

## FINANZWELT

13. Februar 2008

Schiffsfonds nach wie vor gefragt.

## Die Palette der Schiffstypen wird reicher

Umfragen deuten darauf hin, dass die Schiffsfonds allen Unkenrufen zum Trotz wieder vor einem guten Jahr stehen.

Containerschiffe und sonst gar nichts. So wurde in der Vergangenheit oft die Angebotssituation bei Schiffsfonds beschrieben. Gewiss: „Containerschiffe beherrschen immer noch den Markt der Schiffsbeteiligungen“, konstatierte Stefan Loipfinger in der Analyse des Beteiligungsmarktes 2006. Auch im Jahr 2007 dürften wieder mehr als die Hälfte der platzierten Schiffsbeteiligungen in Containerschiffe investiert haben. Aber seit Jahren sinkt der Anteil der Containerschiffe. Betrug dieser 2001 noch 71,6 %, waren es 2006 nur noch 58,8 %. Und dieser Trend dürfte sich im laufenden Jahr fortsetzen.

Deutsche Anleger sind in Containerschiffen übergewichtet investiert, weil es jahrelang wenig Alternativen gab und die hohen Wachstumsraten bei der Containerschiffahrt – seit langer Zeit jährlich rund 10 % – sehr zuverlässige Kalkulationen ermöglichen. „Zeitweise Überbauungen werden auf Grund des Wachstums des Containerverkehrs schnell kompensiert“, meint Prof. Dr. Berthold Volk, Professor im Fachbereich Seefahrt in Elsfleth. Der Containerschiffsfonds schien wie geschaffen für den deutschen Anleger, der zu einem großen Teil in den küstenfernen Bundesländern wie Bayern und Baden-Württemberg lebt. Doch in den letzten Jahren kamen auch verstärkt Bulker und vor allem Tanker auf den Markt, die noch Ende der 90er Jahre als Exoten galten. Dabei bilden sie mit 35,9 % und 37,1 % die Schwerpunkte der Welthandelsflotte.

Und weitere Schiffstypen werden für den Beteili-

gungsmarkt entdeckt. Fonds mit Kreuzfahrtschiffen waren bislang die Ausnahmen. Lediglich der Münchener Anbieter Premicon hat dieses Geschäftsfeld durch regelmäßige Emissionen bislang besetzt. Mit Buss Capital und Blue Ships haben neue Initiatoren die bisherige Marktnische entdeckt. Und auch die Hamburgische Seehandlung, die vor mehr als 12 Jahren ein Kreuzfahrtschiff auf den Markt gebracht hat, will im Sommer einen weiteren Kreuzfahrtfonds anbieten. „In der Flusskreuzfahrt schwanken die Charraten weniger als in der Handelsschiffahrt“, meint Michael Pirgmann, Geschäftsführer von HPC und des neuen Emissionshauses Blue Ships.

Und Buss Capital, bislang nur über Containerleasing der Schiffsfondsbranche indirekt verbunden, weiß einen Zeugen zu zitieren, der zumindest was die Beteiligungsbranche angeht, als unvoreingenommen gelten kann: Buchautor Kurt Ulrich: „Kein Zweig des Tourismus verzeichnet höhere Zuwachsraten, hat innovativere Ideen, investiert mehr Geld und wirtschaftet erfolgreicher als die Kreuzfahrt“, so macht sich Ulrich für dieses Tourismussegment in dem Buch „Zeit für Kreuzfahrten“ stark. Davon sollen künftig auch die Anleger verstärkt profitieren. Zudem lockt eine Sonderausschüttung in Form von Rabatten auf Kreuzfahrten.

Novitäten auf dem Markt. Bereits seit Ende November 2007 bietet das Emissionshaus Nordcapital als erster Initiator die Beteiligung an drei modernen Plattformversorgern an. Dieser Tage ist der Ölpreis

■ **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

erstmals über die Marke von 100 Dollar pro Barrel gestiegen, die Suche nach Erdöl wird intensiviert, das spricht für eine steigende Nachfrage nach Plattformversorgern. Direkt von der Suche nach und der Förderung von Öl können die Anleger über einen geplanten Fonds profitieren, den HCI und MPC gemeinsam Ende Februar/Anfang März auflegen wollen. Dieses Joint Venture ist schon eine Novität. Dasselbe gilt für das Investitionsobjekt Tiefsee Halbtaucher Erkundungsplattformen. Damit kann in einer Wassertiefe bis zu 3.000 Meter und ab Meeresgrund in einer Tiefe bis zu 7.500 Meter nach Öl- und Gasvorkommen gesucht werden. Nach erfolgreicher Suche können mit diesen die Bohrlöcher für eine spätere Förderung aufbereitet werden. Als weitere Novität hat das Fondshaus Hamburg einen Fonds mit einem Car Carrier in der Planung; der Fonds ist für Ende der ersten Jahreshälfte geplant.

