

# „Die konservative Geschäfts- politik zahlt sich aus“

Keine Hiobsbotschaften für Anleger bei den 101 Schiffen der Conti- Reederei. Die Münchner erwarten aber einen Wandel bei der Finanzierung.

Der Weg ist weit. Erst 2013 erwartet Josef Sedlmeyr, Geschäftsführer der Reederei Conti, eine Entspannung am Containerschiffmarkt. Immerhin: Dank der vorsichtigen Geschäftspolitik kommen die insgesamt 73 Containerschiffe der Münchner ganz gut über die Runden – und die Anleger werden nicht wie bei anderen Fondsanbietern damit konfrontiert, Kapital nachzuschießen oder Ausschüttungen zurückzahlen. Lediglich für drei Schiffe wurde mit Banken eine Tilgungsaussetzung vereinbart.

Auch die Krise im Zusammenhang mit der unter Gläubigerschutz gestellten Reederei Korea Line haben Sedlmeyr und sein Kollege Obermeier gemeistert. Von den zehn Schiffen fahren fünf weiter für die Koreaner, fünf weitere sind anderweitig verchartert und Korea Line übernimmt die Differenz zur ursprünglich vereinbarten Rate. Die Anleger betrifft das kaum – die meisten Schiffe gehören im Rahmen eines „Private Placements“ den Conti-Eignern. Für sechs Schiffe, die für „Korea Line“ bestimmt waren, gelang es, die Bauverträge zu kündigen.

Neue Containerschiffe hat Conti seit Jahren nicht bestellt – die Kaufpreise waren den Münchnern schlicht zu hoch. „150 Millionen Dollar Kaufpreis und eine Tagescharter von 60.000 Dollar passen nicht zusammen“, sagt Obermeier. Oft werde gerade bei den

Containerriesen mit einer viel zu hohen Auslastung kalkuliert.

Die Bayern setzen vorerst weiter auf Bulker, wo die Conti-Prinzipien – günstige Preise, lange Charterverträge, auskömmliche Raten – besser erfüllbar seien. 15 Schiffe sind bereits abgeliefert, weitere elf Schiffe sind hier noch in der Pipeline. 2011 wurden bisher sieben Bulker platziert – davon vier breit im Markt und drei als Private Placements. Die Marktaussichten für Massengutfrachter seien gut, so Sedlmeyr,



Geschäftsführer: Josef Obermeier (links) und Josef Sedlmeyr haben das Unternehmen erfolgreich durch die Krise manövriert.

Flotte	2009	2010
Platzierte Schiffe	134	142
Fahrende Flotte	89	92
Tragfähigkeit in tdw	5.042.193	5.350.029
davon Containerschiffe	76	73
Stellplatzkapazität in TEU	360.371	355.580
durchschn. Kapazität in TEU	4.742	4.871
Ergebnisse		
Charter-/Pooleinnahmen in €	496 Mio.	482 Mio.
Investitionsvolumen kum. in €	6.150 Mio.	6.390 Mio.
Platzierungsvolumen kum. in €	2.533 Mio.	2.624 Mio.



VORTEIL: Die „Hanjin Athens“ (MS „Conti Fremantle“) fährt bereits schuldenfrei.

zumal das Verhältnis zwischen Neuablieferungen, Verschiebungen und Verschrotungen stimme. Aktuell befindet sich die „Conti Tansanit“ in der Platzierung, die von der Bremer BBG bereedert wird.

Aktuell fahren insgesamt 101 Schiffe für Conti. Im Durchschnitt wurde 2010 eine Ausschüttung von gut vier Prozent für die Anleger realisiert. Die Ausschüttungen summieren sich insgesamt auf 65,7 Mio. (vorjahr 70,6 Mio.) Euro. Dazu kamen 8,2 Mio. Euro aus Schiffsverkäufen.

Besonders stolz ist das Haus auf seine Tilgungspolitik: Im vergangenen Jahr wurden 136 Mio. (Vorjahr 120 )Euro zur Tilgung von Schiffshypotheken aufgewendet, davon 34 (Vorjahr: 19) Mio. als Sondertilgungen. Damit waren 40 Prozent der fahrenden Flotte – 37 von 92 Schiffen – schuldenfrei, im Schnitt 2,5 Jahre früher als prospektiert.

### Asiatische Banken in den Startlöchern

Trotz des aktuell schwierigen Fahrwassers für Schiffsfonds glaubt Obermeier an die Zukunft des KG-Modells: „Es bleibt eine hervorragende Möglichkeit für Privatinvestoren, sinnvolle unternehmerische Beteiligungen einzugehen.“ In ein gut diversifiziertes Portfolio gehöre ein Schiffsfonds. Allerdings rechnet der Conti-Geschäftsführer mit einer Marktberreinigung: „Es wird weniger Volumen und weniger Anbieter geben.“ Unter den Aspekten Qualität und

Transparenz seien 15 bis 20 Player in Ordnung – schließlich seien Schiffsbeteiligungen ein anspruchsvolles Produkt. „Natürlich läuft in 15 Jahren nicht immer alles wie im Prospekt. Aber man muss sich seiner Verantwortung stellen“, sagt Obermeier.

Wegen der Schwierigkeiten deutscher Schiffsbanken und der Anforderungen von Basel III seien Fremdkapitalquoten von 70 Prozent künftig kaum zu realisieren. Allerdings erwartet Obermeier, dass Banken aus China und Südkorea sich stärker an der Finanzierung dort gebauter Schiffe beteiligen – zu besseren Konditionen, als sie Geldhäuser hierzulande anbieten könnten. Mit einer chinesischen Bank befinde man sich in konkreten Gesprächen.

### Deutsche Flagge in Gefahr

Conti-Geschäftsführer Sedlmeyr äußerte sich enttäuscht über den faktischen Rückzug der Bundesregierung aus dem Maritimen Bündnis: „Wenn man ein Gentlemen's Agreement macht, sollte man sich daran halten.“ Rund 70 Prozent der Containertonnage von Conti bzw. der Beteiligung NSB führen aktuell unter deutscher Flagge. Conti und NSB stünden zu ihrer Verantwortung für Ausbildung und Beschäftigung in Deutschland. Aber ohne Förderung sei der Wettbewerbsnachteil zu groß. „Wir können nicht sagen: Egal, was kommt, wir fahren immer deutsche Flagge.“