

Handelsblatt print: Heft 22/2022 vom 01.02.2022, S. 28 / Unternehmen

HANDELSBLATT INSIGHT MANAGEMENT

## Kein Ende im Streit um Rickmers

**Vier Jahre nach dem spektakulären Aus des weltweit zweitgrößten Containerschiff-Imperiums kämpfen die Gläubiger noch immer um ihr Geld. Ihr Anwalt spricht von massiver Wertvernichtung. Doch die Hamburger Familie Rickmers arbeitet schon längst an ihrem Comeback.**

Weißer Linsen auf der Tafel, die Stühle verpackt in edle Hussen, auf der Menükarte Traditionelles aus der Kombüse: Labskaus, Seefahrercurry und Helgoländer Knieper, zubereitet aus den Scheren von Taschenkrebsen. Für die 400 gesetzten Dinnergäste im klassizistischen Börsensaal der Hamburger Handelskammer, allesamt Kunden, Lieferanten und Geschäftspartner, hatten sich die Reederei-Brüder Bertram, heute 70 Jahre alt, und Erck Rickmers, 57, um maritimes Ambiente bemüht. "175 Jahre Rickmers" verkündeten großflächige Plakate, die über den Tischreihen baumelten. Man schrieb den 12. Juni 2009. Die prominenteste und mächtigste deutsche Reederdynastie befand sich auf dem Höhepunkt ihrer Welt- und Seegeltung.

Allein eine düstere Prophezeiung von Gastgeber Erck, dem jüngeren der zwei Clan-Stammhalter in fünfter Generation, trübte kurzzeitig die ausgelassene Stimmung. "Unsere Familie hat das Privileg, dass sie in jeder Generation eine Pleite sah", begrüßte er das betuchte Publikum. Auch selbst habe man nach dem Konkurs der elterlichen Werft einst von vorn anfangen müssen, wie mit einer Reset-Taste am Computer. Er hoffe, dass "unser Nachwuchs diese Taste nicht noch einmal drücken muss".

Gut acht Jahre später, Ende 2017, war es mit dieser Hoffnung vorbei, die Reederei von Bertram Rickmers pleite. Wenige Monate nach der Insolvenz seines Bruders übergab 2018 auch Erck die eigene, auf "E. R. Schifffahrt" getaufte Reederei an den Bremer Bauunternehmer Kurt Zech, der sich zuvor schon den Großteil der gescheiterten Rickmers-Reederei einverleibt hatte. Anleihegläubiger ließ die von Bertram geführte Rickmers Holding auf mehr als 250 Millionen Euro sitzen.

Wäre die Saga der Familie Rickmers ein Roman von Thomas Mann, er wäre an dieser Stelle zu Ende - so ähnlich wie die "Buddenbrooks". Doch anders als in der Literatur leben große Unternehmerfamilien in der Realität auch nach tiefen Einschnitten irgendwie weiter. Was also bleibt gut vier Jahre nach der Pleite vom einstigen Glanz der Familie Rickmers? Ist da noch was außer dem Frachtsegler "Rickmer Rickmers" an Hamburgs Landungsbrücken, einem Museumsschiff und Wahrzeichen der Hansestadt, benannt nach einem Enkel des Clangründers?

Zunächst einmal sind da die Vorwürfe, die Geschädigte der Pleite jetzt gegenüber dem Handelsblatt erheben - und zwar in Richtung der ehemals landeseigenen HSH Nordbank und des Hamburger Insolvenzverwalters Jens-Sören Schröder.

"Sanierungsplan lag unterschrieben vor" Frank Günther, der für die Beratung One Square Advisors die Anleihegläubiger vertritt, ist sich rückblickend sicher: "Hätte die Hamburger Bank damals dem Sanierungskonzept zugestimmt, statt auf ein Insolvenzverfahren zu drängen, wäre Rickmers heute mehr als eine Milliarde Euro wert - und neben Hapag-Lloyd das größte Seefahrtsunternehmen Deutschlands." Die "katastrophale Entscheidung der Hamburger Landesbank" sei bis heute nicht nachvollziehbar und habe das Geld der Steuerzahler vernichtet. Eine Einschätzung, die Bertram Rickmers teilt. "Der Sanierungsplan lag damals unterschrieben bereit", sagt er dem Handelsblatt. Dann aber habe die HSH ihr Einverständnis in letzter Minute verweigert.

Abwegig ist Günthers Rechnung keinesfalls. Schon kurz nach dem Ausbruch der Coronapandemie beendete die weltweite Containerseefahrt ihre jahrelange Krise. Weil sich die Liegezeiten der Frachter in den Häfen aufgrund schleppender Abfertigung drastisch verlängerten, schrumpfte die Transportkapazität auf den Weltmeeren um 13,7 Prozent.

