



Fonds-Check

Schiffsfonds tauchen auf

Oltmann-Gruppe bringt unternehmerische Beteiligung für private Anleger

Was ist noch mal die Tonnagesteuer? Was unterscheidet den Charterer von der Reederei? Wer übernimmt die Heuer der Mannschaft, wer zahlt den Treibstoff?

Lang, lang ist's her, dass ich mich damit beschäftigt habe. Im Jahr 2008 brach die Finanzkrise über uns herein und mit ihr die katastrophalen Entwicklungen in der Schifffahrt. Fonds mit Containerschiffen, Bulkern und Tankern verkauften sich wie sauer Bier. Die **Oltmann Gruppe** beendet die Platzierungs-Pause und bietet privaten Kapitalanlegern eine „mitunternehmerische Schifffahrtbeteiligung“ an, ein Modell nach dem Vermögensanlagegesetz. Das erste Publikums-Schiffs-Modell seit vielen Jahren.

Objekt: Anleger beteiligen sich an einem modernen Mehrzweckfrachter, der seit Kurzem in Fahrt ist. MS „Bootes“ ist das zweite Schiff der Neubauserie von vier speziellen Mehrzweckfrachtern der Reederei Briese. Gebaut wurde es in der Werft **Zhejiang Zengzhou Shipyard**, China. Es steht für eine neue Generation von Schiffen, die effizienter, ökonomischer und ökologischer sind. Das Schiffsdesign ohne Bugwulst sorgt für geringeren Strömungswiderstand. Dies führt zu rund 30 Prozent Treibstoffersparnis gegenüber vergleichbaren älteren Schiffstypen. Das 90 Meter lange Schiff wird seit Juli im europäischen Kurzstrecke-

verkehr eingesetzt. Derzeit befindet es sich auf Fahrt von Constanza in Bulgarien nach Montrose in Schottland und transportiert Windmühlenflügel. Das Oltmann-Modell hat inklusive Bauaufsicht und Bauzeitinsen 7,85 Millionen Euro für das Schiff mit einer Tragfähigkeit von 4.938 tdw gezahlt.

Partner: Mit an Bord ist die **Reedereigruppe Briese** aus Leer, weltweiter Marktführer in der Schwergut- und Mehrzweckschifffahrt. Briese kooperiert seit rund 30 Jahren mit der Oltmann Gruppe. Das MS „Bootes“ ist das 130. gemeinsame Schiffsprojekt. In 33 Niederlassungen auf vier Kontinenten beschäftigt die Reederei Briese 2.550 Mitarbeiter, davon rund 2.000 auf See und 550 an Land. Die aktuelle Flotte umfasst rund 132 Seeschiffe und acht Forschungsschiffe.

Markt: Der Short-Sea-Bereich war, anders als die Container- und Bulkerschiffsmärkte, grundsätzlich nicht mit einem Überangebot konfrontiert. Somit hielten sich die Rückschläge in diesem Segment im Rahmen. Auch Notverkäufe durch die finanzierenden Banken waren eher die Ausnahme. Im europäischen Short-Sea-Markt ist die Erholung der Einnahmesituation im Vergleich zum Vorjahreszeitraum weiterhin intakt: Im Jahr 2017 waren die Einnahmen um rund 20 Prozent besser als im Jahr zuvor. Das erste

Quartal 2018 verzeichnete ein weiteres Plus von fünf Prozent.

Einnahmen: Der Charterer ist eine Tochter der Reederei. **Briese Chartering** zahlt für einen vergleichsweise kurzen Zeitraum von zwölf Monaten 4.000 Euro am Tag, das sind 1,44 Millionen Euro im Jahr. Anschließend rechnet das Fondsmanagement mit jährlichen Charterraten von 1,6 bis 1,8 Millionen Euro weiter. Die laufenden Kosten sind nicht ohne: Jährlich fallen bis zu 926.000 Euro hauptsächlich für Personal Proviand, Schmierstoffe, Reparaturen, Versicherungen an. Hinzu kommen Klassekosten in Höhe bis zu 175.000 Euro - gemeint sind die Ausgaben für eine Art Inspektion.

