



SCHIFFSFONDS

Unter Wasser

Hunderttausende Anleger haben ihre Ersparnisse in den Bau von Containerschiffen gesteckt. Nun verlieren sie Milliarden – und sollen noch Geld nachschießen.

Die erste große Wette seines Lebens war für Norri Heinen ein voller Erfolg. Bei „Wetten, dass ...?“ packte der Aachener Möbeldesigner 100 Leute auf eines seiner Wasserbetten, ohne dass es platzte. Danach ging es aufwärts mit seinem Geschäft.

Die Folgewette aber verlor der 60-Jährige auf ganzer Linie. Rund 25 000 Euro, die er nach seinem Fernsehauftritt verdient hatte, steckte Heinen in ein Containerschiff, die MS „Cape Horn“. Die Anlage wurde zum Alptraum.

Erst blieben die in Aussicht gestellten Ausschüttungen aus. Dann verklagte die Gesellschaft, die das Schiff verwaltet, Heinen auch noch auf die Rückzahlung bereits überwiesener Beträge: 7669 Euro plus Zinsen. Mittlerweile wird Heinens Schiffsfonds, den die Dortmunder Dr. Peters Group aufgelegt hatte, abgewickelt.

Was abstrus klingt, könnte bald etlichen Sparern blühen. Denn deutsche Privatanleger gehören zu den Hauptgeldgebern der weltweiten Handelsschiff-

fahrt – und die durchlebt eine existentielle Krise.

Über 30 Milliarden Euro haben die Deutschen in den beiden vergangenen Jahrzehnten in Frachter und Tanker aller Größen gesteckt und damit ein Drittel aller Containerschiffe mitfinanziert, die auf den Weltmeeren unterwegs sind. Möglich wurde der Irrsinn über eine Form der Kapitalanlage, die Privatanlegern nur in wenigen Ländern überhaupt offensteht: den geschlossenen Fonds.

Die Geldsammelstellen ermöglichen auch Kleinsparern Investitionen in große Geschäftsideen – und am jahrzehntelangen Boom der Handelsschiffahrt wollten Hunderttausende mitverdienen. Sparkassen, Großbanken und freie Finanzberater brachten die Investments unters Volk.

„Waren werden immer von A nach B gebracht“, erklärte der Berater von Möbeldesigner Heinen jovial bei der Frage nach den Risiken. „Ich habe ihm vertraut“, sagt Heinen.

Der Ausbruch der Finanzkrise bereitete dem kollektiven Rausch ein Ende. „Die Charraten sind von Ende 2008 bis Mitte 2009 um bis zu 60 Prozent eingebrochen“, schrieb der Dr.-Peters-Fonds seinen Kunden wie Heinen vor drei Jahren. Seitdem folgt eine Hiobsbotschaft der nächsten.

Hundert Schiffe liegen mittlerweile ungenutzt in Häfen und Buchten rund um die Welt, etliche andere fahren zu Preisen, die kaum die Betriebskosten decken. 140 Schiffsgesellschaften sind bereits pleitegegangen, „und das ist erst der

Anfang“, fürchtet der Hamburger Anwalt Peter Hahn.

In ihrer Not bitten die Fonds die Anleger um Hunderte Millionen neues Geld – oder sie zwingen sie, alte Ausschüttungen zurückzuzahlen. „Nie und nimmer hätte ich gedacht, dass das möglich ist“, sagt Anleger Heinen.

Doch zu den Absurditäten der geschlossenen Fonds gehört es, dass sie auch dann Ausschüttungen überweisen dürfen, wenn sie keinerlei Gewinn machen. „Ein typischer Trick“, sagt Rechtsanwalt Hahn: So sollten Anleger zu dem Investment veranlasst und dann in Sicherheit gewiegt werden.

Viele Dr.-Peters-Fonds haben solche Zahlungen an einigen Stellen der Gesellschaftsverträge vorsichtshalber als „Darlehen“ deklariert, in bestem Juristendeutsch. Er habe schlicht nicht verstanden, was die komplizierten Paragraphen bedeuteten, sagt Möbeldesigner Heinen. Schließlich sei er Künstler, kein Investmentprofi.

Sie bedeuten vor allem eines: Darlehen können zurückgefordert werden, als Sanierungshilfe etwa. Man habe bereits erfolgreich 50 verschiedene Urteile in der Sache erstritten, ließ ein beauftragter Anwalt einen renitenten Anleger schon 2010 wissen. Die Rechtslage sei „durch verschiedene Gerichte im gesamten Bundesgebiet“ bestätigt. Auch im Fall des Anlegers Norri Heinen gab das Landgericht Dortmund der Investmentgesellschaft recht.

Spätestens wenn ein Fonds endgültig pleite ist, müssen sich Anleger deshalb auf hohe Rückzahlungen einstellen. „Ein Insolvenzverwalter ist sogar verpflichtet, Auszahlungen, die nicht durch Gewinne gedeckt wurden, zurückzufordern“, sagt Jurist Hahn. So hatte die Verwaltungsgesellschaft TVP aus Hamburg kürzlich gleich zwei schlechte Nachrichten für ihre Kunden. In einem Schreiben informierte sie nicht nur über die Insolvenz der Schiffahrtsgesellschaft „Rio Alster“, sondern sie bereitete die Anleger auch schonend darauf vor, dass ein Verwalter „wohlmöglich“ und „voraussichtlich“ nicht gewinngedeckte Auszahlungen zurückfordern werde. „Das wird jetzt zunehmend zum Problem werden“, sagt der Münchner Anwalt Peter Mattil.

Heinen hat inzwischen gezahlt, geholfen hat die Geldspritze freilich nichts: Die „Cape Horn“ wurde für knapp zwei Millionen Dollar verkauft – das ist ein Zehntel des Anschaffungswerts.

Die Dr. Peters Group wirbt derweil schon für die nächsten Investments. Jüngst sammelte sie 70 Millionen Euro für den DS Fonds Nr. 139 ein – zur Finanzierung eines Airbus A380.

Das Kürzel DS steht auch in diesem Fall für den Firmenslogan: „Dynamik & Sicherheit“.

ANNE SEITH