

Im Kielwasser des Welthandels (EURO am Sonntag vom

Seit dem die Aktienmärkte in den Sinkflug übergingen, gerieten Schiffsbeteiligungen wieder verstärkt ins Interesse der Anleger. Ende der neunziger Jahre lösten die Überkapazitäten teilweise um die Hälfte fallende Frachtraten aus. Durch die Abwertung des Real in Brasilien gingen die Ladungen dorthin um 30 Prozent zurück. Auch die günstige Exportlage der deutschen Industrie konnte von den Reedern nicht genutzt werden. Hamburg Süds Umsatz etwa stieg zwar um 17 Prozent auf gut 2,4 Milliarden Mark, aber das Unternehmen schrieb „erhebliche Verluste,,. 1999 befand sich die gesamte Schifffahrtsindustrie in einer Rezession, von der auch die Tanker, Kühlschiffe und Massengutschiffe nicht verschont blieben. Die Entwicklungen in Asien und Russland und die zunehmende Globalisierung trugen ebenfalls zu dieser Entwicklung bei.

Mittlerweile scheint die Krise überwunden zu sein. Viele Gesellschaften verordneten sich ein straffes Kostenmanagement und begegneten dem verschärften Konkurrenzdruck, in dem sie mit anderen Firmen auf vielen Ebenen zusammenarbeiteten. Nach Prognosen des IWF und der Weltbank steigt das jährliche Weltwirtschaftswachstum innerhalb der kommenden fünf Jahre um durchschnittlich 3 Prozent im Jahr. Dieses bedeutet nach einer Studie von Dr. Burkhard Lemper, Mitarbeiter am ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) in Bremen, jährliche Zuwachsraten für die Containerschifffahrt in Höhe von etwa sieben Prozent. „2000 ist die Containerschifffahrt gegenüber dem Vorjahr um etwa zwölf Prozent gewachsen, dieses Jahr werden es wegen des nachlassenden

Wirtschaftswachstums deutlich weniger sein. Die Schätzung von sieben Prozent jährlichen Wachstums ist dennoch realistisch, wenn sich die Voraussagen von IWF und Weltbank nicht als Wunschdenken erweisen,, schränkt Dr. Lemper ein.

Bei einer Schiffsbeteiligung beteiligt sich der Anleger als Kommanditist oder Treugeber an einer Gesellschaft, die ein Schiff baut oder erwirbt und dann verchartert. Kommanditisten haften gemäß § 15a EStG beschränkt auf ihre Kapitaleinlage. Aus der sogenannten „Charterrate,, den durch die Vermietung erzielten Gewinnen, tilgt die Gesellschaft die aufgenommenen Kredite mit Zinsen und die Betriebskosten und schüttet Gewinne an die Anleger aus. Die Rendite für Anleger ergeben sich bei einer Schiffsbeteiligung ergeben sich aus der laufenden Ausschüttung, dem Steuervorteil sowie dem späteren Verkaufserlös.

Dabei ist die Steuerersparnis abhängig von der gewählten Steuerart. Die Fonds haben grundsätzlich zwei Möglichkeiten, die unterschiedliche Steuervor- und Nachteile besitzen:

Bei der Tonnagesteuer zieht das Finanzamt zur Ermittlung nicht den Überschuss aus dem Chartergeschäft, sondern pauschal die Größe der Schiffe heran. Die Steuersätze sind in § 5a Abs.1 S2 Einkommensteuergesetz für jeweils volle 100 Nettotonnen pro

Betriebstag angegeben. Sie betragen mindestens 0,45 DM für Tonnagen über 25 000 Nettotonnen und im Höchstfall 1,80 DM bei einer Tonnage bis zu 1000 Nettotonnen. Betriebstage sind alle Tage im Jahr, auch ohne dass das Schiff tatsächlich fährt. Dennoch ist diese Steuer faktisch so niedrig, dass sie fast einer Nichtbesteuerung gleichkommt. Außerdem kassieren Anleger, deren Fonds von Beginn an für die Tonnagesteuer votieren, ihren Anteil am Verkaufserlös des Schiffes steuerfrei.

Als Voraussetzungen für die Anwendung der Tonnagesteuer muss das Schiff im Geschäftsjahr überwiegend im inländischen Seeschiffsregister eingetragen sein und seine Bereederung im Inland erfolgen. Weiterhin ist vorgeschrieben, dass das Schiff vom Vercharterer ausgerüstet und im internationalen Gewässer eingesetzt wird.

