Warnke, Dabelstein & Passehl Rechtsanwälte

Emissionshäuser nehmen immer mehr Einfluss auf den Schiffsbetrieb

Welche Rolle übernehmen die Reedereien bei Schiffsbeteiligungen?

Lange war es üblich, dass sich die Reedereien um den Schiffsbau, die Technik und die Angelegenheiten des Schifffahrtsbetriebes kümmern, die Emissionshäuser hingegen um die Geldbeschaffung und die Betreuung der Anleger. Das kehrt sich jetzt verstärkt um: Die Emissionshäuser werden oder sind bereits Reedereien und der Einfluss der Reeder schwindet zunehmend, sie werden zu Ausführenden. Die Emissionshäuser verschaffen sich Mehrheiten in den Schiffsgesellschaften, insbesondere in den geschäftsführenden Komplementär-Gesellschaften und bestimmen über den Geschäftsbetrieb. Der Einfluss der Reeder und damit auch ihre Kompetenz und Erfahrung werden stark geschmälert. Heute können die Emissionshäuser sich die Reedereien aussuchen und ihren großen finanziellen Einfluss voll ausspielen. Das Emissionshaus dominiert klar in der Beziehung zur Reederei.

Worauf müssen Anleger speziell achten, wenn Emissionshaus und Reederei aus einem Haus kommen? Welche Nachteile bestehen in diesem Fall?

Wenn das Emissionshaus bereits über eine eigene Reederei verfügt, dann fehlt die Möglichkeit gegenseitiger Kontrolle in Fragen des Schifffahrtsbetriebes. Für den Anleger wird es undurchsichtiger, wer was zu sagen hat, wo Entscheidungen fallen. Die ursprünglich klar getrennten Interessen werden vermischt: Das Emissionshaus ist am Vertrieb von Schiffsbeteiligungen interessiert, es steuert durch den finanziellen Einfluss vor allem den Einkauf und Verkauf des Schiffes. Durch die Vertretung der Anleger in Form von Blanko- oder Dauervollmachten wurde bisher der Geschäftsbetrieb vor allem im Hinblick auf versprochene Ausschüttungen kontrolliert. Der Schiffsbetrieb selbst, also Technik, Bemannung, Ausrüstung und vor allem Einsatz des Schiffes mit entsprechenden Zeitchartern in bestimmten Fahrtgebieten, war bislang Sache der Reedereien und deren Befrach-

tungsmaklern. Aber diese Kompetenz der Reedereien schwindet immer mehr und der Einfluss der Emissionshäuser auf den Schiffsbetrieb in seinem gesamten Umfang nimmt zu.

Halten Sie ein Rating für Reedereien für sinnvoll?

Einem Bank-Rating müssen sich Reedereien im Hinblick auf die Finanzierung seit langem stellen. Ein Rating der Emissionshäuser-Projekte erscheint mir für den Anleger viel wichtiger. Allerdings muss das Rating auf den überprüfbaren Angaben zu jeder einzelnen Schiffsbeteiligung der Emissionshäuser aufbauen. Die Ergebnisse des Emissionshauses insgesamt interessieren den Anleger überhaupt nicht. Hier sollte man Wirtschaftsprüfer mit eindeutigen Parametern bemühen.

Wie ist der Stand der Dinge bei der Rückflagung? Wird die Vorgabe der Maritimen Konferenz nach Ihrer Einschätzung erfüllt?

Ich bin ziemlich sicher, dass die Forderung der Maritimen Konferenz nach Rückflagung zahlenmäßig erreicht wird. Zwar dürfte das nach ausführlichem Umsehen im Markt erst am Ende der Frist erfolgen, aber die Markt- und damit Einnahmesituation der Reeder hat sich so sprunghaft positiv verändert, dass die Kosten der Rückflagung ohne weiteres verdaut werden können. Den Reedern bleibt auch gar nichts anderes übrig als in ausreichender Zahl zurückzuzahlen. Die Frage ist in solchen Fällen immer nur: Wer fängt an und wer macht mit? Die Folgen eines Scheiterns wären fatal. Die Regierung hat mit großem Ernst und sehr nachdrücklich in Aussicht gestellt, dass dann an der Tonnagesteuer gedreht wird. Das könnte bedeuten, dass für nahezu alle Fondsmodelle auf dieser Grundlage die Fundamente wackeln. Das will hierzulande keiner.

Wie hoch liegen die Mehrkosten, die durch eine Rückflagung entstehen?

Das muss man im Einzelfall kalkulieren. Pauschalen sind unsolid und bringen nichts.

Die Emissionshäuser gehen in den Prospekten kaum auf die Risiken bei Reedereien ein. Was sollte sich ändern? Welche Angaben sollten künftig unbedingt im Prospekt berücksichtigt werden?

Auf die Risiken einer Schiffsbeteiligung wird in aller Regel immer noch zu knapp und verharmlosend hingewiesen. Es ist und bleibt eine unternehmerische Beteiligung und keine herkömmliche Kapitalanlage. Gleichwohl gerieren manche Flyer die Schiffsbeteiligung heute als ideale Kapitalanlage überhaupt. Das ist natürlich Unsinn. Die lange zeitliche Bindung, mangelnde Flexibilität, Konjunkturtäler und schlechtes Management sind nach wie vor die größten Risiken. Aber wo liest man das ganz klar? In der Schifffahrt wird traditionell linear gedacht und gehandelt und es wird viel kopiert. Alternative Szenarien nach dem Schema „Was wäre, wenn“ sind in der Schifffahrt sehr selten zu finden, bilden aber viel deutlicher das unternehmerische Risiko ab. Derzeit laufen die Schiffsbeteiligungen sehr erfolgreich und auf hohem Niveau, aber das nächste Konjunkturtal folgt bestimmt, und kaum einer will es kommen sehen.

Wie bewerten Sie die Euphorie auf dem Markt?

Schiffsbeteiligungen haben es heute noch leicht, weil die Alternativen einer Kapitalanlage so wenig attraktiv sind, aber das wird sich langfristig wieder ändern. Ausschüttungs-Versprechen in zweistelliger Höhe nach Steuern machen den Anleger heute euphorisch. Verlangt der Anleger aber etwa eine Ausschüttungs-Garantie, und sei es auf geringerem Niveau für einen Zeitraum von sagen wir mal fünf bis acht Jahre, dann erntet er Kopfschütteln. So prüfen manche Anleger Ausschüttungs-Versprechen und ihre Qualität und landen dann schnell in der Wirklichkeit.

Vielen Dank für das Gespräch.