

# Anleger haben Alternativen zu Containerfonds

***Bulker-Schiffe profitieren vom weltweit steigenden Rohstoffbedarf. Initiatoren planen zahlreiche neue Produkte.***

Von Leo Fischer

Düsseldorf - "Bulker - einer der am meisten unterschätzten Schiffstypen." So lautet der Titel einer Broschüre des Germanischen Lloyd, der deutschen Schiffsklassifizierungsgesellschaft - einer Art Schiffs-TÜV. Was hier über die technischen Anforderungen gesagt wird, gilt auch für Investments in diesen Schiffstyp.

Weniger als drei Prozent des Geldes, welches deutsche Anleger in den vergangenen fünf Jahren in Schiffsbeteiligungen investierten, entfielen auf Bulker, nicht ganz zwei Drittel auf Containerschiffe - dies zeigt die Marktstatistik von Analyst Stefan Loipfinger, Herausgeber des Fondstelegramms. Aber Bulker stellen mit rund 39 Prozent den größten Teil der Welthandelsflotte, Container lediglich zwölf Prozent. Bulker gelten als die Arbeitspferde des Seeverkehrs und sind - trotz des Trends zur Containerisierung - auch in Zukunft unentbehrlich für den Transport von Erzen, Kohle und Getreide, kurz allen trockenen Rohstoffen. "Es würde sich nicht lohnen, Eisenerz, Kohle oder Getreide in Container zu packen", meint Martin Strothmann, Vorstand der Ideenkapital Marine Finance AG, die mit dem Bulkerfonds Navalia 8 auf dem Markt ist. Diesem sollen weitere Produkte folgen. Die entsprechenden Schiffe wurden zum Teil schon eingekauft.

Bulker bilden also das Rückgrat des Seeverkehrs, aus Anlegersicht jedoch nur einen Nischenmarkt. Aber es kommt Bewegung in diese Nische: Denn neben der Ideenkapital bietet auch Nordcapital mit dem MS "Voge Master" einen Bulker-Schiffsfonds an. Bemerkenswert: Nordcapital, seit nunmehr 15 Jahren auf dem Markt, hat bislang ausschließlich Containerschiffe (94) auf den Markt gebracht.

"Der Bedarf an Transportraum auf Massengutfrachtern ist groß", meint Hans-Jürgen Kaiser-Blum, Geschäftsführer der Nordcapital. "Insbesondere Chinas Erz- und Kohleimporte sind Motor des Marktes." Von dem weltweiten Rohstoffboom, der auf die Riesennachfrage aus China zurückzuführen ist, werden vor allem Bulker profitieren. Die beiden wichtigsten Massengüter Kohle und Eisenerz werden hauptsächlich mit Schiffen der Capesize-Klasse transportiert.

"Bulker bilden das volatilste Marktsegment, was in der Schifffahrt zu finden ist", gibt Michael Rathmann zu bedenken, Chef der Mira-Anlagen und Spezialist für Schiffsbeteiligungen. Daraus erklärt sich auch die bisherige Zurückhaltung gegenüber diesem Schiffstyp. Nordcapital greift zu einem ungewöhnlichen Mittel um der Skepsis zu begegnen. Der renommierte Seetransportexperte Professor Dr. Berthold Volk von der Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven hat im Nordcapital-Prospekt seine positive Einschätzung des Bulkermarktes veröffentlicht. Solche Vertrauenswerbung erscheint notwendig. Denn in der Vergangenheit haben die wenigen Bulkerfonds in der Regel nicht überzeugt.

Aber die Zeiten haben sich geändert: Nicht nur der weltweite Rohstoffboom spricht für Bulker, auch die Überalterung der Bulkerflotte und der Orderbestand bei den Werften. "Rund 17 Prozent der Bulker sind älter als 25 Jahre", erläutert Strothmann, "stehen also zur Verschrottung an". Das Lebensalter von Schiffen liegt in der Regel bei 25 Jahren.

Und bis 2009 werden die Werften neue Containerschiffe abliefern, die nach Ladungskapazität gerechnet, die Hälfte der in Fahrt befindlichen Flotte ausmachen. "Bei Bulkern sind es nur 14 Prozent", konstatiert Strothmann.

Gegen die hohe Volatilität des Bulkermarktes sind die Anleger bei den beiden Angeboten zum Teil abgesichert. Die MS "Voge Master" fährt unter einer fünfjährigen Festcharter (Charterer Rating-Bestnote 1). An einem starken Anstieg der Charterraten wird der Fonds aber in den letzten beiden Jahren über ein sogenanntes "profit sharing" beteiligt.

Während das eine Schiff des Navalia 8, die MS "Port Nelson" zunächst unter Festcharter fährt, kann mit der MS "Port Mouton" der starke Anstieg der Charterraten am Spotmarkt für die Superhandymaxklasse (von rund 17 000 in den ersten Märztagen auf zuletzt über 25 000 Dollar je Tag) genutzt werden. Durch ein Absicherungsgeschäft an der Terminbörse Baltic Exchange hat Strothmann für die letzten drei Monate 2006 bereits eine Charterrate von 25 000 Dollar festgeschrieben. Eine Absicherung für 2007 will er noch nicht vornehmen, weil er mit noch höheren Raten rechnet.