

Flottenfonds gewinnen an Fahrt

Dach-Konstruktionen bieten Anlegern bei Schifffahrt-Investments Risikostreuung - Angebote genau analysieren

von Leo Fischer

Düsseldorf - Geboren wurde die Idee in der Stunde der Not. Ende 2001, als die Charrerraten in der Containerschifffahrt danieder lagen und das Gespenst der Auflegung (Einmottung von Schiffen) umging, wurde bei der Hansa Treuhand überlegt, wie die Risiken der Unter- oder Nichtbeschäftigung von einzelnen Schiffen vermindert werden könnten. Aus diesen Überlegungen entstand der erste HT-Flottenfonds, der im Mai/Juni 2002 aufgelegt wurde.

Obwohl sich die Charrerraten inzwischen dramatisch erholt und das Höchstniveau der letzten fünf Jahre erklommen haben, sind die Flotten-Dachfonds derzeit en vogue. Neben der Hansa Treuhand, die jetzt den HT-Flottenfonds II anbietet (erstmal als reinen Tonnagesteuerfonds ohne Steuervorteile in der Investitionsphase), sind weitere vier Anbieter mit solchen Dachfondskonstruktionen auf dem Markt. Und weitere Produkte werden hinzukommen: HCI plant den Renditefonds III, der wie die Vorgängerfonds I und II stille Beteiligungen von mehreren Schiffsfonds zusammenfasst, und Nordcapital will im November mit einem eigenen Flottenfonds an den Markt gehen. Bereits platziert wurden Flottenfonds von MPC und der CFB Commerz Fonds Beteiligungsgesellschaft.

Im Einzelnen weisen die Dachfondskonstruktionen erhebliche Unterschiede auf. Während der Flottenfonds von Hansa Treuhand ausschließlich Containerschiffe und der von König & Cie nur Tanker enthält, investiert der HCI Schiffsfonds IV in alle Segmente der Schifffahrt. Das gilt auch für Easyship, eine 100-prozentige Tochter des Emissionshauses Atlantic (Rickmers-Gruppe). Der LF-Flottenfonds II von Lloyds Fonds schließlich legt in Containerschiffe und Tanker an, beschränkt sich aber auf stille Beteiligungen.

Von den Emissionshäusern, die die stillen Beteiligungen entdeckt haben, um auf diese Weise den Kommanditisten bei voller Ausnutzung der Fremdfinanzierungsmöglichkeiten noch einen Tick mehr Steuervorteile bieten zu können, wurde die von Hansa Treuhand entwickelte Idee zuerst aufgegriffen. Böse Zungen behaupteten, weil sich die stillen Beteiligungen doch nicht so gut verkaufen

ließen. "Bei den still Beteiligten, die keine Steuervorteile nutzen können, sondern nur auf hohe Ausschüttungen Wert legen, vermuteten wir ein ausgeprägteres Sicherheitsdenken als bei den mehr steuerorientierten Kommanditisten", erklärt indes Torsten Teichert, Chef von Lloyd. Hinzu kam, dass hier eine neue Klientel für die Anlage in Schiffsfonds erschlossen werden sollte. Bei den Steuersparern (Kommanditisten) handelt es sich ohnehin um "Wiederholungstäter", die automatisch die Risiken auf mehrere Schiffsfonds verteilt haben.

Michael Rathmann, Chef der mira-anlagen.de, die sich auf die Vermittlung von Schiffsbeteiligungen spezialisiert hat, begrüßt die Risikostreuung, die durch Flottenfonds ermöglicht wird. Er warnt aber auch vor Missbrauch, "wenn schlecht laufende Schiffsfonds in Dachfonds untergebracht werden sollten, um solche Flops zu kaschieren". In dieselbe Kerbe schlägt Axel Steffen, Vorstand der Hansa Treuhand: "Nur wenn jedes Einzelinvestment Sinn macht, macht auch der Flottenfonds Sinn."

"Ein Flottenfonds sollte möglichst verschiedene Größenklassen von Containerschiffen und verschiedene Segmente enthalten, um eine wirkliche Risikostreuung zu erreichen", meint Werner Großekämper, Geschäftsführer der Norddeutsche Vermögen. Die kompletteste Risikostreuung strebt der Easyship2 an, ein Dachfonds, der in eine Vielzahl von Schiffen aller Segmente investiert. Doch bei diesem Dachfonds geht der Anleger ein anderes Risiko ein: Er beteiligt sich hier an einem Blind Pool. Mit anderen Worten: Er weiß nicht, was er kauft. Das ist bei den Konkurrenzangeboten anders.

Artikel erschienen am 4. Okt 2003