



# Die Qual der Wahl

Containerschiffe sind die klassische Schiffsbeteiligung. Doch für Anleger steigt die Auswahl: Bulker, Feeder, LNG-Tanker, Reefer und demnächst Autotransporter sind im Angebot.

## ■ Für weitere Informationen:

KRÜGER-GRUPPE  
 Oberstr. 3, 20144 Hamburg  
 Tel. gebührenfrei: 0800 - 578 34 37  
 Tel. 040-42 949-0, Fax: 040-42 949-100  
 info@krueger-gruppe.com  
 www.krueger-gruppe.com



Mit Containerschiffen sind die deutschen Emissionshäuser und Reeder groß geworden: zunächst dank steuerlicher Verlustzuweisungen, später dank der fast steuerfreien Ausschüttungen der Fonds. Mittlerweile kontrollieren sie die größte Containerschiffsflotte der Welt. Mehr als 60 Prozent der im vergangenen Jahr auf den Markt gebrachten Fonds investierten in diesen Schiffstyp. Doch Tanker & Co. holen auf, denn gute Containerprojekte sind mittlerweile rar und widersprüchliche Meldungen über die Marktentwicklung haben manchen Anleger verunsichert.

„Sicherheit ist ein Aspekt, der im Anlegerbedürfnis immer wichtiger geworden ist“, sagt Tinus Brehm, Geschäftsführer der Krüger-Gruppe. Das Hamburger Unternehmen ist seit 30 Jahren im Vertrieb von Schiffsfonds aktiv. „Ein möglichst geringes Risiko erreicht man durch eine möglichst breite Streuung des Investments.“ Bei einer Umfrage der Gruppe im Frühjahr erklärten über 90 Prozent der Fondsemittenten, dass sie in Zukunft eine breitere Streuung der Schiffstypen erwarten. Insgesamt 2,3 Milliarden Euro an Anlegergeldern will die Branche in diesem Jahr laut der Umfrage einsammeln, nach dem Rekordwert von drei Milliarden Euro →

### Zukunftsprodukt Flüssiggas

**Liquified Natural Gas (LNG) gilt in der Energiebranche als Zukunftsprodukt. Die Hypo-Vereinsbank beziffert in einer Studie das weltweite Handelsvolumen auf 200 Milliarden Kubikmeter. Das sind zehn Prozent mehr als noch im Vorjahr.**

Die LNG-Technik ist faszinierend. In den Förderländern wie Qatar, Ägypten, Nigeria oder Trinidad wird in Verflüssigungsanlagen das Gas auf minus 160 Grad Celsius abgekühlt. Dadurch wird das Gas für den Transport auf ein 600stel seines Volumens reduziert. In flüssiger Form kann das Gas mit so genannten LNG-Tankern über weite Strecken transportiert werden.

Im Importland wird das Flüssiggas in Anlandeterminals wieder aufbereitet und in das bestehende Pipeline-Netz eingespeist. Daher ist LNG derzeit besonders für Staaten interessant, die schlecht an Pipelines angebunden sind. Hauptabnehmer von LNG ist derzeit Japan.

Auch Deutschland interessiert sich zunehmend für LNG. Eon peilt als erstes Unternehmen den Baubeginn einer LNG-Anlage in Wilhelmshaven für 2007 an.

im vergangenen Jahr. Mittlerweile haben Anleger bei Schiffstypen eine große Auswahl: Es gibt Fonds, die in große Rohöltanker investieren oder in die kleineren Produktentanker für Benzin oder Heizöl, in so genannte Bulker für Massengut wie Kohle und Getreide, in LNG-Tanker, die verflüssigtes Erdgas um die Welt fahren, oder Kühlschiffe, in denen Bananen und Rindfleisch aus Südamerika nach Europa kommen. Die ersten Fonds zur Finanzierung von Autotransportern stehen in den Startlöchern.