Der Engpass wiederum ließ die Charrerraten für Containerschiffe förmlich explodieren. Lag die Tagesrate für einen 4250 Container fassenden Frachter Anfang 2017 bei 7000 Dollar, meldet der Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler für das gleiche Schiff derzeit eine Miete von täglich 65.000 Dollar.

Auch die Schiffswerte, zur Zeit der Rickmers-Pleite noch hoffnungslos am Boden, wurden durch die steigenden Charrerraten steil nach oben katapultiert. Ein bemerkenswerter Deal aus dem vergangenen Sommer zeigt das beispielhaft: Dem Schiffsfonds "MS Northern Jade" gelang im August 2021 der Verkauf eines 8400 Standardcontainer (TEU) fassenden Frachters für 85 Millionen Dollar. Erworben hatte er das Schiff 2005 - zum damaligen Neupreis von 73,5 Millionen Euro.

Wie sehr sich das Blatt seit der Insolvenz wendete, zeigt auch der Geschäftsbericht der Hamburger Reederei Claus-Peter Offen (CPO). 143 Millionen Euro Verlust hatte der einstige Rickmers-Wettbewerber für das Jahr 2016 ausgewiesen, schon 2020 schrieb die inzwischen deutlich verkleinerte Flotte wieder einen Gewinn von 18 Millionen.

"Mit dem damals für Rickmers erstellten Sanierungsplan hätten Anleihegläubiger, HSH und die Staatskasse 100 Prozent ihres Geldes bekommen", sagt Gläubigervertreter Günther. Das Papier sah vor, dass Alleineigentümer Rickmers bis zu 30 Millionen Euro in die Reederei nachschießen und gleichzeitig 75,1 Prozent seiner Anteile auf eine Luxemburger Tochtergesellschaft namens LuxCo übertragen sollte. An ihr wiederum hätten die Anleihegläubiger 62 Prozent erhalten, die HSH Nordbank die verbleibenden 38 Prozent.

Doch das Kreditinstitut lehnte ab. Es habe das Konzept "sorgfältig geprüft", dieses aber sei "betriebswirtschaftlich nicht tragfähig". Ein politisches Motiv halten viele bis heute für wahrscheinlicher: Kurz zuvor hatte die HSH der Norddeutschen Reederei H. Schuldt Schulden in Millionenhöhe erlassen, woraufhin sich Reedereibesitzer Bernd Kortüm erst einmal eine Luxusjacht gönnte. Einen Skandal wie diesen sollte es nun nicht noch einmal geben.

Auch Insolvenzverwalter Schröder, der zunächst als Sachwalter eingesetzt worden war, habe den Insolvenzplan verworfen, berichtet Gläubigervertreter Günther. Bis heute versuche Schröder stattdessen, weitere Ansprüche gegen Bertram Rickmers durchzusetzen. Helfen soll ihm dabei angeblich der ehemalige Rickmers-Finanzchef Mark-Ken Erdmann, den der Insolvenzverwalter als Zeugen einsetzen will.

Gegenüber dem Handelsblatt gibt sich Schröder dazu bedeckt. "Ich kann zum laufenden Insolvenzverfahren keine Auskunft geben", teilt er telefonisch mit. Nur die Höhe der Abschlagszahlung, die er den Anleihegläubigern bislang überweisen konnte, ist ihm zu entlocken: ein Prozent ihrer Forderungen.

Doch warum konnte, so fragen sich viele, ein Doppelimperium wie das der Rickmers-Brüder überhaupt binnen derart kurzer Zeit fast vollständig implodieren? Hatte man nicht im Jahr zuvor noch mit zusammen 260 Schiffen die zweitgrößte Containerflotte der Welt gestellt?

Die Antwort darauf ist geeignet, Generationen von Familienunternehmen als Lehrstück zu dienen. Denn neben der damals andauernden Seefahrtskrise beschleunigte die ungebremsste Rivalität zweier ungleicher Brüder den Untergang. Von den meisten unbemerkt hatten die schon Jahre zuvor einen Wettlauf um die Vorherrschaft an Deutschlands Küste angezettelt - mit erheblichen Risiken und teils fragwürdigen Finanzmanövern.

**Wettlauf in den Untergang** Die Vorgeschichte beginnt ebenfalls mit einem Rickmers-Konkurs. 1986 ist das 1834 gegründete Familienunternehmen schon einmal pleite. Die Unternehmersöhne Bertram und Erck versuchen es daraufhin mit einem Emissionshaus, das Geld für Schiffneubauten einsammelt. Vier Jahre geht es in der Gemeinschaftsfirmen Nordcapital gut, dann steigt Bertram aus. Man sei sich in der Geschäftsführung uneins, heißt es zur Begründung.