Kalkulation: Die Gesamtinvestition summiert sich auf 8,7 Millionen Euro. Kapitalanleger beteiligen sich mit 4.949.000 Euro daran. Das Darlehen ist 3,85 Millionen Euro schwer, das sind 43 Prozent des gesamten Volumens. Die Zinsen für die Schiffshypothekendarlehen sollen nicht festgeschrieben werden. Die Zinssätze sind damit abhängig von der Entwicklung des Kapitalmarktes. Das Darlehen wurde zunächst mit einem Zinssatz von 3,5 Prozent p.a. bis Ende 2020 kalkuliert. Danach legt Oltmann einen Zinssatz von 4,0 Prozent p. a. bis Ende 2022 und 4,5 Prozent p. a. bis zum 30. Juni 2032 zu Grunde. Die Tilgung verläuft linear mit 67.000 EUR pro Quartal. Bei dieser Kalkulation ist das Darlehen bis 2032 zurückgeführt.

Gewinn-Szenario: Die erste Auszahlung an die Anleger in Höhe von fünf Prozent ist für das Jahr 2019 geplant. Die Auszahlungen sollen sukzessive auf zwölf Prozent steigen. Aus dem Verkauf ist eine weitere Zahlung von rund 118 Prozent vorgesehen. Dabei geht der Anbieter in seinem Szenario von einem Erlös in Höhe von 5,77 Millionen Euro aus. Insgesamt wird bei diesem Szenario eine Rendite von knapp 8,2 Prozent pro Jahr nach Steuern prognostiziert oder einen Gesamtrückfluss von rund 244 Prozent. Der Verkauf des Schiffes ist nach 16 Jahren geplant.

Kosten: Während der Platzierungsphase fallen für Konzeption und Provisionen rund elf Prozent des Kommanditkapitals an. Das bei geschlossenen Beteiligungsmodellen sonst übliche Agio in Höhe von fünf Prozent entfällt bei diesem Angebot. Oltmann hat die Kosten bei Schiffsfonds auch früher schon schmal gehalten.

Steuern: Die pauschale Tonnagesteuer führt zu einem zu versteuernden Ergebnis von rund 0,14 Prozent der Zeichnungssumme ab dem Anschaffungszeitpunkt.

Anbieter: Bis Ende 2016 hat die Oltmann Gruppe 240 Schiffsfonds aufgelegt und davon bereits 163 nach einer durchschnittlichen Laufzeit von nur 6,5 Jahren und mit einer durchschnittlichen Rendite von 18,6 Prozent pro Jahr nach Steuern wieder aufgelöst (siehe Kasten). Inzwischen kann die Oltmann Gruppe knapp 190 Schiffverkäufe nachweisen.

Meiner Meinung nach... Erster Schiffsfonds nach vielen Jahren Pause für private Kapitalanleger. Professionelle Investoren haben die Chancen schon vor geraumer Zeit erkannt. Mit dem MS „Bootes“ beteiligen sich die Zeichner ab 20.000 Euro an einem Schwergutfrachter der neuesten Generation. Die Kalkulation erscheint nachvollziehbar, der Anbieter und seine Partner sind erfahren und vergleichsweise gut durch die Krise gefahren. Alleine der Verkauf von knapp 190 Schiffen ist ein nachweislicher Erfolgsnachweis. Für unternehmerische Anleger, die Sachwerte diversifizieren wollen und darauf vertrauen, dass sich die Krise auf den Schiffsmärkten dem Ende zuneigt.

Vermittler:

Schmidtner
FINANCE

Postfach 62 04 40
22404 Hamburg
Tele : +49 (0) 40 - 325 07 14 - 0
Fax : +49 (0) 40 - 325 07 14 - 50
Info@Schmidtner-GmbH.de
www.Schmidtner-GmbH.de