

DER BELUGA-KRIMI: VOM EINSTIEG DES US-FINANZINVESTORS OAKTREE BIS ZUM FALL VON NIELS STOLBERG

Der Untergang einer Reederei

VON KRISCHAN FÖRSTER

Der Besucher, der an diesem sonnigen Nachmittag das lichtdurchflutete Chef-Büro im sechsten Stock des Beluga-Towers betritt, trägt einen teuren Anzug und ein joviales Lächeln. Er grüßt freundlich, legt die Hand auf den Unterarm von Niels Stolberg, erkundigt sich nach dessen Familie. Die beiden Herren kennen sich schon eine Weile. Hermann Dambach vertritt den US-Kapitalinvestor Oaktree Capital Management in Deutschland. Oaktree ist neuer Geldgeber und mächtiger Mit-Gesellschafter der von Stolberg gegründeten Reederei.

Das Treffen ist geplant und im Terminkalender vermerkt. Der Oaktree-Mann will die anstehende Restrukturierung der Reederei mit Stolberg besprechen. Er hat seine Anwälte dazu mitgebracht. Nichts Besonderes, reine Routine. Stolberg folgt ihm in das Konferenzzimmer. Begleitet wird er von seinem Anwalt.

Kaum hat der Reeder Platz genommen, ist es mit der Freundlichkeit vorbei. Dambach hat seine sechs Anwälte links und rechts von sich positioniert. Sie kommen sofort zur Sache. Packen Papiere auf den Tisch. Bilanzauszüge, Rechnungen, ausgedruckte E-Mails. Es geht um Betrug, Fälschung und kriminellen Handlungen. Millionen summen schwirren durch den Raum. Brüllend nehmen die Anwälte Stolberg in die Zange.

Der 50-Jährige wird weiß im Gesicht, sackt in sich zusammen. Der Mann an seiner Seite will sofort den Notarzt rufen. Zu einer Antwort ist Niels Stolberg in diesem Moment nicht mehr fähig, auch nicht zu Widerspruch. Sein Anwalt bleibt stumm.

Als Stolberg ultimativ aufgefordert wird, sofort das Haus – seine Reederei – zu verlassen, steht er auf und geht. Nach 15 Jahren Beluga bleiben dem Firmengründer nur zehn Minuten, um unter strenger Aufsicht ein paar persönliche Sachen zusammenzupacken. Er wird später erzählen, dass er wie in Trance gehandelt hat, zu keinem klaren Gedanken mehr fähig. Dann wird ihm der Zugangsschip abgenommen. Sicherheitsleute geleiten den geschassten Reeder reichlich hinaus. Wie betäubt fährt er nach Hause und ist vorerst für niemanden mehr zu sprechen.

Es ist der 1. März 2011. Ein Dienstag. Am Morgen war Stolberg auf einem Geschäftstermin, danach hat er telefoniert und Meetings abgehalten. Es ist ein Tag wie so viele andere in den Wochen und Jahren zuvor. Oben im sechsten Stock hat er sein Eckbüro mit dem großen Schreibtisch und den roten Ledersofas. Von dort steuert er mehr als 600 Mitarbeiter in dem imposanten Reedergebäude am Ufer der Weser. Beim Blick aus den bodentiefen Panoramafenstern scheint es fast ein bisschen so, als ob ihm die historische Altstadt mit den Speicherfassaden und den Zwillingstürmen des Doms zu Füßen liege. Stolberg sieht gern hinaus. Er genießt seinen Aufstieg, für den die neue Unternehmenszentrale ein steingewordenes Symbol ist.

Der Sohn eines Lotsen ist zu Bremens erfolgreichstem Reeder geworden. Er hat

seine Firma binnen 15 Jahren zum globalen Marktführer für Schwerguttransporte gemacht. Er hat die Stadt und ihre hanseatisch zurückhaltende Kaufmannschaft mit seiner unkonventionellen Art erst überrascht, dann überzeugt. Zur größten Flotte Bremens mit 72 Schiffen kommen die höchsten gesellschaftlichen Weihen.

Er ist Schaffer und Eiswettgenosse, sitzt im Aufsichtsrat des Fußballvereins Werder Bremen, fördert Hochschulen, Kunst und soziale Projekte mit Millionenbeträgen. Er ist ganz oben angekommen.

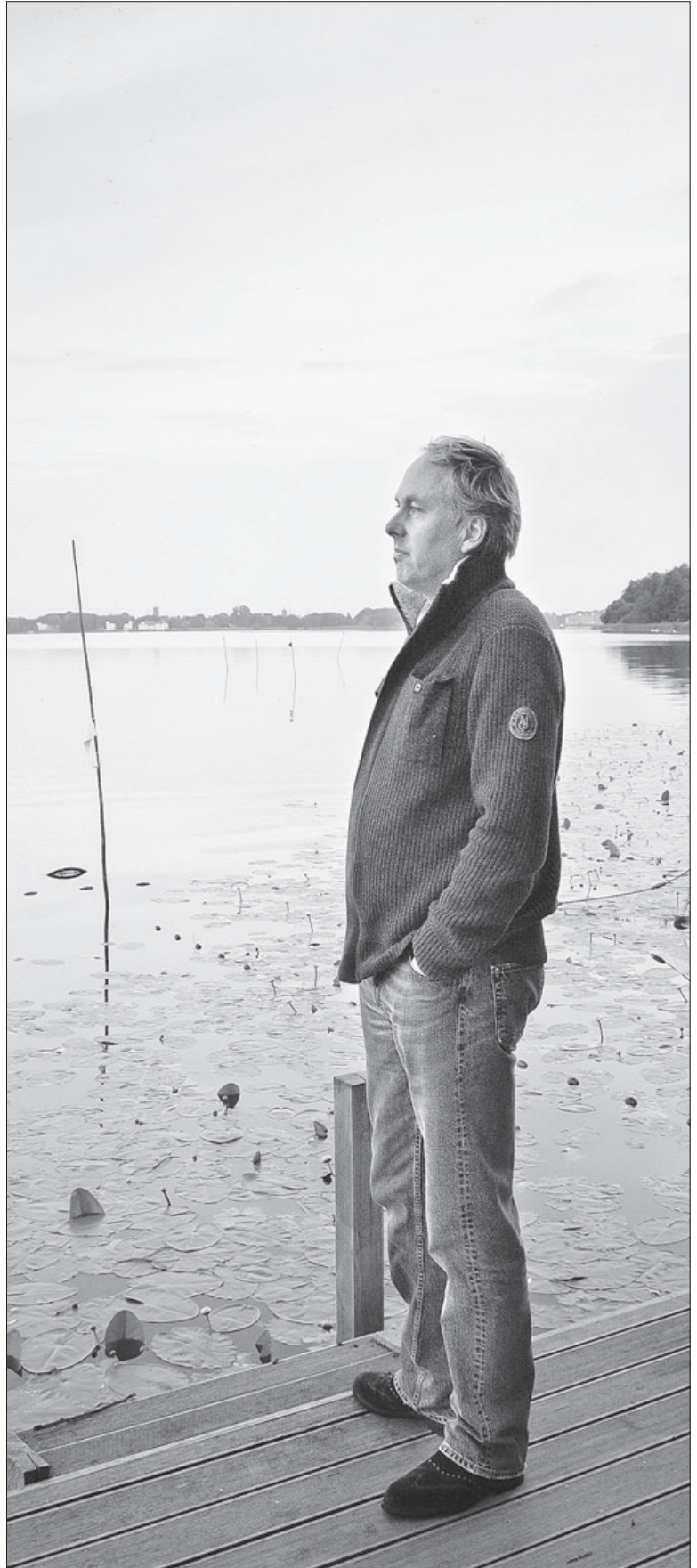
Doch Stolberg ist unruhig. Die Öffentlichkeit erfährt in diesen Tagen nur, dass er um ein von Piraten entführtes Schiff bangt und alles daran setzt, es freizubekommen. Von den sich anbahnenden Problemen bei der Reederei und der inneren Gemütsverfassung des Unternehmers ahnt sie nichts.