Am Hamburger Elbufer wechselt der ältere Bruder zurück ins Reedereigeschäft. Zeitweise wächst die Belegschaft auf über 2000 Mitarbeiter. 1998 zieht Erck Rickmers nach. In Hamburgs Innenstadt gründet er die Schifffahrtsgruppe "E. R. Schifffahrt". Den Namen "Rickmers" darf er für seine Firma nicht nutzen, dem älteren Bruder Paroli bieten schon.

Von dieser Möglichkeit macht er reichlich Gebrauch. 2011 schließt sich E. R. Schifffahrt mit dem ortsansässigen Konkurrenten Komrowski zusammen, behält dabei die Kapitalmehrheit. Unter dem neuen Reedereinamen "Blue Star Holding" stechen bald mehr als 160 Schiffe in See.

Der Wettlauf zieht an. Schon 2007 hat Rivale Bertram in Singapur die Tochterfirma "Rickmers Maritime" gegründet, die er noch im selben Jahr an die Börse bringt. Die Zahl der bereederten Schiffe steigt in der Folgezeit auf über 120. Um weiteres Wachstum zu finanzieren, besorgt er sich 2013 am Anleihemarkt 275 Millionen Euro. Der Holding gibt er die Rechtsform einer Aktiengesellschaft, ein Börsengang ist längst geplant, eine weitere Expansion sowieso. Doch der Kurs erweist sich als halbsbrecherisch. 8,875 Prozent Verzinsung muss Bertram Rickmers den Zeichnern seiner Anleihe anbieten, gleichzeitig steigen die Bankschulden auf über eine Milliarde Euro.

Was noch schwerer wiegt: In seiner Konzernbilanz hat er mit dem Segen der Wirtschaftsprüfungsfirma PwC Schiffswerte verbucht, die angesichts des rapiden Preisverfalls auf den Weltmeeren nur noch Wunschdenken sind. Was PwC offenbar nicht auffällt, ist der Umstand, dass Rickmers manche seiner alten Frachter höher bewertet als vergleichbare Schiffsneubauten.

Geldgeber aber macht das skeptisch. Von einer Deckung der ausgegebenen Anleihen durch das 1,4-Fache an Eigenkapital, wie im Prospekt behauptet, kann bald keine Rede mehr sein. Fusionsgespräche zwischen den beiden Brüdern, die Bertram Rickmers' hochverschuldete Reederei in letzter Minute retten sollen, lässt Bruder Erck nach einem Blick in die Geschäftsbücher platzen. Als sich dann auch noch ein Konsortium um die HSH-Bank weigert, Geld für die 2018 fällige Anleihen-Rückzahlung aufzubringen, folgt am 1. Juni 2017 der Insolvenzantrag.

Am Ende machte der zweitgeborene Rickmers-Sohn das Rennen gleich doppelt. Weil Kurt Zech mit dem aus der Insolvenz gekauften Schiffsmanagement der untergegangenen Reederei nur schwer zurechtkam, so jedenfalls erzählt man es sich in Hamburg, habe er zur Stabilisierung die E. R. Schifffahrt hinzukaufen müssen. Für Erck Rickmers eine willkommene Gelegenheit, aus der damals darbedenden Containerseefahrt auszusteigen. 50 Millionen Euro habe man ihm gezahlt, heißt es in Hamburger Seefahrtskreisen. Den Vorsprung vor dem älteren Bruder baute er seither erheblich aus.

Von den im Jahr 2017 gezählten 2666 Mitarbeitern blieben im Rickmers-Konzern kaum 250 übrig. Sie kümmern sich um Immobilien, **Solarkraftwerke** und eine frühe Finanzanlage, die Erck Rickmers einen außerordentlichen Zugewinn beschert haben dürfte: 2018, über ein Jahr vor dem erfolgreichen Börsengang, platzierte seine E. R. Capital ein Investment beim

Mainzer Impfstoff-Erfinder Biontech. Seit dessen IPO hat sich der Aktienkurs verfünffzehnfacht.

Auch das Privatleben der beiden Brüder könnte unterschiedlicher kaum sein. Während Boulevardblätter die Sylter Partybesuche von Bertram Rickmers regelmäßig dokumentieren, zog es Bruder Erck, der zeitweise die SPD in der Hamburgischen Bürgerschaft vertrat, fünf Jahre lang zum Studium der Vergleichenden Religionswissenschaften ins kalifornische Santa Barbara.