Zum Zeitpunkt des Wechsels muss die Gesellschaft die stillen Reserven des Schiffes als Übergangsgewinn aufdecken. Das ist im wesentlichen der Unterschiedsbetrag zwischen dem Marktwert des Schiffes (Teilwert) und dem Buchwert und allen anderen stillen Reserven. Dieser Unterschiedsbetrag muss in die so genannte Tonnagesteuer-Rücklage eingestellt werden. Diese Rücklage muss spätestens beim Verkauf des Schiffes aufgelöst und mit dem persönlichen Steuersatz versteuert werden. Ein vorzeitiger Verkauf des Schiffes oder von Anteilen der Gesellschafter ist zwar jederzeit möglich, zieht aber zwingend die Auflösung der Rücklage nach sich. Das selbe gilt für eine eventuelle Rückkehr zur Normalbesteuerung nach zehn Jahren. Die Gesellschaft kann den Antrag auf Anwendung der Gewinnermittlung nach den Regeln der Tonnagesteuer bis zum Ende des zweiten Wirtschaftsjahres stellen, das auf das Jahr folgt, in dem sie erstmals Einkünfte aus dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr erzielt hat. An diesen Antrag ist sie unwiderruflich zehn Jahre gebunden. Während die Gewinnermittlung nach Tonnagesteuer vorgenommen wird, ist ein Abzug von Sonderbetriebsausgaben ausgeschlossen. Eine Anteilsfinanzierung ist darum nur für den Zeitraum wirtschaftlich sinnvoll, bis die Gesellschaft zur Tonnagesteuer optiert. Danach sind die Fremdfinanzierungskosten nicht mehr abzugsfähig.

Als Nachteil kassiert das Finanzamt die Tonnagesteuer auch, wenn das Schiff Defizite einfährt. Außerdem können Anleger die Verluste und Abschreibungen aus den Anfangsjahren des Fonds nicht mit anderen Einkünften verrechnen.

Bei einem gemischten Steuermodell versteuert eine Gesellschaft in der verlustreichen Investitionsphase das Schiff nach der alten Übergangsregel und geht später zur Tonnagesteuer über. Somit kann die Gesellschaft zunächst die Verluste verrechnen. Nach dem Wechsel unterliegen die Gewinne der geringen Tonnagesteuer. Der 1999 neu eingeführte § 2b Einkommensteuergesetz (EStG) beschränkt bis zum Wechsel die

Höhe der negativen steuerlichen Ergebnisse auf maximal 50 Prozent des eingesetzten Kapitals, die so genannte „Nichtaufgriffsgrenze.“

Emissionshäuser von Schiffsbeteiligungen betonen die guten Aussichten, die Schiffsfonds für Anleger bieten. **So Michael Rathmann von der Buxtehuder Firma Mira GmbH & Co.KG.** „Durch den § 2b EStG tritt die Laufzeitrendite wieder stärker in den Vordergrund. Die Anbieter brauchen keine großen Verluste mehr zu produzieren, weil sie ja die Nichtaufgriffsgrenze berücksichtigen müssen. Deswegen werden sie auch das Kapital der Anleger besser einsetzen.“

Doch ob die Anbieter die angekündigten Gewinne auch erbringen können, steht auf einem anderen Blatt. So sind die 16000 Dollar Charrate, die ein 1700 TEU-Schiff noch 1997 einfahren konnte, heute bei weitem nicht mehr zu erreichen. Überhaupt wird der Dollar-Kurs noch eine wichtige Rolle spielen. Das gilt nicht nur für den deutschen Export, sondern auch etwa wenn deutsche Schiffe von amerikanischen Unternehmen gechartert werden, um Waren nach Südamerika zu bringen. Auch die Ölpreise spielen eine Rolle, weil sie sich auf die Betriebskosten eines Schiffes auswirken.

Wer sich für eine Schiffsbeteiligung interessiert, muss sich darüber im Klaren sein, dass diese Anlageform keine Spekulation ist, sondern eine unternehmerische Beteiligung. Das beweisen auch die dafür nötigen Formalitäten: Anleger werden im Handelsregister als Kommanditisten eingetragen.

Bei der Entscheidung, welche Schiffsbeteiligung die beste ist, können eine Reihe von Prüfungspunkten hilfreich sein. So etwa der Ausschüttungsbeginn, der auf die Verzinsung des Kapitals einwirkt. Besonders wichtig ist die Anfangsbeschäftigung, also der vertraglich gesicherte Charterzeitraum zu Beginn des Investments. Zusätzlich zu den Jahresangaben der Anfangsbeschäftigung gibt es manchmal Garantien für Einnahmen und Optionen auf Charterverlängerung, die individuell gewertet werden muss.

Aber auch wenn langfristige Chartern Sicherheit suggerieren, kann die Wirklichkeit besonders bei großen Schiffen anders aussehen. So können langfristige Beteiligungen auch Chancen begrenzen, denn wer kurzfristige Verträge abschließt, ist flexibler und kann deshalb auch besser von einer positiven Marktentwicklung profitieren. Langfristige Charterverträge können zudem oft nur unter starken Abschlägen abgeschlossen werden, besonders in Märkten, in denen sie eher unüblich sind. Und in einer Baisse können sie dennoch nachverhandelt oder gekürzt werden.

Bei Post-Panamax-Schiffen gibt es nur eine sehr begrenzte Anzahl an Linienreedereien, die nach Ablauf der Erstcharterer als

Charterer in Frage kommen. Post-Panamax-Schiffe sind Schiffe, die zu breit sind, um durch den Panamakanal fahren zu können (circa 23,7 Meter). Auch beim Verkauf eines solchen Schiffes ist der Markt sehr beschränkt.