Seit Wochen hat Stolberg keine Verträge mehr unterschrieben. Und das in Zeiten, in denen es seiner Reederei erstmals in ihrer Geschichte schlecht geht. Schon das Jahr 2009 endet mit einem Minus im operativen Geschäft. 2010 war noch schlimmer. Das Jahr 2011 hat kaum besser angefangen. Stolberg ist 15 Jahre auf einer Woge des Erfolgs geritten und ist es gewohnt, über die verdienten Millionen zu verfügen, wie er will. Schon vor diesem Dienstag ist er nicht mehr Herr im eigenen Hause. Oaktree hat das Kommando übernommen.

Anfangs sind beide Seiten von der Zusammenarbeit schwer begeistert. Oaktree, in Deutschland bis dahin bei einem Verpackungsmittelunternehmen, einer Yacht-Manufaktur und einem Speiseeis-Hersteller aktiv, wittert ein neues und renditeträchtiges Geschäft bei der aufstrebenden Bremer Reederei. Und Stolberg schwärmt geradezu von der Professionalität der Finanzexperten, die seiner stetig wachsenden Beluga die fehlenden Firmenstrukturen verpassen sollen. Vor allem aber braucht er Oaktree, um sein großes Neubauprogramm und den teuren Einstieg in den Offshore-Markt zu finanzieren. Im Jahr 2009, inmitten einer weltweit anhaltenden Rezession und der schwersten Schiffsfahrtskrise der Nachkriegszeit, ist bei Banken und anderen Schiffsfinanzierern kein Geld mehr zu bekommen. Oaktree ist der Partner, den Stolberg für seine kühnen Pläne braucht.

Die anfängliche Begeisterung füreinander ist aber schnell verfliegen. Ohne Zustimmung der Amerikaner läuft schon seit Ende Januar bei Beluga nichts mehr. Denn die Reederei wirft nicht ab, was erhofft war. Nun drängen die Oaktree-Manager kompromisslos darauf, das Unternehmen effektiver zu machen und Kosten zu sparen. Stolberg hat sich darauf eingelassen, weil auch er keine Alternative dazu sieht. In der Krise fehlen die Frachtaufträge. Die Einnahmen decken die immensen Ausgaben nicht mehr. Ständig gibt es finanzielle Engpässe. Die nötige Restrukturierung des Geschäfts will der Bremer aber auf seine, auf die hanseatisch-behutsame Art machen. Den Eigentümern der von ihm gecharterten Schiffe, die für eine gewisse Zeit Verzicht üben sollen, will er einen späteren Ausgleich anbieten. So hatte er es 2009 und 2010 auch gemacht.

Fortsetzung auf der nächsten Seite



Viele Jahre sehr erfolgreich, hat Beluga-Gründer Niels Stolberg innerhalb weniger Wochen alles verloren: seine Reederei, sein Vermögen, seine Reputation. Er wird beschuldigt, den US-Finanzinvestor Oaktree mit falschen Zahlen getäuscht zu haben. FOTO: FÖRSTER

DER BELUGA-KRIMI: VOM EINSTIEG DES US-FINANZINVESTORS OAKTREE BIS ZUM FALL VON NIELS STOLBERG +

Oaktree dagegen will eine Roskur ohne Rücksichtnahme. Und die Finanzmanager fragen sich langsam, warum bei Beluga ständig neue Finanzlöhler gestopft werden müssen. Auch deswegen hat Dambach das Treffen anberaumt. Dass es nicht mehr darum geht, einen gemeinsamen Kurs abzustecken, sondern um ein dramatisches Finale, weiß nur der Oaktree-Mann. Stolberg ist ahnungslos. Wenig später ist er suspendiert.

Was genau bei Beluga passiert, wissen zu diesem Zeitpunkt nur einige wenige Eingeweihte. Die Öffentlichkeit erfährt nur: Stolberg hat sich aus persönlichen Gründen zurücklassen. Der neue Chef ist nun Oaktree-Vizepräsident Roger Iliffe, seit Oktober bereits als Restrukturierungsbeauftragter im Haus. Er wird neuer CEO – Chief Executive Officer, zu deutsch: Geschäftsführer. Damit übernehmen die Amerikaner endgültig das Kommando bei Beluga. Stolberg hat ab sofort Hausverbot.

Und nicht nur das: Einen Tag nach seinem Rausschmiss zeigt ihn Oaktree bei der Bremer Staatsanwaltschaft an. Der Vorwurf: Betrug und unrichtige Darstellung von Bilanzen. Mit Stolberg werden weitere Führungskräfte der Reederei suspendiert. Hauptsächlich aus der Befrachungsabteilung und aus dem Controlling (Rechnungswesen).

Die Bremer Öffentlichkeit ist überrascht. Sie fragt sich: Was ist bei Beluga, diesem Vorzeigunternehmen, bloß passiert?

Zwei Tage darauf verbreitet Oaktree eine offizielle Erklärung, deren Kernsatz in der Folge noch unzählige Male wiederholt wird: Bei der Prüfung der Geschäftszahlen, heißt in der Stellungnahme, „wurde Oaktree auf finanzielle Unregelmäßigkeiten im Hinblick auf Umsatz und Liquidität des Unternehmens aufmerksam“. Am selben Tag kündigt Oaktree-Deutschland-Chef Dambach in einem Telefongespräch mit dem WESER-KURIER eine „fundamentale finanzielle Sanierung“ der Reederei an. Sie soll auf ihr Kerngeschäft, die Schwergutschiffahrt, zurückgeführt werden. „Wir werden Beluga mit erheblichen Ressourcen unterstützen, um das Unternehmen zu stabilisieren und zu stärken.“ Oaktree sei nicht angetreten, um Probleme zu machen, sondern um sie zu lösen, sagt er in seinem freundlich-hessischem Dialekt. Gern wolle man auch mit dem Bremer Senat demnächst alles besprechen.

Doch keine zwei Wochen später rollt eine gewaltige Insolvenzwellen über das Unterneh-

„Wir werden Beluga mit erheblichen Ressourcen unterstützen.“

Hermann Dambach (Oaktree) im März 2011

men hinweg. In atemberaubendem Tempo zerfällt Beluga zu Schutt und Asche. Gerade einmal drei Monate nach Stolbergs Abgang ist das Ende der einstigen Erfolgsreederei besiegelt. Nicht nur rund 600 Mitarbeiter, die ihren sicher geglaubten Job verlieren, sind geschockt. Auch die vielen Ausbildungs-, Sport- und Kulturprojekte, die von Stolberg finanziert werden, stehen vor dem Aus. Die Öffentlichkeit verfolgt fassungslos, dass Beluga binnen weniger Tage wie ein Kartenhaus in sich zusammenstürzt. Vor ihren Augen spielt sich ein Wirtschaftskrimi ab, wie ihn die Stadt seit dem Zusammenbruch des Bremer Vulkan 15 Jahre zuvor nicht mehr erlebt hat.

Nun zieht der vom Amtsgericht eingesetzte Insolvenzverwalter Edgar Grönda in Stolbergs verwaistes Büro ein. Die roten Ledersofas werden zur Seite gerückt, an gleicher Stelle steht jetzt ein großer Arbeitstisch. Zehn Wochen lang prüft das Bremer Anwaltsamt Geschäftsunterlagen und Finanzberichte. Anschließend spricht Grönda von einer „Kriminalinsolvenz“ und einem „nur schwer durchschaubaren Geflecht aus Dutzenden von Gesellschaften bei Beluga. Eine Fortführungschance sieht er nicht mehr für das angeschlagene Unternehmen.“

Für Oaktree ist der Schuldige an der Krise ohnehin ausgemacht: Niels Stolberg. In einem 23-seitigen Dossier, das Mitte März an die Geschäftspartner von Beluga versandt wird, haben die Oaktree-Anwälte aufgelistet, was sie dem Firmengründer vorwerfen. Ab Mitte 2009 soll bei der Befrachungsabteilung Beluga Chartering damit begonnen worden sein, fiktive Umsätze zu erfassen und auszuweisen, um die Bilanz zu schön zu machen. Zu diesem Zweck sollen Luftbuchungen getätigt und Scheinrechnungen an fünf Briefkastenfirmen in Panama und auf den Britischen Jungferneilern geschrieben worden sein. Gut 130 Millionen Euro seien so fälschlich auf der Einnahmenseite verbucht worden.