Bei Tankern haben die Deutschen es nicht zuletzt durch das Engagement von Spezialisten wie dem Dortmunder Emissionshaus Dr. Peters schon zur sechstgrößten Flotte der Welt gebracht. Vor vier Jahren standen sie laut Zahlen des Bremer Fachinstituts ISL noch auf Rang 15. Immer mehr

Finanzierer drängen in diesen Markt. Hansa Treuhand übernahm Mitte Juni einen weiteren gebrauchten Suezmax-Tanker. „Auch wenn unser Schwerpunkt unverändert bei Containerschiffen liegt, sehen wir aufgrund der weltweit ungebrochen starken Nachfrage nach Rohöl und der noch anstehenden Ausmusterung von Einhüllentankern im Segment Tankschiffe gute Perspektiven“, sagt Inhaber Hermann Ebel.

Auch wer als Anleger dem Containerschiff treu bleiben will, hat die Qual der Wahl: Soll es lieber ein Container-Riese sein, der langfristig an eine Reederei verchartert ist, dafür aber nur auf wenigen Routen eingesetzt werden kann, oder ein kleines Feederschiff, das eher kurzfristig Beschäftigung findet, aber sehr flexibel ist? Außerdem kann man sein Geld mittlerweile durch Container-Fonds auch direkt in die Stahlboxen statt in Schiffe investieren.

Zu jedem Schiffstyp gibt es bei den Emissionshäusern das passende Gutachten, das die Zukunftsfähigkeit genau dieses Projektes bescheinigt. „Das sollten Anleger genau lesen. Denn für die Anlegerwerbung werden die positiven Faktoren zusammengefasst und führen leicht zu maßlosen Übertreibungen“, sagt Schiffsfinanzierungsexperte Jürgen Dobert. „Im Moment sind die Märkte einfach in allen Bereichen gut.“ Deshalb seien die Aussichten aber nicht automatisch für jeden Fonds auch positiv, entscheidend seien immer die individuellen Bedingungen. Auch Christian von Oldershausen, Geschäftsführer bei HCI, sieht einen Trend zur Diversifizierung bei den Segmenten. Dafür gebe es mehrere Gründe. Tatsächlich werde es immer schwieriger, geeignete Containerschiffe zur sofortigen Platzierung zu finden, weil die Märkte zum Teil überhitzt sind. Gleichzeitig haben sich die Rahmenbedingungen bei

anderen Schiffstypen verändert. „Bei Tankern und Bulkern gibt es die Tendenz, mehr langfristige Charter einzugehen als früher.“ Das mache die Schiffe dann für deutsche Investoren interessant.

Während einige Fondshäuser sich auf bestimmte Typen spezialisiert haben, sind andere in einer ganzen Reihe von Segmenten aktiv. „Wenn einer sagt, er könne alles, sollte man genau hinschauen“, meint Tinus Brehm von der Krüger-Gruppe. „Hier sind Spezialisten gefragt.“

Die Hamburger Nordcapital-Gruppe konzentriert sich auf Containerschiffe. Bislang hat sie über 90 Frachter dieser Art finanziert. Sie werden von der hauseigenen Reederei ER Schifffahrt gemanagt. Mit der Bestellung von sechs Versorgungsschiffen für Förderplattformen betrat auch Nordcapital im Frühjahr Neuland. Ob die Schiffe per Fondskonstruktion deutschen Investoren angeboten werden, ist aber noch nicht entschieden. Geschäftsführer Hans-Jürgen Kaiser-Blum äußert sich vorsichtig: „Wir sehen in der Containerschifffahrt nach wie vor aussichtsreiche Investitionschancen.“

„Ein guter Containerschiffs-Reeder ist nicht automatisch auch ein guter Tanker-Reeder“, sagt auch von Oldershausen. Dennoch habe HCI frühzeitig auf eine Diversifizierung bei den Schiffen gesetzt. „Wir wollen den Anlegern ein Portfolio anbieten.“ So legt HCI regelmäßig Dachfonds auf, die in verschiedene Typen und Größenklassen investieren. „Das ist etwas für besonders sicherheitsbewusste Anleger.“ Das erforderliche Know-how hole man sich von außen. „Wir haben uns immer die richtigen Partner gesucht.“ Das mache das Unternehmen außerdem flexibler.

*Kathrin Berkenkopf*

 [http://www.fundsandfinance.de/mag/040\\_kb.pdf](http://www.fundsandfinance.de/mag/040_kb.pdf)