Trotz teilweise negativer Schlagzeilen wie hohe Schiffspreise, stark steigende Betriebskosten und schwacher Dollarkurs verkaufen sich Schiffsfonds weiterhin sehr gut. Nach einer Umfrage der Krüger-Gruppe unter 49 Emissionshäusern rechnet das Unternehmen hoch, dass im letzten Jahr für Schiffsfonds 2,77 Mrd. Euro Eigenkapital nach 2,55 (2006) eingeworben werden konnten. Die Krüger-Gruppe besteht seit 1976 und vertreibt geschlossene Fonds, vor allem Schiffsbeteiligungen.

Wenn die Hochrechnung zutrifft, ist das die drittbeste Platzierung (nach 2004 und 2005) gemäß der Loipfinger-Statistik, die aber für das Jahr 2007 erst Anfang Februar veröffentlicht wird. Für 2008 planen gut drei Viertel der befragten Anbieter, mehr Schiffsbeteiligungen zu platzieren als 2007. Tinus Brehm, Geschäftsführer der Krüger-Gruppe: „Wir können uns gut vorstellen, dass das hohe Zeichnungsergebnis von 2007 in diesem Jahr noch übertroffen wird.“

Aber die Zeiten sind schwieriger geworden, zumal die Subprime-Krise auch die Schifffahrt erreicht hat. Die etablierten Emissionshäuser haben offenbar keine Probleme, ihre Schiffe finanziert zu bekommen, aber die Kredite sind einen Tick teu-

rer geworden, wie sich auf dem Hansa Schiffsforum Anfang Dezember 2007 in Hamburg zeigte. Und vieles deutet darauf hin, dass die Renditen der Schiffsfonds insgesamt leicht zurückgehen. Aber die Yield-Compression ist ein Phänomen, mit dem alle mit Schiffen konkurrierenden Assetklassen zu kämpfen haben. „Die Schiffsfonds haben nach wie vor den Vorteil, dass die Ausschüttungen und der Verkaufserlös auf Grund der Tonnagesteuer faktisch steuerfrei sind“, unterstreicht Tobias König, geschäftsführender Gesellschafter von König & Cie. Dieses Privileg gilt im Übrigen nicht für Flusskreuzfahrtschiffe.

Die Suche nach neuen Schiffstypen für die geschlossenen Fonds hängt natürlich auch damit zusammen, dass die alten Storys etwas abgegriffen sind. Zunehmende Containisierung ist die Story der Containerschiffe. Der Rohstoffhunger Chinas (Erze und Kohle für die Stahlherstellung) spricht für Bulker, vor allem die großen. „Und der hohe Ölpreis ist neben dem Ersatzbedarf auf Grund des Phasing Out Programms in Verbindung mit einer Langfristcharter ein schlagendes Argument für Tanker“, meint Jürgen Salamon, geschäftsführender Gesellschafter der Dr. Peters Gruppe. Auf den Langfristcharakter legt Salamon großen Wert.

Neue Schiffstypen liefern in der Tat den Stoff für neue Phantasie – und danach sucht der Vertrieb. Aber für neue Schiffstypen sprechen auch attraktive Kaufpreis-Charterrelationen. So ist der Chartermarkt für Plattformversorgungsschiffe – anders als bei Containerschiffen – eher volatil und durch kurze Laufzeiten geprägt. Plattformversorger haben dafür die Chance auf überdurchschnittlich hohe Chartererträge. „Um gleiche Erträge im Containerschiffsegment zu erzielen, wäre ein deutlich höherer Kapitalaufwand notwendig“, schildert Florian Maack, Geschäftsführer des Emissionshauses Nordcapital, die Vorteile der Plattformversorger. Sehr vereinfacht ausgedrückt: Es gibt also mehr Schiff für dasselbe Geld. „Zudem bieten wir mit der neuen Schiffsklasse erstmals attraktive Anlagemöglichkeiten in der wachstums- und renditestarken Ölindustrie“, fügt Maack abschließend hinzu. (Dr. Leo Fischer)