Ein Großteil der Scheinrechnungen wurde offenbar aus anderen Kanälen beglichen, vermutlich unter anderem durch sogenannte „kick backs“, in der Schifffahrt nicht unüblich. Mit chinesischen Wertfen, auf denen neue Schiffe gebaut wurden, hätte Stolberg demnach vereinbart, einen Teil des Kaufpreises, etwa die letzte Rate in Höhe von zehn Prozent, über einen Mittelsmann an ihn zurück zu überweisen. Weitere 40 Millionen soll er privat aus seiner auf Spiekeroog ansässigen Vermögensverwaltung ins Unternehmen gepumpt haben.

Anderes war allerdings nicht auszuweichen: Treibstoffbestände sollen laut Oaktree zu hoch deklariert worden sein. Das sei aufgefallen, als ein Teil verkauft werden sollte, um Geld flüssig zu machen. Und das Orderbuch, das die zu erwartenden Geschäfte und Ein-



Roger Iliffe, Oaktree-Vize-Präsident und ehemaliger Beluga-Geschäftsführer. FOTO: KOCH

nahmen ausweist, soll mit gefälschten Aufträgen ebenfalls aufgebläht worden sein.

Eine Woche nach seinem erzwungenen Ausstieg meldet sich der Reeder erstmals zu Wort: „Ich werde mich den Vorwürfen stellen.“ Eine weitere Woche später, am Mittwoch, den 16. März, betritt Stolberg um 9 Uhr in Begleitung seines Anwalts Hanns Feigen das Haus der Staatsanwaltschaft Bremen. In einer gut zwei Stunden dauernden Vernehmung räumt er einen Teil der Vorwürfe ein. Details werden nicht bekannt. Gerüchte schwirren durch die Stadt. Dass es Manipulationen gab, gilt als sicher. In welchem Umfang und mit welchen Folgen, ist unklar.

Stolberg betont immer wieder, dass es ihm immer nur um das Unternehmen und die Arbeitsplätze gegangen ist. Einen persönlichen Vorteil hat er sich, soweit bislang bekannt, nicht verschafft.

Ohne die geschönten Bilanzen hätte er vermutlich keine Bankkredite mehr bekommen. Und Oaktree wäre nicht Investor und Gesellschafter bei Beluga geworden. Jetzt aber fühlen sich die Manager des US-Kapitalfonds massiv getäuscht und hintergangen – und schlagen mit aller Wucht zurück. Mit öffentlichen Auftritten und Äußerungen hält sich der Finanzinvestor zwar zurück. Dafür schickt er ein ganzes Heer von Anwälten gegen seinen ehemaligen Partner ins Feld.

Nach der Strafanzeige will Oaktree Stolberg nun auch für das investierte Geld haftbar machen. Vor Gericht erwirken die Oaktree-Anwälte fünf Dutzend Arrestbeschlüsse in Höhe von 130 Millionen Euro gegen Stolbergs Privatvermögen. Gerichtsvollzieher kleben Pfandsiegel auf sämtliche bekannten Besitztümer des Reeders: Häuser in Dreierbergen, dem Hauptwohnsitz, und auf Spiekeroog, wo Stolberg sich ein privates Urlaubsdomizil und ein kleines Firmenimperium mit einem Hotel, Ferienwohnungen und Restaurants geschaffen hat. Desgleichen seine Firmen und diversen Beteiligungen. Selbst auf seinen Emil-Nolde-Bildern und auf dem geliebten Klavier der ältesten Tochter prangt nun der Kuckuck.

Wo auch immer mit Stolbergs Geld hantiert oder gebaut wird, kommen alle Aktivitäten schlagartig zum Erliegen. In Elsfleth, wo mit Beluga-Hilfe ein Maritimes Kompetenzzentrum und ein Offshore-Ausbildungszentrum entstehen sollen. In Oldenburg, wo Stolberg dem Handballverein ein Internat für den Nachwuchs finanziert hat. Und in Dreierbergen, auf seinem Privatgrundstück.

Es liegt abseits der Hauptverkehrsstraße, versteckt hinter einer dichten Hecke. Wie ein schmales Handtuch verläuft es entlang einer Kuhweide bis zum Ufer des Zwischener Meeres und endet an einem massiven Holzsteg. Im mannsohenen Grillenfeld liegt unbenutzte Holzkohle. Eine ländliche Idylle, die Stolberg für seine Familie gefunden hat. Hier, eine knappe Autostunde von Bremen entfernt, hat er Ruhe und Ausgleich nach den langen Tagen bei Beluga gefunden. In Dreierbergen sind die drei Töchter aufgewachsen, bodenständig und nahe der Natur.

Stolberg wollte hier ein neues Haus bauen, nachdem das alte marode geworden war und abgerissen werden musste. Im Rohbau war es fertig. Groß und solide, aber alles andere als eine Villa, wie immer kolportiert wird. Jetzt ist das Gras rings um die Baustelle kniehoch emporgeschossen, weil es seit Wochen nicht mehr gemäht wurde. Ungestört von Menschen hoppelten Hasen herum. Die Bauarbeiter sind verschwunden. Und auch Stolberg wird hier nicht mehr einziehen.

Nach der Reederei muss auch ihr Gründer und einstiger Chef in die Insolvenz. Das Grundstück samt halbfertigem Haus in Dreierbergen soll nun ebenso verkauft werden wie sein Spiekeroog-Imperium, ein Ferienhaus in Spanien, seine Unternehmen wie das Res-

Beluga Shipping – Bremens einstige Vorzeig-Reederei

Die Beluga Shipping GmbH wurde im Dezember 1995 in Bremen gegründet. 1998 wurde das erste eigene Schiff in Dienst gestellt. In den folgenden Jahren wuchs das Unternehmen rasch. Zuletzt fuhren 72 Mehrzweck-Schwergutfrachter für Beluga. Die Reederei war mit 15 Niederlassungen weltweit vertreten und beschäftigte alle in Bremen 670 Mitarbeiter. Im Jahr 2008 wurde ein

taurant „Outer Roads“ oder Beteiligungen, sofern diese noch was wert sind. Und alles andere. Stolberg hat persönlich für Millionen-kredite gebürgt, nun stellen die Gläubiger ihre Forderungen. Auch seine Anwälte wollen bezahlt werden.

Die vergangenen Wochen haben bei Stolberg Spuren ins Gesicht gebraten. Die Augen blicken müde, die Ringe darunter sind tief, die Schläfen stark ergraut. Um die Mundwinkel liegt ein herber Zug. In Gestik und Tonfall erkennt man noch den Reeder, der viele Leute mit seinem ansteckenden Enthusiasmus begeistern konnte. Jetzt aber ist der 50-Jährige abrupt abgeregnet worden. Er kann nicht mehr bestimmen, dirigieren, motivieren. Sein Leben, sein Alltag wird von anderen diktiert. Er kämpft. Mit seinem Absturz und Schuldgefühlen und, erstmals vielleicht im Leben, mit Selbstzweifeln.

Von seinen privaten Besitztümern hat er sich gedanklich schon verabschiedet. „Reichtum war mir eigentlich nie wichtig“, sagt er. Anderes schmerzt ihn weit mehr: Sein Lebenswerk, auf das er stolz war und stolz sein konnte, löst sich in Luft auf. Und ebenso sein guter Ruf als Unternehmer und Förderer. Spä-

testens seit ein Oldenburger Zivilrichter, obwohl mit dem Einspruch gegen die Arrestbescheide befasst, augenscheinlich seine Kompetenzen überschritt, indem er den Betrug bei Beluga angeblich als erwiesen darstellte, hat sich in der Öffentlichkeit der Eindruck verfestigt, dass Stolberg schuld an der ganzen Misere ist.

Dabei hat die Staatsanwaltschaft ihre Ermittlungen noch gar nicht abgeschlossen. Bestätigt hat sie bis dahin nur, dass sich der Verdacht der Täuschung erhärtet hat. Betrug ist bislang nicht nachgewiesen. Juristisch ist das ein gewaltiger Unterschied. Die Fälschung von Bilanzen wäre in jedem Fall ein kriminelles Delikt. Stolberg muss wohl deshalb damit rechnen, dass Anklage gegen ihn erhoben wird. Die Höhe des Strafmaßes in einem möglichen Prozess wird entscheiden, ob und in welchem Ausmaß ein Vermögensschaden entstanden ist. Und davon hängt ab, ob Stolberg auf Bewährung und zu einer happigen Geldstrafe verurteilt wird oder eine Haftstrafe antreten muss, wie es das Gesetz in schweren Fällen vorsieht. Doch all das ist noch offen.

Im November 2010 feiert Stolberg noch mit Familie und Freunden auf Spiekeroog seinen 50. Geburtstag. Sein schönstes Geschenk: ein Buch voll mit Widmungen, Lob und Danksgaben, geschrieben von Weggefährten, Mitarbeitern und Geschäftsfreunden. Die Stimmung in der Geburtstagsrunde ist heiter und unbeschwert. An diesem Abend glaubt er noch daran, die wirtschaftliche Krise und die aufkeimende Missstimmung bei Oaktree abwettern zu können. Die Existenz der Reederei und auch seine eigene hält er nicht für gefährdet.

Ein fataler Irrtum. Vier Monate später hat er alles verloren. Seine Reederei, sein Vermö-



Das Firmengebäude der ehemaligen Beluga-Reederei auf dem Teerhof in Bremen. Jetzt arbeiten dort nur noch 65 Menschen, die das

gen, zu größten Teilen auch seine Reputation und die mühsam errungene gesellschaftliche Anerkennung.

Es ist ein rasanter Absturz des eben noch gefeierten Unternehmers und Förderers von Sport, Kultur und sozialen Projekten. Die Branche ist sicher, dass sich Stolberg am Ende überschätzt und schwer verloben hat. Es hatte vor Jahren schon Warnungen gegeben, er möge das Wachstum abbremsen und sein Unternehmen lieber neu ordnen. Stolberg schlägt den Rat in Wind. Ein milliardenschweres Neubau-Programm, das Experten für viel zu teuer halten, wird für Beluga zum größten Problem.

Die Schwierigkeiten beginnen 2009. Im Jahr zuvor präsentiert Stolberg noch die beste Bilanz der Unternehmensgeschichte, mit gut 400 Millionen Euro Umsatz und einem operativen Gewinn von fast 70 Millionen Euro, die Reederei zieht mit 500 Mitarbeitern in die neue Unternehmenszentrale auf dem Bremer Teerhof. Es ist das letzte gute Jahr. Wie erwartet, wird der Schwergutmarkt gegenüber anderen Segmenten in der Schifffahrt erst mit Verzögerung von der Wirtschaftskrise heimgesucht, weil etliche Großaufträge noch abzufahren sind. Dann aber bleiben neue Projekte aus, die Schere zwischen Ausgaben und Einnahmen beginnt sich gefährlich zu öffnen.

Öffentlich wird das nicht wahrgenommen. Doch die Beluga-Schiffe, weltweit unterwegs, verdienen nicht mehr genug Geld, um die hoch abgeschlossenen Charterraten zu bezahlen zu können. Und es reicht erst recht nicht, um das nötige Eigenkapital für die vielen bestellten Schiffe aufzubringen. Bereits im Frühjahr 2009 versucht Stolberg deshalb unter den Rettungsschirm der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) zu schlüpfen und

Öffentlich wird das nicht wahrgenommen. Doch die Beluga-Schiffe, weltweit unterwegs, verdienen nicht mehr genug Geld, um die hoch abgeschlossenen Charterraten zu bezahlen zu können. Und es reicht erst recht nicht, um das nötige Eigenkapital für die vielen bestellten Schiffe aufzubringen. Bereits im Frühjahr 2009 versucht Stolberg deshalb unter den Rettungsschirm der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) zu schlüpfen und

+ DER BELUGA-KRIMI: VOM EINSTIEG DES US-FINANZINVESTORS OAKTREE BIS ZUM FALL VON NIELS STOLBERG



s Unternehmen endgültig abwickeln.

FOTO: MARCUS REICHMANN



Edgar Grönda, der Bremer Insolvenzverwalter im Beluga-Verfahren. FOTO: KOCH

gewährt der Reederei als „Gastgeschenk“ schon mal ein Überbrückungsdarlehen in Höhe von 20 Millionen Euro, das von Beluga mit zwölf Prozent Verzinsung zurückgezahlt werden muss.

Dann werden Nägel mit Köpfen gemacht. Innerhalb weniger Wochen ist das Vertragswerk, abgeheftet in zehn Leitordern, unterschrieben. Am 27. Juli 2010 ist alles klar, zum endgültigen Abschluss, dem „closing“, kommt es am 29. Oktober. Insgesamt 28 Stunden dauert es, bis beide Seiten alles abzeichnet haben und die Beurkundung abgeschlossen ist. 9,5 Millionen Euro zahlt Oaktree als Eigenkapital an die Reederei mit einem damals auf eine halbe Milliarde Euro geschätzten Marktwert, dafür tritt Stolberg 37,5 Prozent seiner Firmenanteile ab. Für Oaktree ein Schnäppchen. Als ein halbes Jahr vorher die Schawei-Holding der Brauerei-Familie Schadeberg (Krombacher) als stiller Teilhaber bei Beluga einsteigt, bekommt sie für etwa die gleiche Summe nur eine Beteiligung von gut zwei Prozent.

Oaktree will andererseits weitere 165 Millionen Euro in die geplanten Schiffsneubauten investieren, ein gutes Dutzend Schwergutfrachter und das erste Offshore-Ertricherschiff sind bestellt. 130 Millionen Euro ruft Beluga bis Ende 2010 ab. „Ohne Oaktree wäre das nicht gegangen“, sagt Stolberg. Er ist fest davon überzeugt, das Steuer weiter fest in der Hand zu behalten. Branchenkenner sind jedoch skeptisch. „Stolberg geht zusammen mit einem Tiger in den Wald“, sagt einer von ihnen. „Mal sehen, wer wieder rauskommt.“

Für Stolberg ist das Geschäft mit Oaktree inzwischen der größte Fehler seines Lebens. Er hat sich vor allem auf sein Bauchgefühl verlassen, das ihm zuvor so oft den richtigen Weg gewiesen hat. Dieses Mal aber liegt er daneben. Denn der Vertrag kommt ihm teuer zu stehen. Oaktree legt harte Bandagen an. Stolberg verbürgt sich nicht nur dafür, dass Beluga Aufträge in Höhe von 400 Millionen Euro für das Jahr 2011 vorliegen hat. Waren es garantierte Festaufträge, wie Oaktree annahm? Oder zum Großteil nur Optionen? Ein Streitpunkt, der vermutlich erst vor Gericht geklärt wird.

Stolberg verpflichtet sich auch, innerhalb festgelegter Fristen bestimmte Umsatzerlöse und Gewinnmargen abzuliefern. 60 Millionen Euro soll die Reederei abwerfen – trotz der Krise. Freimütig spricht Oaktree-Chef Dambach auf einem Schiffsfinanz-Forum Mitte November 2010 in Hamburg davon, dass er sich von dem Beluga-Investment eine Rendite von bis zu 20 Prozent erhofft. Kaufleute und Reeder sind fassungslos, in einer Branche wie der Schifffahrt sind das reine Fantasiezahlen. Acht Prozent gelten in guten Zeiten als normal, auch Stolberg hatte das seinen Schiffsanlegern versprochen. Doch Oaktree hat sich das Investment gut abgesichert. Geschieht nicht, was im Vertrag steht, kann der Investor bei sogenannten „trigger events“ weitere Optionen zu Lasten Stolbergs ziehen.

Dieser ist darüber natürlich grundsätzlich im Bilde, aber die Vertragsverhandlungen mit einer unüberschaubaren Zahl an Kläusern und Regelungen überlässt er in aller Zeit anderen, nur ganz am Anfang sitzt er mit am Tisch. In seiner Umgebung heißt es, rechtliche und fiskalische Details seien ihm immer schon ein Gräuel gewesen. Vertraute warfen ihm noch, er könne mit diesem Vertrag alles verlieren. Sieht Stolberg keine Alternative mehr? Rettet er sich in einen verzweifelten Optimismus? Er ist in der Vergangenheit oft mit Erfolg volles Risiko gegangen, hofft darauf, dass die Märkte rechtzeitig wieder anziehen. Vielleicht will er auch dieses Mal sein Glück herausfordern.

Dieses Glück ist ihm lange Zeit hold, alles, was er anpackt, gelingt. Als Sohn eines Lot-

sen am Nord-Ostsee-Kanal aufgewachsen, wird er mit 24 Jahren Kapitän. Als er merkt, dass die Schiffe in Wahrheit nicht von der Brücke, sondern von Land aus gesteuert werden, sätelt er um und studiert Betriebswirtschaft. Bei der Reederei Bischoff baut er mit anderen eine neue Befrachtungsabteilung auf, bevor er sich mit 35 Jahren selbstständig macht.

Als Zwei-Mann-Frachtkontor auf dem Bremer Teerhof gestartet, bringt er seine Reederei innerhalb von 15 Jahren die Welspitze der Schwergutschifffahrt. Der Name seiner Firma ist nicht zufällig gewählt. Stolberg impfen die Wale mit dem dicken Kopf, die als intelligente, aber auch sehr sozial agierende Tiere gelten, weil sie meist in Familienverbänden unterwegs sind. Auch sein Unternehmen begreift Stolberg als große Familie, er ist allerdings das Oberhaupt, dessen Autorität nicht angezweifelt werden darf.

Stolberg wird zunächst skeptisch begüßt. Nicht nur wegen seiner auffällig offensiven Selbstvermarktung, die hanseatischen Kaufleuten und Reedern suspekt ist. Sondern auch wegen des geradezu unheimlichen Erfolgs. „Warum schafft dieser Kerl in 15 Jahren mehr als alteingesessene Reedereien in fünf Generationen?“, fragen sich die alteingesessenen Unternehmer. Stolberg verweist immer auf die schweren Anfangsjahre und harte Arbeit. „Wir sind aus der Gosse gekommen und mussten zusehen, mit dem Hintern über den Zaun zu kommen“, sagt er. Der Aufschwung in der Schifffahrt kommt ihm zugute.

Stolberg ist einer der letzten Kadetten der legendären Bremer Schwergut-Reederei „DVG Hansa“, als angehender Kapitän fährt er auf Frachtern wie der „Sturmb“. Auch als Unternehmer setzt er auf diesen Nischenmarkt der Schifffahrt und erwirbt genau den richtigen Zeitpunkt. Das Geschäft brummt, die Ladungsmenge steigt ebenso wie das Ratenniveau. 1997 dirigiert Stolberg sein erstes Schiff, zehn Jahre nach Gründung von Beluga sind es knapp 40 und zum Schluss 72. Die Mitarbeiterzahl wächst jährlich auf zuletzt mehr als 650.

Alle Beluga-Mitarbeiter müssen sich mächtig strecken. Ihnen wird ein Engagement abverlangt, das weit über dem Branchentypus liegt. Auch der Ton wird oft rau, gerade bei Misserfolgen. Dennoch reifen sich gestandene Kapitäne und junge Schiffsfrachtkaufleute um einen Job bei der Bremer Reederei, die so anders ist und bessere Karrierechancen bietet als andere. Jung, dynamisch,

„Wirtschaftlich wird dieses Jahr ein Desaster.“

Niels Stolberg im Januar 2011

innovativ. Stolberg setzt als erster Reeder ein innovatives Zugdrachen als Windhilfsantrieb auf einen seiner Schiffe ein. Er schickt zwei Frachter auf eine kommerzielle Fahrt durch die Nordostpassage, als sich andere noch nicht trauen. Er leistet sich eine eigene Forschungsabteilung im Haus, um neue Schiffdesigns und umweltfreundliche Technologien entwickeln zu lassen.

Stolberg sieht sich als Unternehmer aber auch zu gesellschaftlichem Engagement verpflichtet und fordert das von anderen vernünftig ein. Mit der eigenen Sea Academy wird Beluga zur größten Ausbildungsschule in Deutschland. Er finanziert Stiftungsprofessuren an den Seefahrtsschulen in Bremen und Eilsfeth. Er fördert Werder Bremen und die Handball-Bundesliga-Mannschaft in Oldenburg. Er initiiert den Bremer Fonds für sozial benachteiligte Jugendliche, unterstützt den Martinshof wie auch die Bremer Philharmoniker. Und er baut nach der Tsunami-Katastrophe in Thailand ein Hilfsprojekt für Waisenkinder auf.

Auf Spieleroog finanziert Stolberg ein viel beachtetes Künstlerhaus, nachdem er auf seiner Lieblingsinsel bereits zum größten Hotelier aufgestiegen war, sogar mit einer eigenen Bootsverbindung. Zuletzt wollte er groß ins Offshore-Geschäft einsteigen, mit einer ganzen Flotte von Installationsschiffen und Kabellegern, ebenfalls ein Markt mit glänzenden Aussichten. Vermutlich wäre auch das gelungen, wenn die Krise nicht dazwischen gekommen wäre.

„Wir sind in einen heißen Reifen gefahren“, sagt er. Und das immer auf der Überholspur. Vielleicht hätte er mal innehalten sollen, mal nach links und rechts schauen, mal verschauen sollen. Doch so ein Typ ist er nicht, er wollte immer voran. Viele sagen, Stolberg habe einfach nicht über den eigenen Schatten springen können, als nach Zeit dazu war.

Anfang dieses Jahres wird die finanzielle Situation prekär. Die Geschäfte laufen weiter schlechter als erhofft. Die Piraterie im Indischen Ozean zwingt viele Frachter zu teuren Umwegen. Dazu kommen Naturkatastrophen wie das wochenlange Hochwasser in Australien, die einen wichtigen Markt lahmlegen. Insgesamt kostet das Beluga 60 Millionen Euro. „Wirtschaftlich wird das Jahr ein Desaster“, stöhnt Stolberg im Januar.

Die Charterkunden aber erwarten die vereinbarten hohen Ratenzahlungen. Erneut hat Beluga zu wenig Geld in der Kasse. Oaktree soll akute Liquiditätssücken mit nochmals zehn Millionen Euro stopfen. An einer Sanierung der Reederei, auch verbunden mit Einschnitten, führt jetzt kein Weg mehr vorbei. Stolberg ist dabei, mit diversen Schiffseignern eine befristete Ratenreduzierung mit späterem Ausgleich zu verhandeln.

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Geld aus dem „Deutschlandfonds“ zu ergattern. Er braucht einen Betriebsmittelkredit und das fehlende Eigenkapital für die Schiffsfinanzierung. Mit einem Gutachten will er belegen, dass Beluga nicht einfach nur eine Reederei ist, sondern wegen ihrer Größe und wegen ihrer Ausbildungsbeihilfen quasi systemrelevant für den Schifffahrtsstandort Deutschland.

Die Bundesbanker machen Stolberg zunächst auch Hoffnungen. Dann aber kommt die Bundestagswahl dazwischen. Sie bringt die FDP in die Regierung und mit ihr eine stärkere an der freien Marktwirtschaft ausgerichtete Politik. Nicht der Staat soll um jeden Preis retten, was Unternehmen auch aus eigener Kraft schaffen könnten, heißt es seither. Fast ein Jahr nach den ersten Gesprächen bekommt Beluga von der KfW eine Absage. Für Stolberg ein herber Schlag. Fast zeitgleich gibt es den ersten Kontakt zu Oaktree.

Während der Krise sind auch Private-Equity-Fonds in Deutschland kaum Abschlüsse gelungen. Das ist schlecht fürs Geschäft. Mehr als 60 Milliarden Dollar verwaltet der US-Kapitalinvestor Oaktree Capital Management mit Sitz in Los Angeles. Geld von privaten und institutionellen Anlegern, die satte Gewinne erwarten. Spezialisiert ist Oaktree darauf, bei Unternehmen einzusteigen, die in finanzielle Not geraten sind. Eine der gebräuchlichsten Methoden ist die Übernahme von Problemkrediten. Anschließend folgt oft ein Debt-Equity-Swap – der Tausch von Krediten gegen Anteile.

In den Fokus gerät jetzt zunehmend die deutsche Schifffahrt, die stark unter der Krise leidet. Hier und da kaufen Investmentfonds wie der Northern Shipping Funds einige Schiffe auf, es gibt zahlreiche Gespräche über längerfristige Investments, auch mit Bre-

mer Reedereien. Die meisten winken ab. Zu groß ist die Skepsis gegenüber den als „Heuschrecken“ gebrandmarkten Investoren. Bei Beluga aber öffnen sich die Türen.

Beide Seiten kommen schnell zueinander. Stolberg, der nach der Absage der KfW noch dringender frisches Geld braucht, ist geradezu euphorisch. Das Klassische und über Jahre erfolgreiche System der Schiffsfinanzierung in Deutschland, bei der die Banken einen Neubau finanzieren und private Anleger über Emissionshäuser das nötige Eigenkapital beisteuern, ist in der Krise zusammengebrochen. Ein Hamburger Emissionshaus steht sogar selbst vor dem Kollaps. Beluga übernimmt die Garantien – und gerät dadurch selbst in Schieflage.

Stolberg glaubt, mit Oaktree als Investor bei Beluga einen Ausweg aus dem Dilemma gefunden zu haben. Er glaubt sogar, ein weiteres Mal der Konkurrenz entleeren zu können. „Während andere noch ihre Wunden lecken, greifen wir an“, sagt er noch im Sommer vergangenen Jahres.

Auch Oaktrees Deutschland-Chef Hermann Dambach sieht offenbar Potenzial und braucht vielleicht eine Erfolgsmeldung für seine Chefs ins Los Angeles. Beluga erfüllt die Kriterien, die einen Einstieg lohnend erscheinen lassen: Erfolgreich zwar, aber finanziell klamm. Innovativ, aber längst noch nicht auf Effizienz getrimmt. Noch von einem eher mittelständisch geprägten und denkenden Firmengründer geführt und nicht von kühn rechnenden Managern. Investoren wie Oaktree wittern da ihre Chance, mit wenig Mühe und harten Einschnitten hohe Renditen erzielen zu können. 2014 soll das Investment bei einem Börsengang Belugas veräußert werden. So zumindest der Plan. Für die übliche Betriebsprüfung („due diligence“)

schwirren ab April vergangenen Jahres wochenlang Anwälte der international renommierten Kanzlei Freshfields-Bruckhaus-Deringer und Wirtschaftsprüfer von Ernst & Young durchs Haus, die bis in die späten Abendstunden mehrere Beluga-Büros belegen und tausende Seiten Geschäftsunterlagen, Bilanzzahlen und Business-Pläne prüfen. „Die haben unheimlich Druck gemacht“, erinnert sich ein Beteiligter, „es konnte gar nicht schnell genug gehen“.

Auffälligkeiten in den Finanzen der Reederei stellen die zahlreich versammelten Experten nicht fest. Obwohl es zu diesem Zeitpunkt, wie Oaktree später behauptet, bereits die doppelte Buchführung und all die anderen Manipulationen gegeben haben müsste. Obwohl der Investor Kenntnis davon hatte, dass die Wirtschaftsprüfer von PricewaterhouseCoopers (PWC) bei der Prüfung der Unternehmensbilanz 2009 festgestellt haben, dass Beluga in absehbarer Zeit den Zahlungsverpflichtungen nicht mehr vollständig nachkommen kann. Erst nach Gesprächen mit Oaktree und der Erstellung eines Finanzierungsplans wird von PWC das uneingeschränkte Testat erteilt. Und der US-Investor

Oaktree Capital Management – der Investor

■ Oaktree Capital Management (OCM) ist eine weltweit tätige US-amerikanische Investmentgesellschaft mit Hauptsitz in Los Angeles. Weitere Niederlassungen befinden sich in New York, London und Hongkong, Büros unter anderem in Amsterdam, Paris und Frankfurt am Main. OCM verwaltet derzeit ein Anlagekapital von insgesamt 82 Milliarden US-Dollar. In Deutschland hält Oaktree

unter anderem Beteiligungen an Nordenia (Verpackungen), Bavaria (Jachtbau), Roncadin (Eiscreme). Vom Immobilien-Engagement bei der börsennotierten Deutsche Wohnen trennte man sich kürzlich. Bevorzugt werden Kredite vergeben, um daraus hohe Zinsen zu erzielen oder sie später in Anteile an dem Unternehmen umzuwandeln. Insgesamt beschäftigt Oaktree 600 Mitarbeiter.

DER BELUGA-KRIMI: VOM EINSTIEG DES US-FINANZINVESTORS OAKTREE BIS ZUM FALL VON NIELS STOLBERG

Auch mit dem Leeraner Reeder Briese, zu dem es seit gemeinsamen Zeiten bei Bischoff freundschaftliche Kontakte gibt und ebenfalls im Schwergutmarkt aktiv ist, sind Gespräche über eine Zusammenlegung der Befrachtungsabteilungen weit gediehen. „Wir waren da gut unterwegs“, erinnert sich Stolberg. Doch Oaktree fürchtet jetzt offenbar um sein Investment, fordert eine härtere Linie.

Die Situation eskaliert, es gibt heftige Auseinandersetzungen. Der Investor sendet Ende Januar seinen Vize-Präsidenten Roger Iltis als Chief Restructuring Officer (Sanierungsbevollmächtigter) an Stolbergs Seite. Ein Gesellschafterbeschluss vom 18. Februar, vermerkt im Bremer Handelsregister, zwingt Stolberg dazu, weitere Anteile an Oaktree abzutreten und beschneidet seine Macht als alleiniger geschäftsführender Gesellschafter. Für den US-Investor ist damit ein „trigger event“ eingetreten. Unter Berufung auf den im Oktober unterschriebenen Vertrag übernimmt Oaktree 49,5 Prozent der Beluga-Anteile. Damit ist Oaktree jetzt großer Gesellschafter der Reederei. Gleichzeitig wird verfügt, dass Stolberg im operativen Geschäft keine alleinigen Entscheidungen mehr fällen darf. Das betrifft Verträge, Verhandlungen mit Charterkunden, den Zahlungsverkehr. Bis dahin hat Beluga noch pünktlich Rechnungen beglichen, jetzt nicht mehr.

Doch Oaktree will mehr: Beim Bundeskartellamt geht ein Antrag auf Übernahme der Mehrheit an Beluga ein, dem wenige Tage später stattgegeben wird. Wegen des erneuten finanziellen Engpasses misstrauisch geworden, nimmt sich Oaktree erneut alle Unterlagen vor und entdeckt nach eigener Darstellung Manipulationen in Bilanzen, Auftragsbüchern und Abrechnungen. Beluga-Finanzchef Emilio R. wird entlassen. Eine Woche später kommt es am Nachmittag des 1. März zum Showdown.

Seit seinem unfreiwilligen Abgang hat Stolberg Haus und Hof nicht mehr zuhause. Jetzt geht es für Stolberg nicht mehr um ein Hofierer-Erfolgsreeder aus der Ferne mit, wie Beluga, sein Lebenswerk, untergeht. Und wie sich die Stimmung gegen ihn richtet. Aber er versteckt sich nicht. All die Tage fährt er weiter jeden Morgen nach Bremen, akkurat im Anzug. Eine kleine Wohnung in der Innen-

„Für mich geht es
jetzt nur noch
ums Überleben.“

Niels Stolberg im Juni 2011

stadt, fast in Sichtweite der Reederei, hatte er sich einst als Notquartier zugelegt, um nach langen Geschäftsabenden dort übernachten zu können. Jetzt wird es sein Krisenbüro. Dort organisiert er mit Anwälten seine Verteidigung. Dazu hat er die Kanzlei des renommierten Wirtschaftsstrafrechtlers Hanns W. Feigen engagiert.

Jeden Tag telefoniert er mit ihnen, sammelt und tagt Unterlagen. Er kann nichts Neues mehr erschaffen wie so oft in der Vergangenheit, nur noch die Überbleibsel des alten Lebens sortieren. Er, der Erfolgsverwöhnte, ist von der Sonnenseite abrupt auf die Schattenseite des Lebens gewechselt.

Jetzt geht es für Stolberg nicht mehr um Schiffe und spektakuläre Transporte. Es geht um die eigene Existenz. Vielleicht auch darum, zu retten, was von Ehre und Ruf noch übrig ist. Als das Geschäft auftaucht, er habe Spenden für sein Tsunami-Hilfsprojekt in Thailand veruntreut, hat ihn das schwer getroffen. Schwerer vielleicht als all die anderen Vorwürfe.

Stolberg sagt, er muss damit leben, als Reeder die falschen Entscheidungen getroffen und zu den falschen Mitteln gegriffen zu haben. Und dass er dafür die Verantwortung trägt. Auch dafür, dass viele Menschen ihren Arbeitsplatz verloren haben. Aber es kränkt ihn tief, dass manche glauben, er habe sein soziales Engagement nur vorgeschaut.

Der Vorwurf des Spendenmissbrauchs wird durch ein Gutachten schnell ausgeräumt. Für viele Projekte ist das Aus mit dem Versiegen der Beluga-Förderung besiegelt. Die Beluga School for Life kann dank des Engagements des Fördervereins um den UN-Seedombotschafter für Sport, Willi Lemke, weitermachen. Stolberg weiß aber auch, dass von jedem Verdacht etwas an ihm hängen bleibt. Und ihm ist klar, dass es jetzt um seine Existenz geht. Nicht um moralisch, auch wirtschaftlich. Er sieht sich in einem Kampf mit Oaktree, der Ausgang ist für ihn offen.

Welche Strategie Oaktree seit dem 1. März mit der Bremer Reederei verfolgt, stellt selbst Experten vor Rätsel. Der US-Investor gibt darüber öffentlich keine Auskunft. Stolberg ist zu diesem Zeitpunkt fast davon überzeugt, dass Beluga bewusst in die Insolvenz gedrückt werden sollte. Eine Sicht, die auch von vielen in der Branche geteilt wird. Oaktree hätte Schadensbegrenzung betreiben, Schlimmeres verhindern können. Haben sich die Finanzmanager, offenbar völlig unbeelegt von Schiffahrt, ihrerseits kolossal verkalkuliert?

Dass Oaktree sich so überrascht von der Geschäftsentwicklung in Beluga zeigt, führt der Bremer Wirtschaftswissenschaftler Rudolf Hickel darauf zurück, dass bei der Wirtschaftlichkeitsprüfung entweder



Niels Stolberg kommt in Begleitung seines Anwalts Hanns W. Feigen zur Vernehmung bei der Bremer Staatsanwaltschaft. Seit der Strafanzeige des US-Finanzinvestors Oaktree Anfang März wird gegen den 50-jährigen Beluga-Gründer ermittelt. FOTO: DDP

geschlampt wurde oder aber Oaktree bei der Jagd nach Rendite vorzeitig, ja gierig agiert hat. Für ihn ist klar, dass der Investor angesichts der nötigen Liquiditätshilfen wissen musste, dass Beluga kein kraftstrotzendes Unternehmen mehr ist.

Wurde dies ignoriert? Oder hatte Oaktree von Anfang an einen Plan B, um sich das Filetstück aus der kränkelnden Reederei herauszuschneiden. Das vermuten zu mindest einige Experten.

Kaum hat Oaktree bei Beluga die Macht übernommen, werden Vertreter der Schiffs-eigner und Banken zu Krisengesprächen nach Hamburg geladen. Zuerst am 3. und 9. März ins Park Hyatt Hotel, ein drittes Mal tagt man am 11. März in den Räumen der Commerzbank am Jungfernstieg. Die Forderung an die Beluga-Gläubiger ist unmissverständlich: Zahlungsaufschub, sofort und vollständig, mindestens bis Ende Mai. Andernfalls droht die Insolvenz.

Oaktree selbst ist dagegen nicht bereit, finanzielle Opfer zu bringen oder sich in die Bücher schauen zu lassen. Ein weiteres Mal ist die Branche fassungslos. So rüde und kompromisslos haben sie Oaktree nicht erwartet. Das widerspricht allen Gepflogenheiten in der Schiffahrtsbranche. „Die Forderung war unannehmbar“, sagt ein Vertreter eines Emissionshauses. Auch die Banken gehen auf Gegenkurs. Über eine Tilgungsstundung hätten sie noch gesprochen, nicht aber auch noch über Zinsverzehr. Denn das hätte echte Zahlungsausfälle bedeutet. „Das Ende von Beluga ist bereits im Hyatt besiegelt worden“, sagt ein Banker.

Das neue Beluga-Management wähnt sich jedoch am längeren Hebel. Das erweist sich als Irrtum. Die Schiffsdrosseln ziehen ihre Schiffe binnen weniger Tage ab. Die Beluga-Flotte schmilzt von 72 auf weniger als 20 Schiffe zusammen. Und weil rund um den Globus Lieferanten auf offenen Rechnungen sitzenbleiben, werden etliche der verbliebenen Frachter an die Kette gelegt. Das Reederei-Geschäft kommt in kürzester Zeit nahezu völlig zum Erliegen.

Oaktree hätte das verhindern und so den Betrieb weiterführen können. Doch es kommt anders. Wie angekündigt werden

ab Mitte März weite Teile der Unternehmensgruppe in die Insolvenz geschickt. Die vom Bremer Amtsgericht bestellten Insolvenzverwalter finden nicht mehr viel vor, was geteilt werden könnte. Am 23. Mai, gut zwei Monate später, verkünden sie die Abwicklung der Reederei – mangels Masse.

Selbst jene, die sich von Oaktree brüskiert gefühlt hatten, halten das unruhliche Ende von Beluga bis heute für unnötig. „Wenn man sich zusammensetzt und vernünftig eine für alle Seiten akzeptable Lösung gesucht hätte, wäre Beluga zu retten gewesen“, sagt Thomas Wenzel vom Hamburger Emissionshaus Ownership. Und der Vorstandschef von HCI Capital, Ralf Friedrichs, spricht davon, dass man in nur drei Wochen einen Weltmarktführer zertrümmert hat. Nun gibt es auch massive Kritik an Oaktree. Die Situation sei von den Finanzmanagern völlig falsch eingeschätzt worden, sie hätten die Schiffahrt, das Fondsgeschäft und die Branche nicht ansatzweise begriffen.

Oaktree aber reagiert schnell. Ob aus der Not geboren oder lange geplant, bleibt wie so vieles im Fall Beluga ungeklärt. Noch im März wird ein Geschäftsplan bekannt, der die Gründung einer neuen Reederei mit dem Namen „Hansa Heavy Lift“ mit rund 80 Mitarbeitern vorsieht. Detailliert sind Flottengröße, Marktchancen und angepeilte Umsatzzahlen beschrieben. Ausgewählte Beluga-Mitarbeiter werden von Oaktree auf dem Teerhof zu einem sogenannten „Support Team“ zusammengefasst. Recherchen des WESER-KURIER ergeben, dass bereits am 7. April, also drei Wochen nach der ersten Insolvenz, ein im Januar gegründetes Unternehmen per Gesellschafterbeschluss in Hansa Heavy Lift umbenannt wird. Der Projektname hat angeblich schon im November festgestanden. Zwei Wochen nach Ostern, am 8. Mai, zieht das Support Team um. Intern tragen die Beluga-Schiffe bereits HHL-Namen. Trotzdem werden die Pläne von Beluga und Oaktree weiter demontiert.

Es gibt in den Wochen nach der Insolvenz kaum offizielle Informationen. Alle Beteiligten finden Gründe, warum sie über ihr Wirken und den Stand der Dinge nichts

mitteilen wollen. Die Staatsanwaltschaft schweigt von Amts wegen, so lange sie noch ermittelt. Oaktree, generell wenig erpicht auf Öffentlichkeit, belässt es bei wenigen dürren Sätzen. Aber auch vom Insolvenzverwalter ist wenig zu hören. Sein Sprecher beantwortet Anfragen immer wieder damit, dass es sich bei den meisten Vorgängen um Beluga-Interna handle, die für die Öffentlichkeit nicht von Interesse sind.

Nach am 10. Mai heißt es, alle Aktivitäten seien „Ausdruck des intensiven Bemühens der vorläufigen Insolvenzverwalter, eine wirtschaftlich lebensfähige Reederei auf Basis der bei Beluga vorhandenen Kompetenzen und Facilitäten in Bremen zu erhalten“.

Mit dem Antritt Grönidas haben viele Mitarbeiter neue Hoffnung geschöpft. Der Insolvenzverwalter findet aufmunternde Worte und bekommt dafür Applaus. Doch

„Das Ende von Beluga
wurde bereits beim
Treffen im Hyatt besiegelt.“

Einer der beteiligten Bankenvertreter

dann wird die Beluga-Belagschaft wieder in die Untätigkeit geschickt. Es gibt wenig zu tun. „Es ist die Hölle“, klagt eine Mitarbeiterin. Die Leute kommen noch auf dem Teerhof, starren dort aber oft nur noch Löcher in die Luft. Sie machen lange Mittagspausen und früh Feierabend – früher undenkbar. Wochenlang verharren sie in baniger Ungewissheit. Auch sie erfahren nicht, wie es mit Beluga und ihnen weitergeht.

Als Insolvenzverwalter Edgar Grönida am 23. Mai erst die Mitarbeiter zu einer Betriebsversammlung und anschließend die Presse ins Beluga-Gebäude lädt, präsentiert er ein Fortführungskonzept, das mit dem Oaktree-Plan identisch ist. Hansa Heavy Lift übernimmt zunächst 17 Schiffe und 70 Mitarbeiter aus dem Beluga-Bestand. Dazu sollen noch sieben Neubauten aus China kommen. Das war's, was von Beluga übrig bleibt. Weitere 65 Mitarbeiter

dürfen die Reederei endgültig abwickeln. Alle anderen Beschäftigten, sofern sie sich nicht schon freiwillig einen neuen Job gesucht haben, werden unwiderruflich zum 1. Juni freigestellt und anschließend gekündigt. Allein Oaktree war bereit, frisches Geld zu investieren, sagt Grönida. 20 Millionen Euro hat der Investor und Alleingesellschafter nochmals nachgeschossen. Damit werden offene Rechnungen bezahlt, um die noch festgesetzten Schiffe für Hansa Heavy Lift freizubekommen.

Ursprünglich wollte Grönida möglichst viele abgezogene Schiffe wieder zu Beluga zurückholen. Diese sind aber längst bei der Konkurrenz unter Vertrag. Meist als 20 Frachter bei Döhle in Hamburg, fast genauso viele bei Briese in Leer, sechs bei der dänischen Thorco, der Rest verstreut. Die neuen Eigner hatten früh verkündet, die Sache sei gegessen.

Der Beluga-Wal ist zerlegt. Auch auf Angebote anderer Reedereien ist der Insolvenzverwalter nicht eingegangen. Sowohl die NSB aus Buxtehude als auch Briese aus Leer haben Interesse signalisiert. Ralf Briese war bereit, sich finanziell bei Beluga zu engagieren. Auf sein Angebot wurde aber nicht einmal reagiert. Dabei hätte für eine Reederei mit rund 200 Mitarbeitern nach Überzeugung von Branchenkennern aber ohne weiteres eine Chance bestanden.

Die Beluga-Zentrale gleicht heute einem Geisterschiff. Fast alle Büros sind verwaist. Auf den Tischen finden sich nur noch wenige Hinterlassenschaften. Und dort stehen Bierflaschen, wohl vom letzten Abschiedstrunk. Drüben, auf der anderen Werseite, macht Oaktree auf eigene Rechnung weiter – der Investor versucht sich jetzt als Reeder. Knallrot sind die HHL-Schiffe statt marineblau wie bei Beluga. Und statt der Walflotte trägt der Neuling einen stilisierten Schiffsbug im Logo.

Mit Hansa Heavy Lift hat Oaktree große Pläne: Sie peilen die weltweite Marktführerschaft im Super-Schwergutsegment an. Nach diesem Jahr soll ein operativer Gewinn von 11,5 Millionen US-Dollar erwirtschaftet werden. Gut 55 Millionen Dollar sind es für 2012 und sogar 125 Millionen im Jahr 2014. Bislang geht die Rechnung noch nicht auf. Die großen und teuren HHL-Frachter der sogenannten P-Klasse fahren derzeit Tageseinnahmen von 10000 Dollar ein – sofern sie Ladung haben. Früher waren es schon mal mehr als 30000 Dollar.

Wirtschaftsexperte Hickel sieht den guten Ruf von Beluga verspielt und gibt wenig positive Chancen. „Mit einem neuen Farbanstrich ist es eben nicht getan“, sagt er. „Das Vertrauen bei den großen Kunden ist weg“, sagt ein Branchenkenner. Das Vertrauen darauf, dass langfristig geplante Transporte teurer Anlagen sicher und zuverlässig am Ziel ankommen.

Gerade bei den großen, lukrativen Projektgeschäften geht kein Kunde auch nur das kleinste Risiko ein. Mehr als alles andere zählen in diesem „people business“ persönliche Kontakte. Die Branche fragt sich daher, warum sie Hansa Heavy Lift beauftragen soll. Eine Reederei, die neu am Markt ist und von der niemand weiß, wie lange sie überhaupt besteht.

Oaktree kommt der Fall Beluga bislang teuer zu stehen. Etliche Millionen sind im Reedereibetrieb bereits verloren gegangen. An eine Rendite ist derzeit überhaupt nicht zu denken. Das investierte Geld steckt in Schiffen fest, die sich angesichts des schwachen Marktes nur zu niedrigen Preisen verkaufen ließen. Und wenn würden die Banken als erstrangige Gläubiger den Erlös bekommen – Oaktree ginge womöglich leer aus.

Lediglich der Verkauf der Offshore-Sparte an den Essener Baukonzern Hochtief für angeblich rund 40 Millionen Euro könnte Geld in die Kasse bringen. Der US-Investor kündigt nun ein längerfristiges Engagement von sieben bis zehn Jahren an. Es ist möglich, dass auch die Branche am Ende mitziehen, weil sie vielleicht keine Alternative sehen.

Seit dem 1. Juni sitzen 70 ehemalige Beluga-Mitarbeiter in einem Geschäftsgebäude an der Martinstraße 1 und versuchen, die Geschäfte bei der Nachfolge-Reederei Beluga ins Laufen zu bringen. Nur wenige Gehminuten davon entfernt rüstet sich Niels Stolberg in seinem Büro für seinen finalen Kampf mit Oaktree. Das Oldenburger Verfahren um sein gepfändetes Privatvermögen in Höhe von 130 Millionen Euro war erst der Auftakt. Die juristische Auseinandersetzung hat gerade erst begonnen. Stolberg will sich nicht so einfach geschlagen geben. Seine Anwälte prüfen die Rechtmäßigkeit der mit Oaktree geschlossenen Verträge. Und sie loten eine mögliche Schadenersatzklage aus. Am Ende könnten beide Seiten mit Millionenforderungen vor einem Zivilgericht aufeinander treffen.

Stolberg ist mit Beluga viele Jahre lang Erfolgen und Visionen hinterher gejagt. Immer rastlos. Jetzt versucht er vor allem, zur Ruhe zu kommen. Um nach dem tiefen Fall seine Gedanken zu ordnen und das Geschehene zu verarbeiten. Aufgaben oder Weglaufen kommt für ihn nicht in Frage, da bleibt er sich treu. Doch inmitten der Idylle am Zwischenahner Meer weiß er, dass ihm schwere Zeiten bevorstehen. Dass er womöglich gerade erst am Eingang zu seiner persönlichen Hölle angelangt ist und nicht abschätzen kann, was ihn dahinter erwartet. Er muss da durch und will es auch. Um irgendwann vielleicht ein ganz normales Leben führen zu können.