

Rigide Voraussetzungen (Wirtschaftswoche vom 11.11.1999)

Die Lobbyisten sind müde. Jahrzehntlang rackerten sie für Werftsubventionen. Doch jetzt ließen die Interessenvertreter von der Waterkant zu, daß bei der Reparatur des Pannenparagraphen 2a EStG der Schiffbau schlecht abschneidet. Nach der neuen Regel können Steuersparer Barebootcharterverluste bei künftigen Fonds nur noch unter wenigen rigiden Voraussetzungen geltend machen.

Doch auch die derzeit angebotenen Fonds nach alter Rechtslage bereiten Kopfzerbrechen. "Wenn ein Fonds sauber gerechnet ist, bieten Schiffe die besten Renditen aller Steuersparmodelle", versichert zwar der Buxtehuder Steuerberater Michael Rathmann, "aber sie bergen auch die höchsten Risiken." Nach Einschätzung vieler Experten überwiegen die Gefahren. Vor allem die Spätfolgen der Asienkrise verhaseln das Geschäft. Und das gleich doppelt: Zum einen drückt die gesunkene Nachfrage nach Transporten quer über die Ozeane die Frachtraten. Die meisten Fonds versuchen das Problem zu umgehen, indem sie für die ersten zwei oder drei Jahre aus der eigenen Tasche Erträge deutlich über Marktniveau garantieren. Anschließend, so das Kalkül, läßt die dann erwartete, robuste Konjunktur die Charterpreise wieder steigen.

"Der Markt erholt sich tatsächlich", vermutet Schiffsexperte Jürgen Dobert aus Wentorf, "aber wahrscheinlich nicht so weit, daß viele der optimistischen Fondskalkulationen aufgehen." Das britische Beratungsunternehmen Ocean Shipping Consultants prognostiziert eine Verdopplung des Umschlagvolumens zwischen 1999 und 2012. Doch gleichzeitig wächst auch die Zahl der auf den Weltmeeren kreuzenden Schiffe. Die stammen inzwischen vor allem aus Asien – das zweite Störfeuer aus Fernost. Günstige Wechselkurse erlauben den dortigen Werften Dumpingpreise im harten Kampf um Weltmarktanteile. Dobert: "Deutsche Schiffe sind einfach zu teuer, das birgt ein hohes Risiko für den Wiederverkauf." Die meisten Fonds unterstellen in ihren Renditerechnungen, daß sich Schiffe nach zwölf Jahren zum halben Anschaffungspreis verkaufen lassen. Doch die Korea-Konkurrenz kommt von Beginn an mindestens zehn Prozent billiger daher.

Anleger, die trotz der Risiken einsteigen wollen, sollten auf eine realistische Prognose der Einnahmen achten. Wird die Rendite durch Fortschreiben der Garantiecharter über die gesamte Laufzeit schöngerechnet, lassen sie besser die Finger davon. Seriöse Anbieter rechnen ihren Kunden ein Szenario vor, in dem das Schiff am Schluß höchstens 30 Prozent seiner Anfangskosten erlöst. Auch dann sollten die Erträge noch zufriedenstellen.