Luxusjachten versus Stiftungen Sind es bei Bertram Luxusjachten wie das Segelschiff "Clan VIII", die zu den Steckenpferden zählen, gibt Erck einen Teil seines Geldes für Stiftungen wie das in Hamburg angesiedelte "The New Institute". Aufgabe des gemeinnützigen Thinktanks: Wege finden für eine Neugestaltung der Zivilgesellschaft. In der Hansestadt gehen sich die beiden vorzugsweise aus dem Weg. Obwohl ihnen das seit kurzer Zeit deutlich schwerer fallen dürfte. Nach den Verwerfungen 2017 verlegten Bertram und Erck Rickmers ihren Firmensitz - und zogen dabei in unmittelbare Nachbarschaft. Im Geschäftsleben trennen die beiden zwar Welten, am Hamburger Alsterufer aber gerade einmal zehn Hausnummern.

In der weißen Villa mit der Hausnummer 36 hat der jüngere der beiden das Geschäft mit der Seefahrt - abgesehen von einer einzigen verbliebenen Schiffsbeteiligung - so gut wie eingestellt. Anders als sein Bruder Bertram. Der nämlich feiert seit Kurzem in der Hausnummer 26 sein Comeback als Reeder. Im Oktober 2019 erhielt seine schon vor der Insolvenz gegründete Firma "Asian Spirit Steamship Company" (ASSC) ihre ersten zwei bestellten Schiffe, in den vergangenen Monaten folgten nach eigenen Angaben neun weitere.

Die Flotte besteht aus kleinen Feeder-Schiffen, die kaum mehr als 1100 Container transportieren und laut Eigenwerbung mit deutlich weniger Treibstoff auskommen. Ihren Einsatz sollen sie überwiegend im innerasiatischen Zubringerverkehr finden.

Seefahrtsexperte Max Johns, Professor an der Hamburg School of Business Administration, spricht von einer "permanenten Start-up-Haltung", mit der sich der Name Rickmers seit fast 200 Jahren verbinde. "Wer angesichts der enormen Auf- und Abschwünge in der Schifffahrt erfolgreich sein will", glaubt er, "muss bereit sein, immer wieder neu zu gründen - und aufzugeben."

Senior Bertram Rickmers fungiert bei ASSC als Aufsichtsratschef, die Mehrheit von 58,5 Prozent besitzen seine drei Kinder Rickmer Clasen, Lara-Marie und Anna-Sophie. Der 32-jährige Sohn sitzt darüber hinaus in der Geschäftsführung. Die Familie Rickmers hat einmal mehr den Reset-Knopf gedrückt. Nun muss das Betriebssystem der Dynastie wieder hochfahren.

## Verschwundenes Doppel-Imperium

Größte Charter-Reedereien 2016 weltweit nach TEU\*-Kapazität der Flotte

1.	Seaspan Marine Corporation	734.815	
2.	Peter Döhle Group	501.622	
3.	Reederei Claus-Peter Offen	423.377	
4.	<b>E. R. Schifffahrt (Blue Star Holding)</b>	<b>383.719</b>	
5.	<b>Rickmers Group</b>	<b>357.447</b>	
6.	Danaos Shipping	332.755	
7.	Costamare Shipping	329.641	
8.	NVA Norddeutsche Vermögen	290.416	
9.	Zodiac Maritime Agency	290.379	
10.	Reederei NSB Niederelbe	263.266	

HANDELSBLATT

\*Twenty foot Equivalent Unit (Standardcontainer) • Quelle: Clarkson Research Services

Handelsblatt Nr. 022 vom 01.02.2022

© Handelsblatt Media Group GmbH & Co. KG. Alle Rechte vorbehalten.

Zum Erwerb weitergehender Rechte wenden Sie sich bitte an [nutzungsrechte@vhb.de](mailto:nutzungsrechte@vhb.de).

Logistikbranche: Reedereien - Ranking der größten Charterreedereien weltweit in TEU-Kapazität der Flotte 2016 (MAR / URANK / Grafik)


Schlautmann, Christoph

Quelle:	Handelsblatt print: Heft 22/2022 vom 01.02.2022, S. 28
Ressort:	Unternehmen
Branche:	TRA-10-02-03 Handelsschifffahrt P4411
Dokumentnummer:	F0F25394-611F-4008-926B-1F7BEBA72D89

**Dauerhafte Adresse des Dokuments:**

[https://www.wiso-net.de/document/HB\\_F0F25394-611F-4008-926B-1F7BEBA72D89%7CHBPM\\_F0F25394-611F-4008-926B-1F](https://www.wiso-net.de/document/HB_F0F25394-611F-4008-926B-1F7BEBA72D89%7CHBPM_F0F25394-611F-4008-926B-1F)

Alle Rechte vorbehalten: (c) Handelsblatt GmbH

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH