

# Leistungsbilanz

1986 - 2012



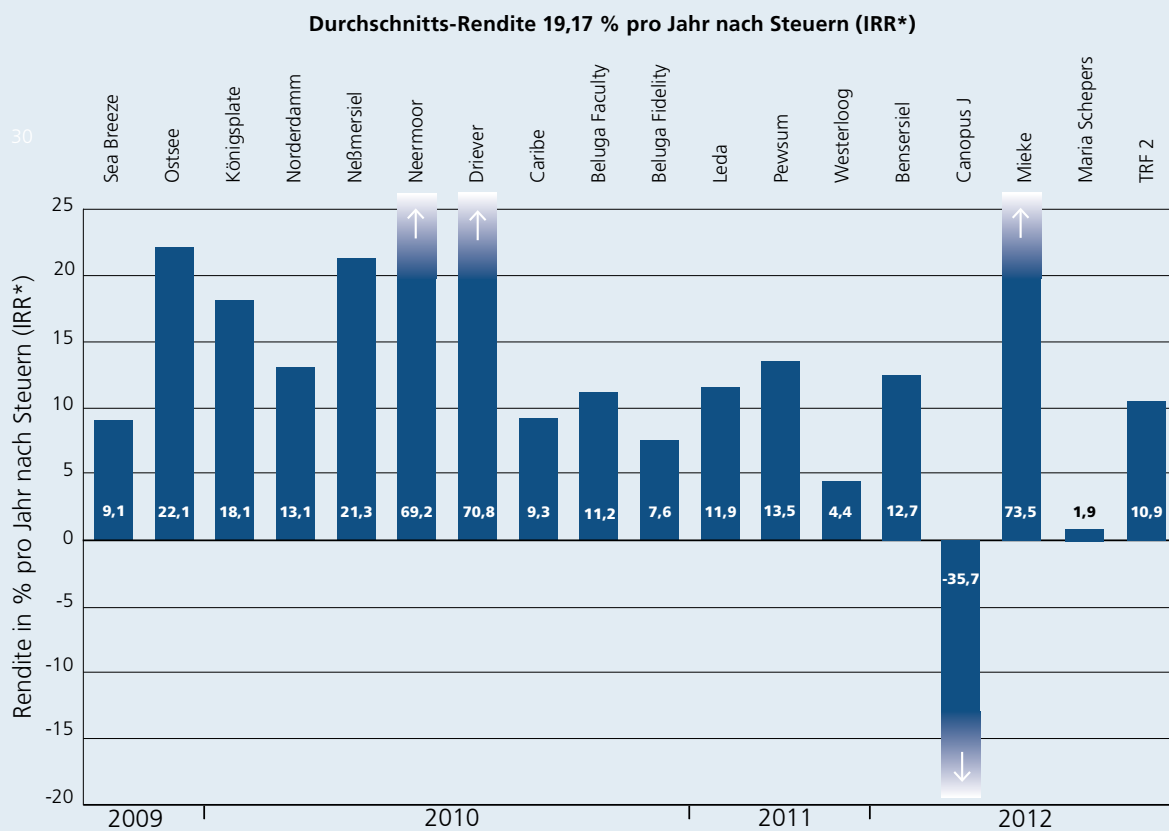
# Inhalt

- Einführung ..... 04
- Die Oltmann Gruppe ..... 06
- Philosophie der Schiffsverkäufe ..... 14
- Geschäftsverlauf 2012 ..... 20
- Verkaufte Schiffsfonds ..... 24
- Die fahrende Flotte ..... 30
- Der Markt ..... 38
- SkySails ..... 44
- Die Steuern ..... 50
- Bescheinigung ..... 51
- Glossar ..... 52

## Ergebnisse 18 verkaufter Schiffe in den Krisenjahren 2009 - 2012

Für Unternehmensgründer Jan Luiken Oltmann galt schon vor über 26 Jahren, dass nur die endabgewickelten Projekte wirklich etwas über den wirtschaftlichen Gesamterfolg der Anlage und die Leistungsfähigkeit eines Fondsanbieters aussagen.

Auch in den vergangenen Krisenjahren konnten zahlreiche Investments mit hohen Renditen verkauft werden.



\*IRR-Methode: siehe Seite 19.

## Ergebnisse aufgelöster Schiffsfonds seit Unternehmensgründung 1986

Die Oltmann Gruppe konnte seit 1988 fast in jedem Jahr Schiffe mit guten Ergebnissen verkaufen – unabhängig von der

Situation auf den Schifffahrtsmärkten. Insgesamt sind dies bereits 141 aufgelöste Fonds bis Ende 2012.

### Durchschnittsrendite 25,91 % pro Jahr nach Steuern (IRR\*)

Nr.	Name	Rendite in % p. a. n. St. (IRR*)	Nr.	Name	Rendite in % p. a. n. St. (IRR*)
1	Pacific Sun	54,53%	72	Leo J	16,44%
2	Eastern Trader	314,30%	73	Crusader	7,01%
3	Eastern Merchant	174,97%	74	Memmert	15,00%
4	Pacific Star	29,97%	75	Heimar J	11,10%
5	Kouris	160,42%	76	Gemini J	7,71%
6	Natascha	26,66%	77	Spiekeroog	10,92%
7	Bingum I	32,16%	78	Columba J	164,24%
8	Wilma	25,27%	79	Ilka	11,67%
9	Sailor	33,35%	80	Niels	12,75%
10	Rheiderland	14,76%	81	Riffgat	16,76%
11	Jan Luiken	18,29%	82	Jemgumer Sand	11,70%
12	Tanja	9,58%	83	Bremer Uranus	10,33%
13	Clipper	18,78%	84	Anke J	11,88%
14	Mellum I	118,93%	85	Horsbornplate	12,00%
15	Leda I	15,81%	86	Ranzel	11,95%
16	Baltrum	49,88%	87	Hamburger Sand	10,97%
17	Sea Trent II	33,03%	88	Ditzum	4,92%
18	Borkum	54,46%	89	Björn	18,42%
19	Bingum II	21,91%	90	Anna J	12,74%
20	Amrum I	54,30%	91	Star (Athene)	5,08%
21	Sea Trent	25,25%	92	Triton Commander	5,38%
22	Eastern Steamer	0,94%	93	Nicole G.	14,32%
23	Riomar	0,78%	94	Ems	7,09%
24	Sina	11,14%	95	Amisia J	25,77%
25	Sea Danube	12,71%	96	Jade Gas	1,36%
26	Paapsand	63,89%	97	Jümme Gas	2,88%
27	Laura Helena	22,97%	98	Janssand	13,56%
28	Bremer Makler	38,24%	99	Sagitta J	21,92%
29	Juist	42,93%	100	Torum	15,24%
30	Bremer Merkur	33,36%	101	Carina J	20,49%
31	Fletum	51,38%	102	Harle	36,48%
32	Hatzumer Sand	23,80%	103	Ingo J	17,49%
33	Dukegat	52,98%	104	Papillon	16,48%
34	Anke S	28,49%	105	Grimm	4,30%
35	Bremer Reeder	30,46%	106	Triton Captain	12,46%
36	Marina ex Karla D.	9,11%	107	Thamesis	12,16%
37	Nadine	8,31%	108	Geise	16,67%
38	Erika H.	7,84%	109	Helgoland	10,12%
39	Pogum	17,50%	110	Bremer Saturn	8,69%
40	Frigga	39,92%	111	Canopus J I	22,04%
41	Herm J I	36,75%	112	Regina J	15,31%
42	Lebafelde	19,35%	113	Stephan J	14,51%
43	Wester Till	25,30%	114	Gerd J	15,30%
44	Pegasus	13,69%	115	Amrum II	19,35%
45	Merkur	13,56%	116	Triton Loga	13,64%
46	Harun J	24,05%	117	Angela J	14,80%
47	Stella J I	24,49%	118	Lebasee	14,50%
48	Diana J (ASTOR)	25,05%	119	Tomke	14,58%
49	Remmer	7,51%	120	Hydra J	14,14%
50	Musketier	34,37%	121	Doris J	16,41%
51	Osterems	27,85%	122	Reide	23,79%
52	Dollart Gas	11,72%	123	Norderney	30,93%
53	Leba	7,21%	124	Heinger G.	18,40%
54	Markab J	34,33%	125	Möwensteert	24,32%
55	Emma Helene	10,16%	126	Lupus J	28,38%
56	Bremer Flagge	53,28%	127	Moldavia	57,78%
57	Dyksterhusen	10,08%	128	13. TRF - Borkum -	27,50%
58	Westerems	6,75%	129	Hertha O.	53,57%
59	Diana J (MARE)	24,94%	130	Canis J	12,64%
60	Triton Navigator	8,52%	131	Mosa	15,67%
61	1. TRF - Neuwerk	42,00 %	132	Simone J	14,98%
62	Friesland	67,26%	133	Philip O.	32,78%
63	Sjard	27,85%	134	Mira J	13,02%
64	Kopersand	13,99%	135	Triton Star	2,61%
65	Maria J	9,33%	136	Annlén G.	14,28%
66	Midlumer Sand	8,48%	137	Themse	19,87%
67	Nesserland	28,61%	138	Sea Breeze	9,15%
68	Jansum	7,82%	139	Leda II	11,88%
69	Dollart	13,84%	140	Canopus J II	-35,74%
70	Wilke	8,30%	141	TRF 2	10,95%
71	Haaksgat	15,62%			

\*IRR-Methode: siehe Seite 19.



# Einführung

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dieser Leistungsbilanz möchten wir Sie über die Entwicklung unserer 228 seit 1986 aufgelegten Fonds informieren. Dabei beziehen wir – anders als viele andere Emissionshäuser – auch die Fonds mit ein, deren Auflösung bereits mehr als 10 Jahre zurück liegt. Mit dieser Leistungsbilanz möchten wir Ihnen einen vollständigen Eindruck von unserer Historie und unserer Leistung vermitteln.

Der Seetransport bietet aufgrund der weiter voranschreitenden Globalisierung für Investoren weiterhin sehr gute Renditechancen. An der Tatsache, dass rund 95 Prozent des weltweiten Güter- und Warenverkehrs per Schiff abgewickelt werden, wird

sich auf absehbare Zeit nichts ändern. Der Welthandel wird Prognosen des Internationalen Währungsfonds (IWF) zufolge auch in den kommenden Jahren zulegen, die Weltbank rechnet mit einem weiter steigenden Wirtschaftswachstum. In der schweren Schifffahrtskrise sind die Ankaufspreise von Seeschiffen so stark gesunken, dass der Einstieg in diesen langfristigen Wachstumsmarkt gerade in der Krise „zu Krisenpreisen“ sehr lukrativ erscheint.

2012 hat die Oltmann Gruppe vier Schiffsfonds platziert bzw. teilplatziert: zwei Schwergutschiffe und zwei antizyklische Fonds, die die aktuellen „Krisenpreise“ ausnutzen sollen. Im

Jahr 2012 hat die Oltmann Gruppe darüber hinaus eine weitere Innovation entwickelt, die Anfang des folgenden Jahres in den Vertrieb ging: Das antizyklische und bankenfreie „Eigenkapitalkonzept<sup>3</sup>“. Dieser Fonds mit seinen drei verschiedenen Anlageprofilen bietet erstmalig drei besondere Sicherheitskomponenten in einer Schiffsbeteiligung: 1.) Reines Eigenkapital – kein Fremdkapital von Banken. 2.) Absicherung durch den Stahlwert der Schiffe in dem sichersten der drei Profile. 3.) Ankauf der Schiffe zu äußerst günstigen „Krisenpreisen“, zum Teil nicht weit über dem Stahlwert.

Obwohl das Jahr 2012 noch von der schweren Schifffahrtskrise geprägt war, konnten drei Schiffe und ein Fonds mit Gewinn verkauft werden. Die Durchschnittsrendite lag bei 24,77 % pro Jahr nach Steuern (IRR\*). Erstmalig in der 27jährigen Geschichte der Oltmann Gruppe musste ein Schiff leider mit Verlust veräußert werden. Insgesamt lag die Durchschnittsrendite aller Verkäufe im herausfordernden Jahr 2012 bei 12,67 % pro Jahr nach Steuern (IRR\*).

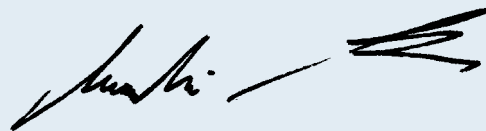
Ein Teil der fahrenden Flotte der Oltmann Gruppe konnte sich 2012 den heftigen und lang anhaltenden Verwerfungen an den Schifffahrtsmärkten leider nicht entziehen. Teilweise lagen die Einnahmen unter Plan, so dass diverse Fonds keine Auszahlungen an die Anleger leisten konnten. Einige Fonds konnten darüber hinaus auch keine Zins- und Tilgungszahlungen an die finanzierende Bank vornehmen. Auch der Schiffsbeteiligungsmarkt ist natürlich keine Einbahnstraße, was aber über 26 Jahre lang bei der Oltmann Gruppe so war. In der Krise haben wir unsere Mannschaft um erfahrene Experten verstärkt, um den erhöhten Anforderungen an ein bestmögliches Management und Controlling der Fonds gerecht zu werden. Einige weitere Notverkäufe und auch Insolvenzen sind aufgrund der ungewöhnlich langen und schweren Krise aber leider nicht auszuschießen.

Bis zum 31. Dezember 2012 hat die Oltmann Gruppe insgesamt 228 Fonds aufgelegt, die in 287 Schiffe investierten. Davon wurden zu diesem Stichtag insgesamt 162 Schiffe verkauft und 141 Fonds bereits wieder aufgelöst. Mit diesen Fonds haben die Anleger bei einer durchschnittlichen Laufzeit von 5,7 Jahren im Schnitt eine Rendite von rund 25,9 Prozent pro Jahr nach Steuern (IRR) erzielt. Nach unserer Kenntnis gibt es keinen Initiator von Schiffsfonds in Deutschland, der eine vergleichbare Zahl von Fonds aufgelegt und einen ähnlichen Anteil davon nach so kurzer Zeit mit so guten Ergebnissen wieder aufgelöst hat.

Die vergleichsweise hohen Renditen, die Anleger mit unseren Beteiligungsangeboten durchschnittlich erzielt haben, sind auch insbesondere das Resultat der umfassenden Expertise unserer Partnerreedereien im Management von Schiffsfonds. Diese beruht auf langjährigen Erfahrungen und einem bewährten Netzwerk von Kooperationspartnern. Außerdem zeichnen sich unsere Fonds durch eine konsequente Orientierung am wirtschaftlichen Erfolg der Fondszeichner aus. So partizipiert die Oltmann Gruppe nicht an den Gewinnen aus der Veräußerung von Schiffen. Zudem fallen bei unseren Fonds beispielsweise keine Kosten für Platzierungsgarantien, Treuhandgebühren etc. und vor allem nicht das branchenübliche Agio an. Die erreichten Kostenersparnisse summieren sich bereits auf über 122 Millionen Euro in 27 Wirtschaftsjahren.

Wir möchten unseren Investoren und Partnern unseren herzlichen Dank für ihr Vertrauen aussprechen. Wir werden auch weiterhin alles daran setzen, dieses Vertrauen zu rechtfertigen.

Leer, im März 2014



André Tonn  
Geschäftsführender Gesellschafter





**Die Oltmann Gruppe**

## Die Oltmann Gruppe – Schiffsfondsinitiator mit langjähriger Erfahrung

Die Oltmann Gruppe wurde 1986 in Leer in Ostfriesland, dem zweitgrößten deutschen Reedereistandort, gegründet und zählt heute zu den führenden deutschen Emissionshäusern für Schiffsfonds. Im Gründungsjahr des Unternehmens platzierte der Gründer und Namensgeber Jan Luiken Oltmann sein erstes mit Eigenkapital finanziertes Schiff, das MS „Jan Luiken“ der Reederei Hartmann. Bis zum Stichtag der vorliegenden Leistungsbilanz am 31.12.2012 hat die Oltmann Gruppe seitdem insgesamt 287 Schiffe mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von mehr als 3,0 Milliarden Euro finanziert. Dabei arbeitet sie stets mit renommierten und traditionsreichen Reedereien zusammen, wie beispielsweise seit über zwei Jahrzehnten mit den Reedereien Briese aus Leer und Jüngerhans aus Haren (Ems).

Bei der Auswahl der finanzierten Schiffe fokussiert sich die Oltmann Gruppe im Unterschied zu zahlreichen anderen Initiatoren nicht auf große Containerschiffe, Tanker oder große Bulker, sondern auf kleinere Seeschiffe wie beispielsweise Mehrzweckfrachter und Schwergutschiffe. Außerdem gilt die Oltmann Gruppe als ein Pionier und marktführender Anbieter von antizyklischen Investitionsstrategien (Schnäppchenfonds, Eigenkapitalkonzept<sup>3</sup>, Tonnagesteuer Renditefonds u. a.).

Von den insgesamt 228 Schiffsfonds, die die Oltmann Gruppe seit 1986 aufgelegt hat, sind bis Ende 2012 141 Fonds wieder aufgelöst worden. Dabei erzielten die Anleger im Durchschnitt nach einer Laufzeit von 5,7 Jahren eine Rendite von rund 25,9 Prozent nach Steuern (IRR\*).



Verkaufte Schiffe bis 31.12.2012 in Kurzform	
Anzahl der abgewickelten Schiffsfonds	141
verkaufte Schiffe	162
durchschnittliche Rendite (IRR*) p. a. nach Steuern	25,91 %
durchschnittliche lineare Rendite p. a. nach Steuern	41,76 %
durchschnittliche Laufzeit	5,7 Jahre

Die Jahre 1986 bis 2012 in Kurzform	
Gesamtinvestitionsvolumen	EUR 3.069.516.700
Eigenkapitalvolumen	EUR 1.229.700.800
<b>Platzierte Fonds</b>	<b>227</b>
davon Neubau-Schiffe	113
davon Secondhand-Schiffe	82
davon Tonnagesteuer Renditefonds	28
davon Dachfonds	1
davon Private Equity Fonds	3
<b>abgewickelte Fonds</b>	<b>141</b>
davon Neubau-Schiffe	64
davon Secondhand-Schiffe	74
<b>davon verkaufte Tonnagesteuer Renditefonds</b>	<b>3</b>
daneben Schiffsverkäufe aus dem 3. TRF**-Bestand	12
daneben Schiffsverkäufe aus dem 5. TRF**-Bestand	10
daneben Schiffsverkäufe aus dem 26. TRF**-Bestand	5
daneben Schiffsverkäufe aus dem 28. TRF**-Bestand	1

\* IRR-Methode: siehe Seite 19, \*\* TRF - Tonnagesteuer Renditefonds.



**A = Initiator mit sehr guter Qualität**







## Die Oltmann Gruppe im Detail

### Gründung und Unternehmenshistorie

Die Oltmann Gruppe wurde am 28. Juni 1986 durch Jan Luiken Oltmann als Zusammenschluss selbständiger Finanzdienstleister gegründet. Der Firmengründer hat André Tonn als seinen Nachfolger ausgewählt, so dass der damalige Vertriebsleiter im Jahr 2004 Geschäftsführer wurde. Seit dem 1. Januar 2009 ist André Tonn geschäftsführender Gesellschafter. Zum 31. Dezember 2012 beschäftigte das Unternehmen neun Mitarbeiter.

### Management

André Tonn ist geschäftsführender Gesellschafter der Oltmann Gruppe GmbH & Co. KG. Der gebürtige Hamburger, Jahrgang 1968, machte sich nach einer dualen Ausbildung im technischen und kaufmännischen Bereich und vertrieblichen Führungspositionen als Anlageberater selbständig. Seit 1993 liegt sein Schwerpunkt auf unternehmerischen Beteiligungen wie Schiffsfonds, Immobilienfonds u. a. 1995 gründete er die Finanz- und Wirtschaftskanzlei André Tonn GmbH und arbeitete seitdem als Anlageberater für die Oltmann Gruppe; 2001 übernahm er die Vertriebsleitung. 2004 wurde Tonn zum Geschäftsführer berufen; seit 2009 ist er geschäftsführender Gesellschafter.

### Gesellschafter

Persönlich haftende Gesellschafterin ist die Oltmann Gruppe Verwaltungs GmbH.

### Unternehmensgegenstand

Die Oltmann Gruppe initiiert Fondsbeteiligungen im maritimen Sektor.

### Höhe des Kommanditkapitals

Zum 31.12.2012 betrug das Kommanditkapital der Oltmann Gruppe GmbH & Co. KG 300.000,00 Euro.

### Anleger

An allen von der Oltmann Gruppe angebotenen Vermögensanlagen beteiligten sich bis zum 31.12.2012 insgesamt über 10.000 Anleger. Das Emissionsvolumen belief sich zu diesem Stichtag auf 1,23 Milliarden Euro; das Gesamtinvestitionsvolumen betrug mehr als 3,06 Milliarden Euro.

### Firma und Rechtsform

Oltmann Gruppe GmbH & Co. KG

Ledastraße 17, 26789 Leer

Tel: 0049 (491) 912 20 45

Fax: 0049 (491) 912 20 46

info@oltmanngruppe.de | www.oltmanngruppe.de

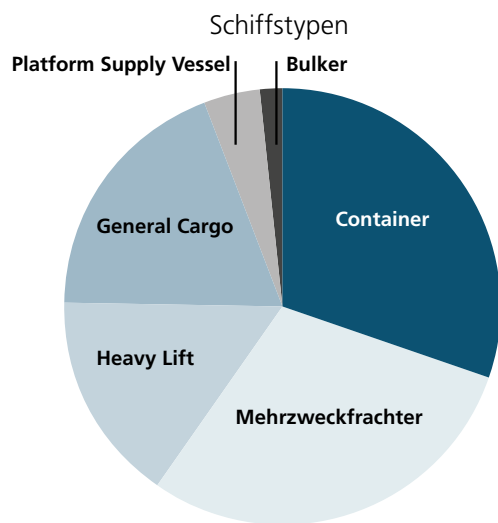
Rechtsform: Kommanditgesellschaft / GmbH & Co. KG

Handelsregister: HRA 110663 beim Amtsgericht Aurich

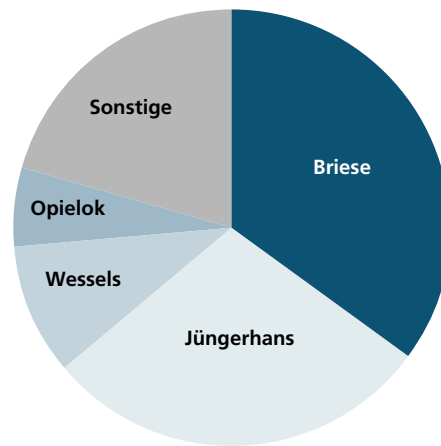
### Angaben zu wesentlichen Beteiligungsgesellschaften

Es bestehen keine weiteren wesentlichen Beteiligungen an der Oltmann Gruppe.

## Struktur der fahrenden Flotte



## Vertragsreeder



## Gesundes Wachstum bei Fonds und Investitionsvolumen

### Anzahl und Investitionsvolumen der Fonds p. a. von 1986 bis 2012

Jahr	Anzahl der Fonds	Investitionsvolumen in Euro ca.
1986	1	8.129.500
1987	3	11.468.300
1988	7	24.961.000
1989	3	15.086.600
1990	4	39.333.700
1991	4	25.951.900
1992	8	68.574.600
1993	18	115.258.300
1994	13	128.996.300
1995	19	94.375.500
1996	7	55.643.900
1997	17	124.234.700
1998	13	106.328.200
1999	5	65.838.600
2000	16	167.983.100
2001	8	75.871.400
2002	6	90.359.700
2003	7	146.399.700
2004	11	180.367.100
2005	7	180.985.400
2006	16	294.285.000
2007	15	382.308.100
2008	8	231.320.000
2009	3	156.378.700
2010	5	150.174.800
2011	1	92.925.500
2012	2	35.977.100

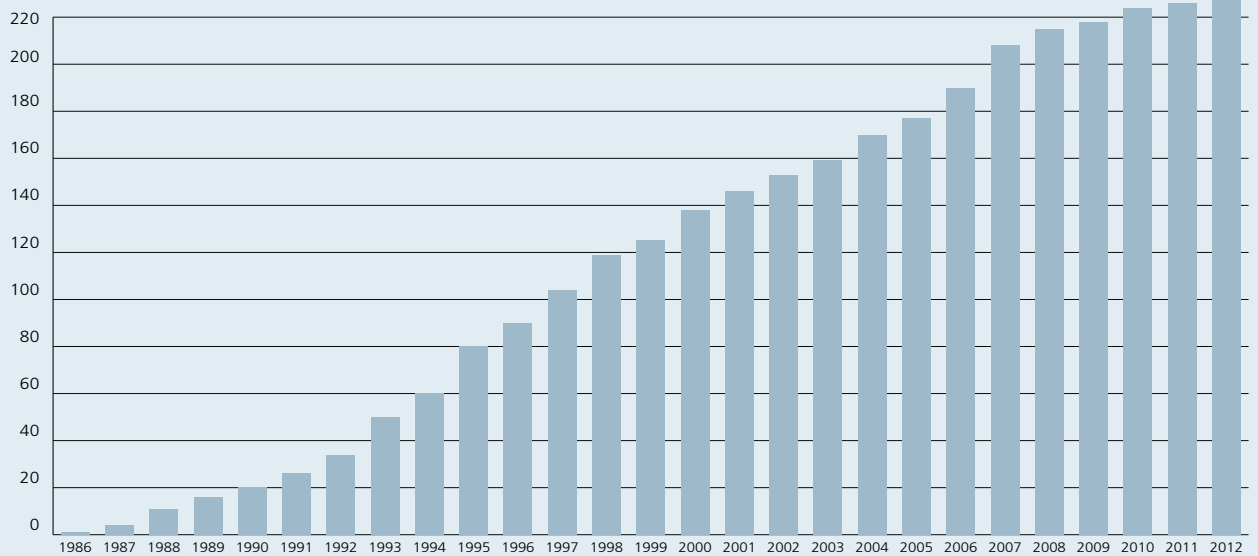
### Harmonisches Wachstum

Die Schifffahrtsmärkte unterliegen wie alle Märkte unregelmäßigen Schwankungen. Ziel der Oltmann Gruppe ist es daher nicht, jedes Jahr eine ähnliche Anzahl an Schiffsfonds zu emittieren. Stattdessen hängt die Zahl der aufgelegten Fonds von der jeweiligen Marktsituation ab.

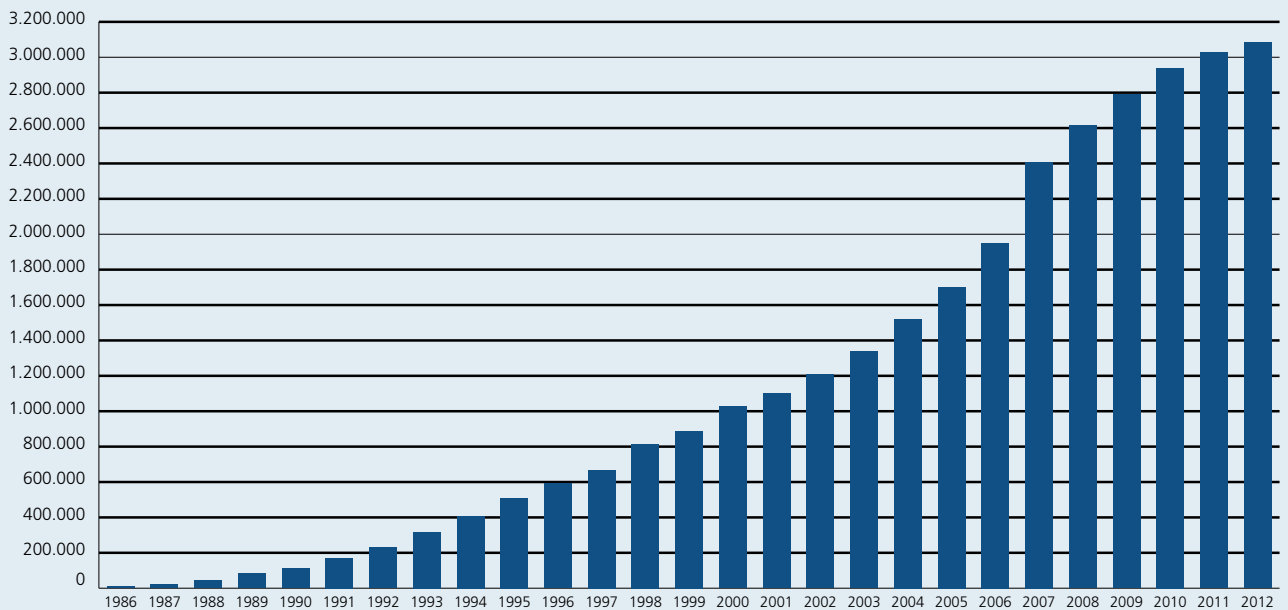
### Kein Wachstum „um jeden Preis“

Die Grundlage für das Wachstum ist stets die Qualität der Beteiligungsangebote. Ein „Wachstum um jeden Preis“, das zu Lasten der Qualität der Beteiligungsangebote geht, hat das Unternehmen bewusst vermieden. Trotz der konservativen Herangehensweise wächst sowohl die Anzahl der platzierten Schiffe als auch das Investitionsvolumen der Oltmann Gruppe – der Marktentwicklung angemessen – seit Jahren.

### Anzahl der platzierten Schiffsfonds, kumuliert



### Investitionsvolumen der Oltmann Gruppe in Mio. Euro, kumuliert



## Was die Oltmann Gruppe auszeichnet

### Spezialisierung auf wachstumsstarke Teilmärkte

Der Fokus der Oltmann Gruppe liegt von jeher auf der kleineren Tonnage, deren Bedeutung im internationalen Warentransport sehr wichtig ist. Aufgrund der höheren Dichte von Schifffahrtsunternehmen in diesen Märkten sind auch die Veräußerungsaussichten für Schiffe in dieser Klasse deutlich höher.

### Niedrige Fondsnebenkosten

Die Oltmann Gruppe verzichtet auf ein Agio ebenso wie auf Treuhandgebühren, Platzierungsgarantiegebühren und ähnliche Weichkosten. Die Ersparnis für die Anleger beträgt bislang insgesamt über 122 Millionen Euro. Auch die geringeren Vertriebsprovisionen, die die Oltmann Gruppe für ihre Fonds zahlt, halten die Fondsnebenkosten niedrig. Letztlich sorgt jede eingesparte Kostenposition in der Verwaltung, im laufenden Betrieb und während der Investitionsphase dafür, dass in der laufenden Bewirtschaftung und vor allem mit dem Verkauf attraktive Renditen erzielt werden können.

### Lange Erfolgshistorie

Zwischen 1986 und 2012 hat die Oltmann Gruppe 228 Beteiligungsangebote mit insgesamt 287 Schiffen und einem Gesamtinvestitionsvolumen von über 3,06 Milliarden Euro emittiert und zählt zu den führenden Emissionshäusern im Schiffsbereich. Bis zum Jahresende 2012 hat die Oltmann Gruppe bereits 162 Schiffe verkauft sowie 141 Fonds (rund 61 Prozent aller aufgelegten Schiffsbeteiligungen) nach einer durchschnittlichen Laufzeit von nur 5,7 Jahren aufgelöst. Dabei wurde eine durchschnittliche Rendite von 25,9 Prozent pro Jahr (IRR\* nach Steuern) für die Anleger realisiert.

### Innovative Investments

Trotz betont konservativer Geschäftspolitik hat die Oltmann Gruppe zusammen mit den Partnerreedereien stets auch auf innovative Projekte gesetzt. Die Oltmann Gruppe gilt als Pionier bei antizyklischen Investments. In den Jahren 2012 und 2013 hat die Oltmann Gruppe die antizyklischen und bankenfreien Eigenkapitalfonds entwickelt. Gemeinsam mit der Reederei Briese hat die Oltmann Gruppe im Jahr 2000 den ersten Schiffsrenditefonds ohne Verlustzuweisung entwickelt. Daraus sind die heute üblichen renditeorientierten Schiffsfonds als eigene Anlageklasse entstanden.

\*IRR-Methode: siehe Seite 19.

## Die Oltmann Maximen – 10 Grundsätze für Ihren Anlageerfolg

**Das Vertrauen der Anleger in unsere Schiffsbeteiligungsprojekte und die mit uns zusammenarbeitenden Reedereien bildet die Grundlage des Erfolges. Dieses Vertrauen ist unter anderem durch die langjährige Zusammenarbeit mit den Reedereien gewachsen.**


- 01.** Grundlage für oder gegen eine Investition ist der Schiffsmarkt. Auch wenn man vom Vertrieb von Schiffsbeteiligungen lebt, ist die Nachfrage auf dem Anlagekapitalmarkt allein keine ausreichende Entscheidungsgrundlage.
- 02.** Der Erfolg einer Schiffsbeteiligung beginnt mit dem Bau- bzw. Kaufpreis. In Zusammenarbeit mit den Reedereien ist auf faire Bau- und Kaufpreise, ohne versteckten Aufpreis, zu achten.
- 03.** Ein weiteres „Muss“ im Sinne des Anlegers ist die qualifizierte und vor Ort arbeitende Bauaufsicht zur Kontrolle der Werft.
- 04.** Bei der Platzierung von Beteiligungskapital sind die Nebenkosten niedrig zu halten, das gilt auch für Vertriebsprovisionen.
- 05.** Agio wird weder bei den Einschiffs- noch bei den Mehrschiffsgesellschaften erhoben.
- 06.** Jede eingesparte Kostenposition in der Verwaltung und in der Investitionsphase des Fonds oder für andere „Dienstleistungen“ hilft dem Fonds, das Schiff verkäuflich zu halten.
- 07.** Fondsgesellschaften sind keine Selbstbedienungsläden. Beiräte zum Beispiel sind im Sinne der Anleger nur im Bedarfsfall zu wählen.
- 08.** Eine Investition auf dem Schiffsmarkt muss sich auf der Basis aktueller, konservativ bewerteter Zahlen rechnen. Entscheidend sind reale, langfristige Ergebnisse.
- 09.** Betriebskosten müssen konservativ prognostiziert und eingehalten werden.
- 10.** Im Sinne des Anlegers sind in enger Zusammenarbeit mit dem Management die Fonds zu betreuen und ein konsequentes Controlling durchzuführen.

# Philosophie der Schiffsverkäufe





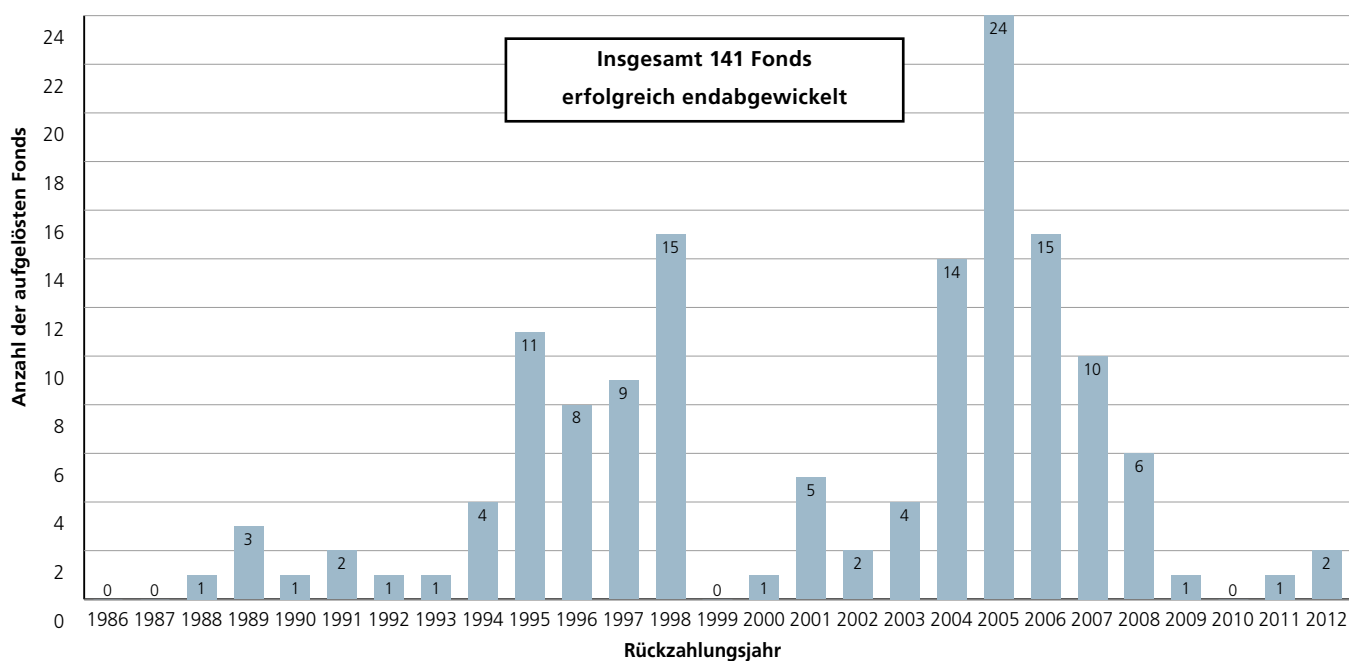
 BBC Chartering

 BBC Chartering

## Philosophie der Schiffsverkäufe

Der Erfolg einer Schiffsbeteiligung hängt wesentlich vom Verkaufserlös ab. Entscheidend sind dabei günstige Einkaufspreise in Kombination mit einem richtigen Markttiming und geringe Fondsnebenkosten durch schlanke Kostenstrukturen in der Verwaltung und der Investitionsphase. Aus diesem Grund zahlt die Oltmann Gruppe nur deutlich reduzierte Vertriebsprovisionen bzw. Kapitalbeschaffungskosten und verzichtet auf Treuhandgebühren, Kosten für Platzierungsgarantien u. ä. Auch auf das branchenübliche Agio verzichtet die Oltmann Gruppe.

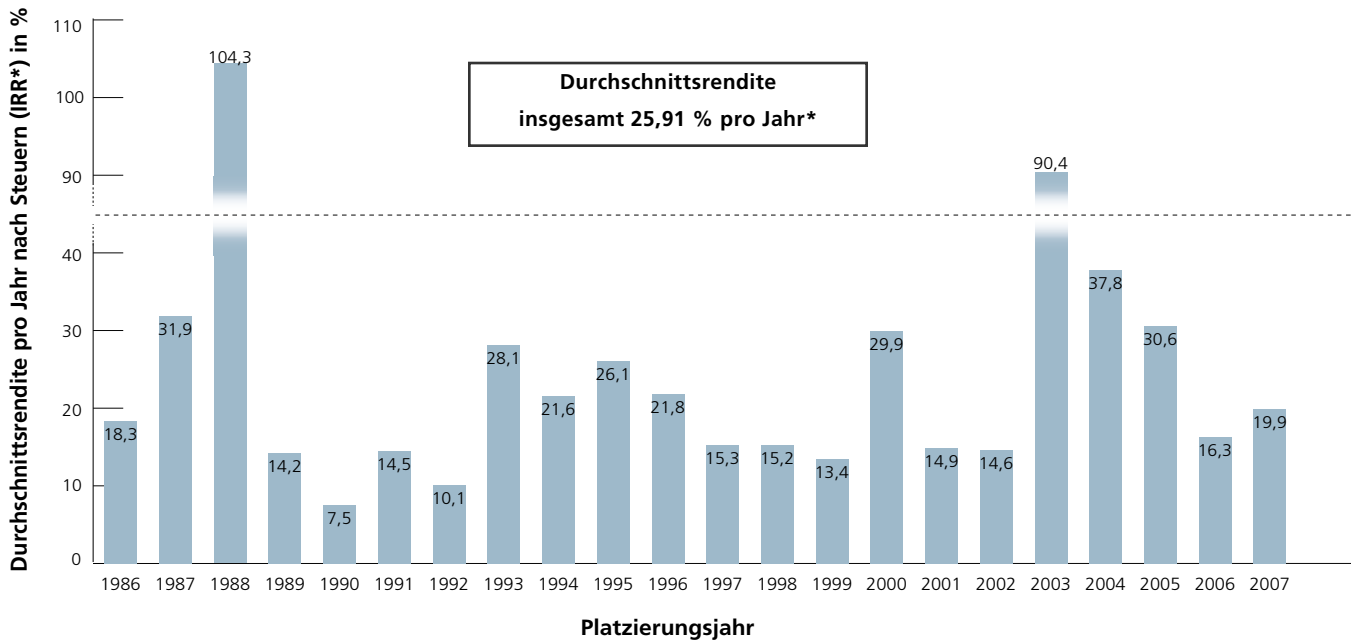
## Aufgelöste Fonds 1986 bis 2012



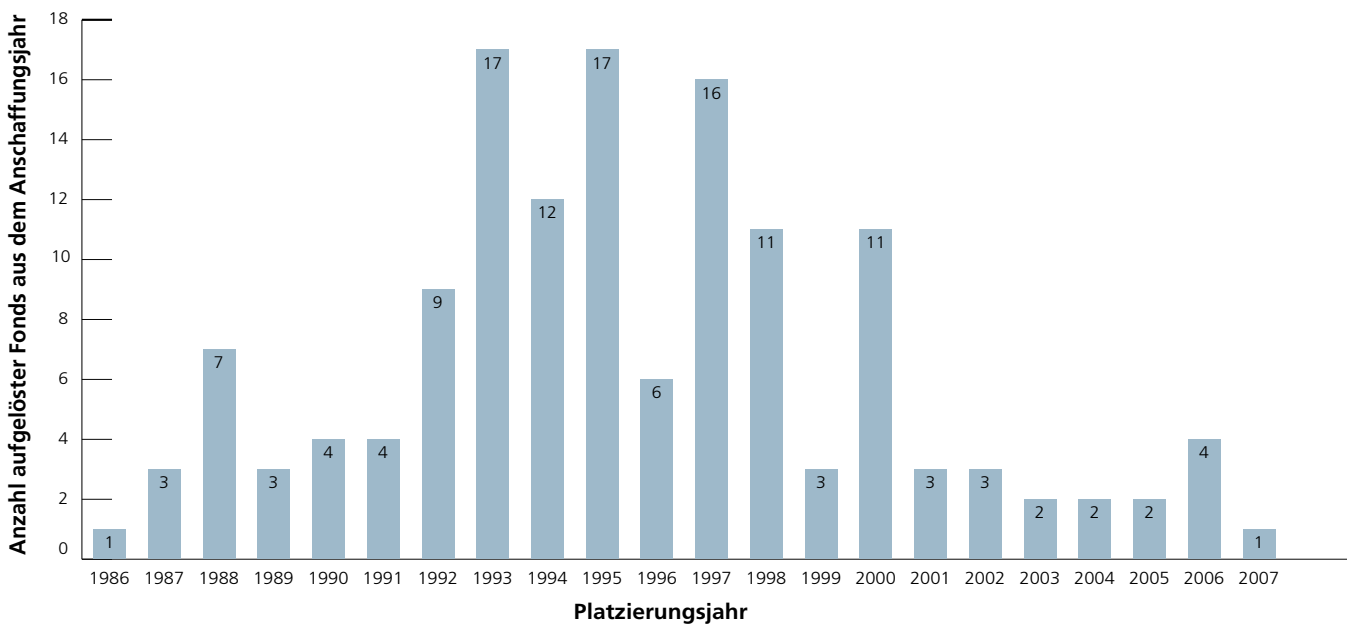
\*IRR-Methode: siehe Seite 19.



## Durchschnittsrendite der aufgelösten Fonds aus den einzelnen Platzierungsjahren



## Anzahl aufgelöster Fonds aus den einzelnen Platzierungsjahren



Die oben stehenden Grafiken zeigen, dass es der Oltmann Gruppe bislang in jeder Marktphase gelang, ausgezeichnete Durchschnittsrenditen für ihre Anleger zu erwirtschaften. Und zwar unabhängig davon, in welchem Jahr die Schiffe gekauft wurden. Als Beispiel sei hier das Jahr 1995 herausgegriffen: 17 Schiffe, die im Jahr 1995 von der Oltmann Gruppe platziert wurden, sind bereits wieder verkauft worden. Die dabei erzielte Rendite betrug durchschnittlich

26,15 Prozent pro Jahr nach Steuern (IRR\*). Die Grafiken belegen zudem: Der Platzierungszeitpunkt (also auch der Beitrittszeitpunkt des Anlegers) war nicht entscheidend, da die Schiffe durch richtiges Timing zu überzeugenden Ergebnissen wieder verkauft werden konnten. Aus den Platzierungsjahren 2008 bis 2012 wurden aufgrund der kurzen Zeitspanne noch keine Fonds aufgelöst.

\* IRR-Methode: siehe Seite 19.

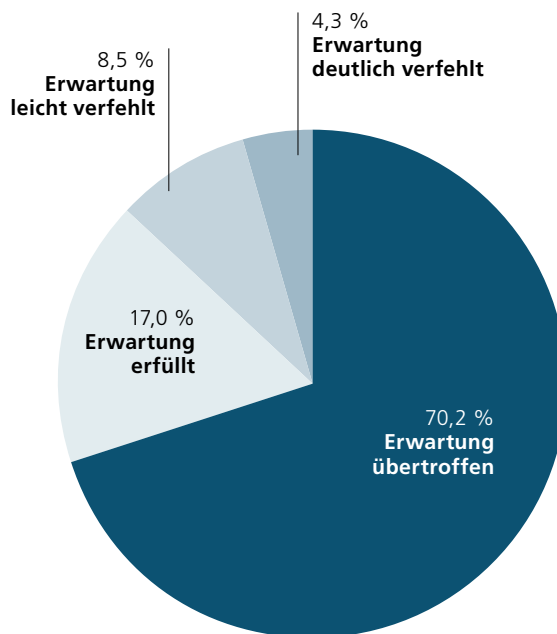
## Die Oltmann Gruppe steht für erstklassige Ergebnisse

Durch die schlanke Kostenstruktur und günstig gewählte Verkaufszeitpunkte ist es der Oltmann Gruppe bis Ende 2012 gelungen, insgesamt 141 der bis dahin 228 initiierten Fonds mit weitestgehend sehr guten Ergebnissen zu verkaufen – unabhängig von der Marktsituation. Dabei haben 71,2 Prozent der verkauften Schiffe die prognostizierten Ergebnisse übertroffen, bei 16,6 Prozent konnten die Ergebnisse die Prognosen erfüllen. Das bedeutet, dass nur bei 12,3 Prozent der Fonds eine Rendite (IRR)\* nach Steuern von unter acht Prozent erwirtschaftet wurde. Zudem zeigt diese Quote die konservative Konzeption der Fonds. Ein erstes Schiff musste aufgrund der lange andauernden Schifffahrtskrise 2012 notverkauft werden.

### Die Bezeichnungen sind wie folgt definiert:

Bei einer Rendite von über 12 Prozent p. a. nach Steuern (IRR\*) gelten die Erwartungen als übertroffen. Bei einem Renditehorizont zwischen 8 und 12 Prozent pro Jahr nach Steuern (IRR\*) gelten die Erwartungen als erfüllt. Bei IRR-Renditen zwischen 3 und 7,99 Prozent pro Jahr nach Steuern (IRR\*) wurden die Erwartungen leicht verfehlt. Deutlich verfehlt wurden die Erwartungen bei IRR-Renditen unter 2,99 Prozent pro Jahr nach Steuern (IRR\*).

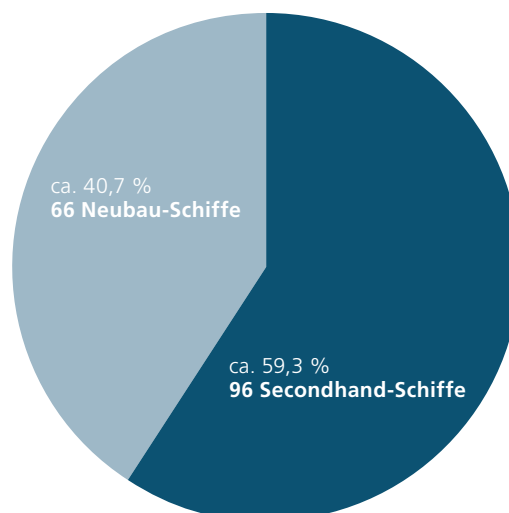
**Die Ergebnisse der verkauften Schiffe haben bei den meisten Fonds die prospektierten Werte deutlich übertroffen**



## Neubauten und Secondhand-Schiffe

Noch überwiegt bei der Oltmann Gruppe der Anteil der verkauften Secondhand-Schiffe über dem der verkauften Neubauverkäufe. Zum Hintergrund: Bis zum 1. Januar 1999 wurde für Neubauschiffe eine Sonderabschreibung gewährt – wurde sie in Anspruch genommen, war ein steuerunschädlicher Verkauf erst nach dem achten Jahr möglich. Aus dieser Zeit resultiert der geringere Anteil verkaufter Neubau-Schiffe der Oltmann Gruppe. Da verschiedene Neubauschiffe mittlerweile die achtjährige Frist überschritten haben und seit nunmehr zehn Jahren keine Sonderabschreibung mehr gewährt wird, hat sich der Anteil der verkauften Neubauschiffe in den vergangenen Jahren deutlich erhöht. Künftig dürfte sich das Verhältnis ausgleichen und sogar umkehren.

**Anteil der verkauften Secondhand-Schiffe überwiegt**



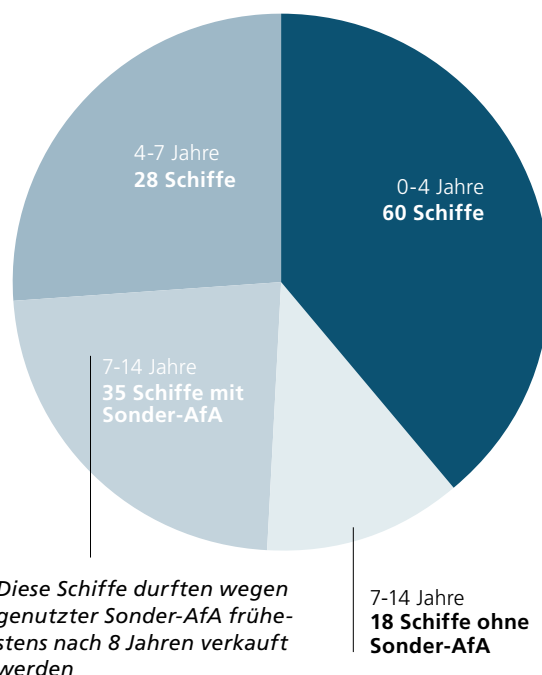
\*IRR-Methode: siehe Seite 19.

## Kurze Fondslaufzeiten

Die Oltmann Gruppe zielt nicht darauf ab, aufgelegte Beteiligungsangebote über Jahrzehnte hinweg fortzuführen. Stattdessen hält sie die Dauer der Kapitalbindung der Anleger möglichst kurz. Bis zum Jahresende 2012 hat sie bereits 141 der bis dahin aufgelegten 228 Schiffsbeteiligungen aufgelöst – nach einer durchschnittlichen Laufzeit von 5,7 Jahren. Über 42 Prozent der Verkäufe hat die Oltmann Gruppe dabei in den ersten drei Jahren realisiert. Über 62 Prozent der Schiffe hat sie in den ersten sechs Jahren veräußert. Anleger erhalten so frühzeitig ihr investiertes Kapital mit einer attraktiven Rendite zurück und sind frei für neue Investitionen.

### Kurze Kapitalbindung durch frühen Verkauf

Unseres Wissens gibt es keinen Initiator von Schiffsbeteiligungen, der eine so große Anzahl von Fonds aufgelegt und davon so viele nach so kurzer Zeit mit einem so guten Ergebnis bereits aufgelöst hat. Legt man diesen hohen Qualitätsmaßstab zugrunde, dann gibt es keinen erfolgreicheren Initiator im Bereich der Schiffsbeteiligungen als die Oltmann Gruppe.



## Interne Zinsfuß-Methode (IRR)

Die Interne Zinsfuß-Methode (IRR) wird am häufigsten für die Berechnung der Rendite von geschlossenen Fonds verwendet. Der interne Zinsfuß ist aber nicht vergleichbar mit den Zinsen auf Sparsbüchern oder Rentenpapieren. Er gibt nicht die Verzinsung des eingezahlten Kapitals, sondern die Verzinsung des jeweils über die Laufzeit des Fonds im Schnitt gebundenen Kapitals an. Die Höhe des gebundenen Kapitals ändert sich während der Laufzeit durch Ausschüttungen, Entnahmen sowie Steuerzahlungen und -erstattungen. Er ist eine durchschnittliche Jahresrendite.

Der interne Zinsfuß bildet aber zutreffend die Eigenrendite auf das zum jeweiligen Stichtag gebundene Kapital ab. Methodenbedingt führen gute Fondsergebnisse in Kombination mit sehr kurzen Laufzeiten zu hohen nominellen internen Renditen.

## Lineare Rendite

Bei der Ermittlung einer linearen Rendite nach Steuern wird der ermittelte Vermögenszuwachs nach Steuern in Relation zum Netto-Eigenkapital nach Abschluss der Investitionsphase (bzw. Verlustzuweisungsphase) und in Abhängigkeit zur Gesamtlaufzeit der Fondsgesellschaft (Zeitpunkt, zu dem 50 Prozent eingezahlt wurden, bis zum Zeitpunkt, zu dem 50 Prozent aus dem Verkauf zurückgeflossen sind) gestellt. Die lineare Rendite berücksichtigt die zwischenzeitlichen Kapitalflüsse (Ausschüttungen, Steuerbelastungen) und damit die laufende Entwicklung des tatsächlich gebundenen Kapitals – anders als die IRR-Methode – nicht.



INDUSTRIAL FIGHTER

# Geschäftsverlauf 2012



## Geschäftsverlauf 2012

Im Jahr 2012 hat die Oltmann Gruppe ihre Strategie weiter verfolgt, sich auf antizyklische Investments und auf das vergleichsweise stabile Nischensegment der Schwergutschifffahrt zu konzentrieren. Insgesamt befanden sich vier Fonds in der Platzierung.

Zwei im Jahr 2011 aufgelegte Beteiligungen konnten 2012 voll platziert werden. Zum einen das Schwergutschiff MS „Wilts- hausen“ der Reederei Briese mit einer Tragfähigkeit von rund 9.600 Tonnen (tdw) und einer hohen Krankapazität von insgesamt 700 Tonnen. Zum anderen das Schwergutschiff Senda J der Reederei Jüngerhans, das seit Ende 2011 als Beteiligung angeboten wurde und ein Schwesterschiff des 2011 ebenfalls erfolgreich platzierten Schwergutschiffs „Eris J“ ist.

Daneben hat die Oltmann Gruppe den „Chancenfonds 2“ der Reederei Briese ihren Anlegern als antizyklisches Investment angeboten. Strategie des „Chancenfonds 2“ ist es, Wertzu- wächse aus Einkaufsvorteilen bei Notverkäufen, Zwangsver- steigerungen etc. von Schiffen zu erzielen und diese bei Ver- käufen zu realisieren. Aufgrund der ungewöhnlich langen und schweren Schifffahrtskrise sind die Einkaufsbedingungen sehr gut. Sowohl Schiffspreise als auch Zinssätze befinden sich auf einem sehr niedrigen Niveau.

Mit Gewinn veräußert werden konnten im Jahr 2012 trotz der schweren Schifffahrtskrise drei Schiffe und ein Fonds. Dabei wurde eine Durchschnittsrendite von rund 24,77 % pro Jahr nach Steuern (IRR\*) erzielt. Herausragend war der Verkauf des Mehrzweckfrachters MS „Mieke“ aus dem Schnäppchenfonds III, der eine Rendite von rund 73,5 % pro Jahr nach Steuern (IRR\*) erzielen konnte.

Trotz der andauernden schweren Marktverwerfungen in der Schifffahrt musste im Jahr 2012 lediglich ein Schiff notverkauft werden. Dies führte bedauerlicherweise erstmals in der 27jäh- rigen Geschichte der Oltmann Gruppe zu einem Verlust für die Anleger.

Insgesamt lag die Durchschnittsrendite aller fünf Verkäufe im herausfordernden Jahr 2012 bei 12,67 % pro Jahr nach Steuern (IRR\*).

Im Jahr 2012 wurden für 11 Schiffe aus den bis Ende 2012 auf- gelegten 228 Fonds Sanierungsmaßnahmen durchgeführt.

Im Jahr 2012 hat die Oltmann Gruppe eine weitere Innovation entwickelt, die im Frühjahr 2013 in den Vertrieb ging. Das an- tizyklische und bankenfreie „Eigenkapitalkonzept<sup>3</sup>“ verbindet drei verschiedene Anlageprofile mit drei besonderen Sicher- heitskomponenten – erstmals in einer Schiffsbeteiligung über- haupt. Der reine Eigenkapitalfonds verzichtet völlig auf Fremd- kapital von Banken. In dem sichersten der drei Profile erfolgt eine Absicherung durch den Stahlwert der Schiffe. Aufgrund der herrschenden äußerst günstigen „Krisenpreise“ können Schiffe zum Teil nicht weit über dem Stahlwert der Schiffe an- gekauft werden.

Das Jahr 2012 in Kurzform		
Gesamtinvestitionsvolumen	EUR	35.977.100
Eigenkapitalvolumen	EUR	18.342.500
<b>Platzierte Fonds</b>		<b>2</b>
davon Neubau-Schiffe		1
davon Tonnagesteuer Renditefonds		0
<b>Endabgewickelte Fonds</b>		<b>2</b>
<b>Verkaufte Schiffe aus noch laufenden Fonds</b>		<b>1</b>
davon Schiffsverkäufe aus dem 28. TRF*		1

\* (TRF) Tonnagesteuer Renditefonds

\*IRR-Methode: siehe Seite 19.

## Platzierte Schiffsbeteiligungen im Jahr 2012

Fondsname	Initiator	Gesamtinvestition <sup>1,2</sup>	Kommanditkapital
1 Dachfonds Nr. 4 (teilplatziert)	Oltmann Gruppe	EUR 0	EUR 1.935.000
2 Wiltshausen (teilplatziert)	Reederei Briese	EUR 19.898.600	EUR 7.370.000
3 Senda J (teilplatziert)	Reederei Jüngerhans	EUR 16.078.500	EUR 6.587.500
4 Chancenfonds II (teilplatziert)	Reederei Briese	EUR 0	EUR 2.450.000
<b>Gesamt 2012</b>		<b>EUR 35.977.100</b>	<b>EUR 18.342.500</b>

\* (TRF) Tonnagesteuer Renditefonds

<sup>1</sup> Die Gesamtinvestition wurde zusätzlich durch Aufnahme von Bankdarlehen auf Ebene der Zielgesellschaften finanziert.

<sup>2</sup> Bei der Gesamtinvestition wurden teilweise auch Planzahlen angesetzt.

## Verkaufte Schiffe/Fonds im Jahr 2012 (vorläufige Werte)

Anschaffung	Verkauf	Schiffsname	Reederei	Secondhand Neubau	Laufzeit in Jahren	Rendite (IRR)** p. a. nach Steuern	Lineare Rendite*** p. a. nach Steuern
1 Okt 02	Apr 12	Bensersiel - TRF* 2	Briese	S	9,6	12,70%	14,25%
2 Jun 06	Aug 12	Canopus J	Jüngerhans	S	6,2	-35,74%	-16,03%
3 Mrz 12	Sep 12	Mieke - TRF* 28	Schepers	S	0,5	73,50%	64,00%
4 Jan 02	Dez 12	TRF* 2	Briese	S	10,9	10,95%	8,44%
5 Aug 02	Dez 12	Maria Schepers - TRF* 2	Schepers	S	10,4	1,95%	0,88%

\* (TRF) Tonnagesteuer Renditefonds

\*\* Renditeermittlung nach der branchenüblichen internen Zinsfuß-Methode (IRR), IRR-Methode: siehe Seite 19

\*\*\* Lineare Rendite: siehe S. 19





BBC ASIA  
ST JOHN'S

BBC ASIA

10000  
10000





## Verkaufte Schiffsfonds

## Verkaufte Schiffsfonds 1986 - 2012<sup>1</sup>

In den Jahren 1986 - 2012 wurden folgende Schiffsfonds verkauft:

	Anschaffung	Verkauf	Schiffsname	Reederei	Secondhand Neubau	Laufzeit in Jahren	Rendite (IRR)* p.a. nach Steuern	Lineare Rendite** p.a. nach Steuern
1	Apr. 87	Mai 88	Pacific Sun	Hartmann	S	1,1	54,53 %	58,71 %
2	Jun. 88	Feb 89	Eastern Trader	Hartmann	S	0,7	314,30 %	287,15 %
3	Okt. 88	Apr 89	Eastern Merchant	Hartmann	S	0,5	174,97 %	132,05 %
4	Jul. 87	Mai 89	Pacific Star	Hartmann	S	1,8	29,97 %	45,59 %
5	Dez. 88	Mär 90	Kouris	Hartmann	S	1,3	160,42 %	217,52 %
6	Dez. 88	Jan. 91	Natascha	Briese	N	2,1	26,66 %	45,36 %
7	Mai. 89	Dez. 91	Bingum	Briese	S	2,6	32,16 %	79,43 %
8	Dez. 88	Dez 92	Wilma	Hartmann	S	4,0	25,27 %	36,14 %
9	Jun. 91	Sep 93	Sailor	Hartmann	N	2,3	33,35 %	35,79 %
10	Aug. 91	Apr 94	Rheiderland	Briese	N	2,7	14,76 %	27,13 %
11	Dez. 86	Jul 94	Jan Luiken	Hartmann	N	7,6	18,29 %	32,45 %
12	Dez. 89	Jul 94	Tanja	Hamm	N	4,6	9,58 %	29,02 %
13	Mär. 92	Dez 94	Clipper	Hartmann	N	2,8	18,78 %	22,07 %
14	Okt. 93	Jan 95	Mellum	Briese	S	1,3	118,93 %	208,13 %
15	Dez. 88	Feb. 95	Leda	Briese	N	6,2	15,81 %	31,78 %
16	Okt. 93	Feb. 95	Baltrum	Briese	S	1,3	49,88 %	540,56 %
17	Jun. 93	Mär 95	Sea Trent II	Gerdes	S	1,8	33,03 %	47,89 %
18	Okt. 93	Mär 95	Borkum	Briese	S	1,4	54,46 %	491,66 %
19	Dez. 93	Mär 95	Bingum II	Gerdes	S	1,3	21,91 %	41,32 %
20	Okt. 93	Mär 95	Amrum	Briese	S	1,4	54,30 %	455,79 %
21	Jun. 93	Apr 95	Sea Trent	Briese	S	1,8	25,25 %	3,50 %
22	Dez. 89	Apr 95	Eastern Steamer	Hartmann	S	5,3	0,94 %	1,09 %
23	Jun. 90	Nov 95	Riomar	Hartmann	S	5,4	0,78 %	0,72 %
24	Jun. 87	Dez. 95	Sina	Briese	N	8,5	11,14 %	16,32 %
25	Aug. 88	Jan 96	Sea Danube	Briese	N	7,4	12,71 %	16,43 %
26	Sep. 94	Jan 96	Paapsand	Briese	S	1,3	63,89 %	39,86 %
27	Sep. 93	Jul 96	Laura Helena	Hartmann	N	2,8	22,97 %	32,18 %
28	Aug. 95	Jul 96	Bremer Makler	Briese	S	1,0	38,24 %	47,03 %
29	Dez. 94	Aug 96	Juist	Briese	S	1,7	42,93 %	70,35 %
30	Aug. 95	Aug. 96	Bremer Merkur	Briese	S	1,0	33,36 %	40,48 %
31	Mai. 95	Okt 96	Fletum	Briese	S	1,5	51,38 %	46,94 %
32	Dez. 94	Dez 96	Hatzumer Sand	Briese	S	2,1	23,80 %	27,77 %
33	Mär. 95	Jan 97	Dukegat	Briese	S	1,9	52,98 %	32,91 %
34	Nov. 94	Mai 97	Anke S	Jüngerhans	S	2,5	28,49 %	49,14 %
35	Jun. 95	Okt 97	Bremer Reeder	Briese	S	2,4	30,46 %	29,37 %
36	Dez. 92	Nov 97	Marina ex Karla D.	Hartmann	S	4,9	9,11 %	10,90 %
37	Sep. 92	Nov 97	Nadine	Hartmann	S	5,2	8,31 %	8,67 %
38	Mär. 94	Nov 97	Erika H.	Hartmann	S	3,7	7,84 %	10,90 %
39	Sep. 92	Nov 97	Pogum	Briese	S	5,2	17,50 %	17,94 %
40	Nov. 95	Dez 97	Frigga	Briese	S	2,1	39,92 %	30,24 %
41	Sep. 95	Dez 97	Herm J	Jüngerhans	S	2,3	36,75 %	51,44 %
42	Dez. 95	Mai 98	Lebafelde	Triton	S	2,4	19,35 %	32,99 %
43	Sep. 96	Mai 98	Wester Till	Triton	S	1,7	25,30 %	34,73 %

\* Renditeermittlung nach der branchenüblichen internen Zinsfuß-Methode (IRR), IRR-Methode: siehe Seite 19.

\*\* Lineare Rendite: siehe Seite 19.

	Anschaffung	Verkauf	Schiffsname	Reederei	Secondhand Neubau	Laufzeit in Jahren	Rendite (IRR)* p.a. nach Steuern	Lineare Rendite** p.a. nach Steuern
44	Nov. 93	Jun 98	Pegasus	Hartmann	S	4,6	13,69 %	19,05 %
45	Nov. 93	Jun 98	Merkur	Hartmann	S	4,6	13,56 %	18,65 %
46	Dez. 95	Jul 98	Harun J	Jüngerhans	S	2,6	24,05 %	37,99 %
47	Dez. 97	Jul 98	Stella J	Jüngerhans	S	0,6	24,49 %	103,79 %
48	Nov. 95	Jul 98	Diana J (ASTOR)	Jüngerhans	S	2,7	25,05 %	34,35 %
49	Jul. 90	Sep 98	Remmer	Briese	N	8,3	7,51 %	9,78 %
50	Jun. 97	Nov 98	Musketier (Hohe Hörn)	Briese	N	1,4	34,37 %	28,82 %
51	Dez. 96	Nov 98	Osterems	Briese	S	2,0	27,85 %	38,70 %
52	Jun. 90	Dez 98	Dollart Gas	Hartmann	N	8,5	11,72 %	21,92 %
53	Nov. 95	Dez 98	Leba	Triton	S	3,1	7,21 %	8,39 %
54	Dez. 96	Dez 98	Markab J	Jüngerhans	S	2,0	34,33 %	38,59 %
55	Sep. 90	Dez 98	Emma Helene	Briese	N	8,3	10,16 %	11,74 %
56	Mär. 97	Dez 98	Bremer Flagge	Briese	S	1,8	53,28 %	40,24 %
57	Dez. 92	Dez 00	Dyksterhusen	Briese	N	8,1	10,08 %	12,33 %
58	Sep. 97	Jan 01	Westerems	Briese	S	3,3	6,75 %	6,28 %
59	Sep. 00	Jan 01	Diana J (MARE)	Jüngerhans	N	0,3	24,94 %	47,88 %
60	Mai. 97	Feb 01	Triton Navigator	Triton	S	3,8	8,52 %	12,03 %
61	Jun. 00	Nov 01	Friesland	Briese	S	1,5	67,26 %	32,03 %
62	Okt. 98	Jan. 02	Sjard	Briese	S	3,3	27,85 %	49,39 %
63	Dez. 93	Mai 02	Kopersand	Briese	N	8,5	13,99 %	23,63 %
64	Mai. 97	Feb 03	Maria J	Jüngerhans	S	5,8	9,33 %	12,35 %
65	Dez. 94	Feb. 03	Midlumer Sand	Briese	N	8,2	8,48 %	11,19 %
66	Dez. 00	Jul 03	Nesserland	Briese	S	2,6	28,61 %	35,04 %
67	Nov. 97	Aug 03	Jansum	Briese	S	5,8	7,82 %	11,70 %
68	Jul. 95	Apr 04	Dollart	Briese	N	8,8	13,84 %	23,96 %
69	Dez. 93	Apr 04	Wilke	Briese	N	10,3	8,30 %	10,24 %
70	Dez. 94	Apr 04	Haaksgat	Briese	N	9,3	15,62 %	30,53 %
71	Nov. 99	Aug 04	Leo J	Jüngerhans	N	4,8	16,44 %	19,02 %
72	Mär. 92	Aug 04	Crusader	Hartmann	N	12,4	7,01 %	8,50 %
73	Jun. 00	Sep 04	Memmert	Briese	N	4,3	15,00 %	20,05 %
74	Jun. 98	Sep 04	Heimar J	Jüngerhans	S	6,3	11,10 %	13,24 %
75	Jun. 98	Okt 04	Gemini J	Jüngerhans	S	6,3	7,71 %	8,14 %
76	Sep. 97	Okt 04	Spiekeroog	Briese	N	7,1	10,92 %	12,79 %
77	Jun. 03	Nov 04	Columba J	Jüngerhans	N	1,4	164,24 %	60,73 %
78	Nov. 94	Nov 04	Ilka	Hartmann	N	10,0	11,67 %	17,64 %
79	Dez. 93	Nov 04	Niels	Hartmann	N	10,9	12,75 %	18,64 %
80	Mär. 99	Dez 04	Riffgat	Briese	S	5,8	16,76 %	21,19 %
81	Jul. 94	Dez 04	Jemgumer Sand	Briese	N	10,4	11,70 %	16,37 %
82	Mär. 93	Jan 05	Bremer Uranus	Briese	N	11,9	10,33 %	16,76 %
83	Apr. 97	Feb 05	Anke J	Jüngerhans	S	7,8	11,88 %	17,39 %
84	Dez. 01	Feb 05	Horsbornplate	Briese	S	3,2	12,00 %	13,39 %
85	Okt. 95	Feb 05	Ranzel	Briese	N	9,4	11,95 %	19,32 %
86	Okt. 98	Feb 05	Hamburger Sand	Briese	S	6,4	10,97 %	14,23 %

<sup>1</sup> Teilweise sind hier aufgrund noch nicht erfolgter vollständiger Abrechnung der Fonds vorläufige Zahlen abgebildet. Darüber hinaus sind bei einigen verkauften Schiffen noch nicht alle Geschäftsjahre durch steuerliche Außenprüfung berücksichtigt, so dass sich noch Abweichungen bei der Besteuerung der Schiffverkäufe ergeben können.

	Anschaffung	Verkauf	Schiffsname	Reederei	Secondhand Neubau	Laufzeit in Jahren	Rendite (IRR)* p.a. nach Steuern	Lineare Rendite** p.a. nach Steuern
87	Jun. 91	Feb 05	Ditzum	Briese	N	13,7	4,92 %	5,74 %
88	Dez. 01	Apr 05	Björn	Gerdes	S	3,4	18,42 %	21,50 %
89	Dez. 93	Mai 05	Anna J	Jüngerhans	N	11,4	12,74 %	23,89 %
90	Dez. 91	Jun 05	Star (Athene)	Briese	N	13,5	5,08 %	7,46 %
91	Apr. 98	Jun 05	Triton Commander	Triton	S	7,2	5,38 %	5,88 %
92	Jun. 97	Jun 05	Nicole G.	Gerdes	S	8,0	14,32 %	24,71 %
93	Sep. 99	Jul 05	Ems	Briese	S	5,8	7,09 %	12,90 %
94	Jun. 00	Jul 05	Amisia J	Jüngerhans	N	5,1	25,77 %	39,64 %
95	Mär. 92	Jul 05	Jade Gas	Hartmann	N	13,4	1,36 %	1,56 %
96	Apr. 93	Jul 05	Jümme Gas	Hartmann	N	12,3	2,88 %	3,13 %
97	Dez. 95	Aug 05	Janssand	Briese	N	9,7	13,56 %	24,29 %
98	Nov. 98	Aug 05	Sagitta J	Jüngerhans	S	6,8	21,92 %	38,42 %
99	Mär. 97	Sep 05	Torum	Briese	N	8,5	15,24 %	26,65 %
100	Feb. 98	Okt 05	Carina J	Jüngerhans	S	7,7	20,49 %	30,52 %
101	Sep. 00	Okt 05	Harle	Briese	N	5,1	36,48 %	76,77 %
102	Jun. 98	Nov 05	Ingo J	Jüngerhans	S	7,4	17,49 %	26,89 %
103	Dez. 03	Dez 05	Papillon	Harren	S	2,0	16,48 %	8,15 %
104	Dez. 92	Dez 05	Grimm	Nagel	N	13,0	4,30 %	5,93 %
105	Okt. 97	Dez 05	Triton Captain	Triton	S	8,2	12,46 %	18,58 %
106	Dez. 96	Feb 06	Thamesis	Boese	N	9,2	12,16 %	21,29 %
107	Dez. 95	Feb 06	Geise	Briese	N	10,2	16,67 %	37,61 %
108	Sep. 97	Mär 06	Helgoland	Briese	N	8,5	10,12 %	12,60 %
109	Dez. 93	Apr 06	Bremer Saturn	Briese	N	12,3	8,69 %	15,27 %
110	Dez. 04	Apr 06	Canopus J	Jüngerhans	N	1,3	22,04 %	41,78 %
111	Sep. 94	Jun 06	Regina J	Jüngerhans	N	11,8	15,31 %	26,58 %
112	Dez. 94	Sep 06	Stephan J	Jüngerhans	N	11,8	14,51 %	29,40 %
113	Dez. 95	Sep 06	Gerd J	Jüngerhans	N	10,8	15,30 %	36,31 %
114	Feb. 00	Sep 06	Amrum II	Briese	N	6,6	19,35 %	24,21 %
115	Dez. 98	Sep 06	Triton Loga	Triton	S	7,8	13,64 %	17,62 %
116	Dez. 94	Okt 06	Angela J	Jüngerhans	N	11,8	14,80 %	24,49 %
117	Dez. 95	Okt 06	Lebasee	Triton	N	10,8	14,50 %	25,76 %
118	Sep. 00	Nov 06	Tomke	Eilbrecht	N	6,2	14,58 %	18,20 %
119	Apr. 01	Dez 06	Hydra J	Jüngerhans	S	5,7	14,14 %	11,81 %
120	Dez. 96	Dez 06	Doris J	Jüngerhans	N	10,0	16,41 %	35,59 %
121	Aug. 02	Mär 07	Reide	Briese	N	4,6	23,79 %	34,03 %
122	Aug. 00	Apr 07	Norderney	Briese	N	6,7	30,93 %	81,56 %
123	Sep. 98	Jun 07	Heinger G.	Gerdes	S	8,8	18,40 %	34,91 %
124	Nov. 00	Jun 07	Möwensteert	Briese	N	6,6	24,32 %	38,74 %
125	Mär. 05	Jul 07	Lupus J	Jüngerhans	N	2,3	28,38 %	24,62 %
126	Jul. 06	Jul 07	Moldavia	Boese	S	1,0	57,78 %	57,89 %
127	Dez. 04	Sep 07	Hertha O.	Opielok	S	2,8	53,57 %	48,17 %
128	Dez. 98	Dez 07	Canis J	Jüngerhans	N	9,0	12,64 %	15,18 %
129	Sep. 06	Dez 07	Mosa	Boese	S	1,3	15,67 %	12,24 %

\* Renditeermittlung nach der branchenüblichen internen Zinsfuß-Methode (IRR), IRR-Methode: siehe Seite 19.

\*\* Lineare Rendite: siehe Seite 19.

Anschaffung	Verkauf	Schiffsname	Reederei	Secondhand Neubau	Laufzeit in Jahren	Rendite (IRR)* p.a. nach Steuern	Lineare Rendite** p.a. nach Steuern	
130	Dez. 96	Feb. 08	Simone J	Jüngerhans	N	11,2	14,98 %	34,62 %
131	Apr. 05	Mär. 08	Philip O.	Opielok	S	2,9	32,78 %	45,30 %
132	Aug. 97	Aug. 08	Mira J	Jüngerhans	N	11,0	13,02 %	18,04 %
133	Aug. 97	Aug. 08	Triton Star	Triton	S	11,0	2,61 %	3,01 %
134	Mai. 92	Mai 08	Annlen G.	Gerdes	N	16,0	14,28 %	29,26 %
135	Sep. 07	Dez. 08	Themse	Hänsel	S	1,3	19,87 %	7,76 %
136	Okt. 02	Dez. 09	Sea Breeze	Briese	N	7,2	9,15 %	8,39 %
137	Dez. 97	Dez. 11	Leda	Briese	N	14,0	11,88 %	20,74 %
138	Jun. 06	Aug. 12	Canopus J	Jüngerhans	S	6,2	-35,74 %	-16,03 %
<b>Durchschnitt</b>					<b>5,7</b>	<b>25,89 %</b>	<b>42,21 %</b>	

### Verkaufte Tonnagesteuer Renditefonds<sup>1</sup>:

Anschaffung	Verkauf	Fondsname	Reederei	Laufzeit in Jahren	Rendite (IRR)* p.a. nach Steuern	Lineare Rendite** p.a. nach Steuern	
1	Jun. 00	Jul. 01	1. TRF - Neuwerk -	Briese	1,1	42,00 %	29,67 %
2	Okt. 06	Sep. 07	13. TRF - Borkum -	Briese	0,9	27,50 %	24,90 %
3	Jan. 02	Dez. 12	2. TRF	Briese	10,9	10,95 %	8,44 %
<b>Durchschnitt</b>					<b>4,3</b>	<b>26,82 %</b>	<b>21,00 %</b>

### Verkaufte Schiffe aus antizyklischen Tonnagesteuer Renditefonds<sup>1</sup>:

Anschaffung	Verkauf	Schiffsname	Reederei	Secondhand Neubau	Laufzeit in Jahren	Rendite (IRR)* p.a. nach Steuern	Lineare Rendite** p.a. nach Steuern	
1	Jun. 00	Jul. 01	Neuwerk - 1. TRF	Briese	S	1,1	42,00 %	29,67 %
2	Jan. 02	Mär. 02	Carolinsiel - 2. TRF	Briese	S	0,2	48,89 %	48,89 %
3	Apr. 04	Dez. 04	Hohes Riff - 3. TRF	Briese	S	0,7	79,08 %	82,62 %
4	Sep. 03	Sep. 06	Hörnsum - 3. TRF	Briese	S	3,0	35,92 %	43,21 %
5	Okt. 04	Apr. 07	Ruteplate - 3., 5. TRF	Briese	S	2,6	18,79 %	23,74 %
6	Dez. 06	Sep. 07	Yasmin O. - 3., 5., 13. TRF	Opielok	S	0,7	234,95 %	160,94 %
7	Dez. 06	Nov. 07	Oland - 3., 5., 13. TRF	Briese	S	0,9	98,51 %	108,28 %
8	Sep. 03	Nov. 07	Helene Schepers - 2. TRF	Schepers	S	4,2	43,90 %	60,56 %
9	Okt. 07	Apr. 08	Ostdorf - 3., 5. TRF	Briese	S	0,5	55,04 %	45,97 %
10	Okt. 04	Mai 08	Swinn Plate - 3., 5. TRF	Briese	S	3,6	18,48 %	16,80 %
11	Mai. 05	Dez. 09	Ostsee - 3., 5. TRF	Briese	S	4,6	22,12 %	16,67 %
12	Apr. 04	Mrz 10	Königsplate - TRF 3	Briese	S	6,0	18,15 %	14,68 %
13	Feb. 04	Mai 10	Norderdamm - TRF 3	Briese	S	6,3	13,10 %	10,98 %
14	Sep. 09	Aug 10	Caribe - TRF 26	Hänsel	S	0,9	9,29 %	9,17 %
15	Nov. 03	Sep 10	Neßmersiel - TRF 2	Briese	S	6,8	21,30 %	23,92 %
16	Nov. 09	Sep 10	Neermeer - TRF 2, 3, 5, 26	Briese	N	0,8	69,25 %	69,82 %
17	Nov. 09	Sep 10	Driever - TRF 2, 3, 5, 26	Briese	N	0,8	70,81 %	71,34 %
18	Sep. 09	Jun 10	Beluga Faculty - TRF 26	Beluga	S	0,8	11,21 %	9,79 %
19	Feb. 10	Dez 10	Beluga Fidelity - TRF 26	Beluga	S	0,9	7,59 %	5,88 %
20	Jul. 05	Jun 11	Pewsum - TRF 5	Briese	S	6,0	13,48 %	13,26 %
21	Feb. 06	Okt 11	Westerloog - TRF 5	Briese	S	5,7	4,36 %	3,90 %
22	Okt. 02	Apr. 12	Bensersiel - TRF 2	Briese	S	9,6	12,70 %	14,25 %
23	Mrz. 12	Sep. 12	Mieke - TRF 28	Schepers	S	0,5	73,50 %	64,00 %
24	Aug. 02	Dez. 12	Maria Schepers - TRF 2	Schepers	S	10,4	1,95 %	0,88 %
<b>Durchschnitt</b>					<b>3,2</b>	<b>42,68 %</b>	<b>39,55 %</b>	

<sup>1</sup> Teilweise sind hier aufgrund noch nicht erfolgter vollständiger Abrechnung der Fonds vorläufige Zahlen abgebildet. Darüber hinaus sind bei einigen verkauften Schiffen noch nicht alle Geschäftsjahre durch steuerliche Außenprüfung berücksichtigt, so dass sich noch Abweichungen bei der Besteuerung der Schiffsverkäufe ergeben können.

#### Definition unterjährige Laufzeit

Der Zeitpunkt, zu dem der Kunde mindestens 50 Prozent der Zeichnungssumme eingezahlt hat, definiert den Platzierungsmonat. Hat der Kunde 50 Prozent oder mehr seiner Einlage zurückerhalten, gilt der entsprechende Monat als Rückzahlungsmonat.

# Die fahrende Flotte





 BBC Chartering

**Leistungsbilanz der in Fahrt befindlichen Schiffe (außer Tonnagesteuer Renditefonds)**

Nr.	Erstjahr	Schiffsname	Reederei	Secondhand Neubau	Betriebsergebnisse			Liquidität
					Soll	Ist	Differenz	
1	1993	Germania	Hartmann	N	18.550,3	20.575,7	2.025,4	117,0
2	1994	Santa Ana	Offen	N	54.048,0	60.593,0	6.545,0	217,1
3	1995	Ajos G	Gerdes	N	3.885,6	3.621,9 3.491,9	-263,7	162,5
4	1996	Heinrich J	Jüngerhans	N	12.596,9	9.685,9 9.535,2	-2.911,0	27,2 169,6
5	1997	Michael J	Jüngerhans	N	12.710,7	9.211,2 9.039,3	-3.499,5	463,5 95,0
6	1998	Mellum	Briese	S	12.656,2	17.111,2 19.396,6	4.455,0	2.277,3 692,7
7	1998	Libra J	Jüngerhans	N	13.502,3	13.907,1 13.275,3	404,8	-117,7 -254,8
8	1999	Nikar G	Gerdes	N	4.409,8	3.800,2 3.566,4	-609,6	-174,2 -201,0
9	1999	Rheiderland	Briese	N	16.550,3	17.636,0 17.820,5	1.085,7	353,3 537,7
10	2000	Nordland	Briese	N	8.794,4	10.464,5	1.670,1	476,6
11	2000	Stella J (2000)	Jüngerhans	N	7.626,2	5.631,6	-1.994,6	-351,4
12	2000	Ursa J	Jüngerhans	N	14.173,4	13.591,7	-581,7	319,6
13	2000	Lyra J	Jüngerhans	N	13.198,1	12.977,7	-220,4	92,0
14	2000	Störtebeker	Briese	N	4.158,6	4.256,5	97,9	0,9
15	2001	Luna J	Jüngerhans	N	15.855,0	13.176,9	-2.678,1	138,2
16	2001	Baltic Sea	Briese	N	8.833,4	6.932,0	-1.901,4	-739,4
17	2001	Heinrich G.	Gerdes	S	3.315,4	3.191,6	-123,8	134,2
18	2001	Knock	Briese	N	8.318,9	7.395,6	-923,3	230,0
19	2002	Cetus J	Jüngerhans	N	11.979,2	11.006,9	-972,3	44,7
20	2002	Corvus J	Jüngerhans	N	11.777,7	10.585,3	-1.192,4	84,9
21	2002	Embse	Briese	N	10.693,0	13.142,5	2.449,5	905,5
22	2002	Westerhörn	Briese	N	9.700,1	12.189,1	2.489,0	1.375,2
23	2003	Norderoog	Briese	N	12.590,3	7.260,5	-5.329,8	578,6
24	2003	Cepheus J	Jüngerhans	N	9.689,8	5.189,4	-4.500,4	40,3
25	2003	Sensation	Winter	N	11.522,2	6.353,3	-5.168,9	-394,2
26	2003	Süderoog	Briese	N	10.985,5	4.447,4	-6.538,1	373,7
27	2004	Aquarius J	Jüngerhans	N	10.003,8	4.273,0	-5.730,8	83,0
28	2004	Atair J	Jüngerhans	N	9.647,7	4.520,7	-5.127,0	-5,7
29	2004	Stimulation	Winter	N	10.454,8	4.182,0	-6.272,8	-239,4
30	2004	Taurus J	Jüngerhans	S	15.721,4	6.360,6	-9.360,8	614,5
31	2004	Nordersand	Briese	N	3.840,6	3.648,8	-191,8	242,9
32	2004	Ostbalje	Briese	S	10.893,1	8.614,2	-2.278,9	-332,4

\* Die Ausschüttungen enthalten auch Zahlungen, die in 2013 geflossen sind, aber dem Geschäftsjahr 2012 zuzurechnen sind. Bei diesen Fällen wurde die Ist-Liquidität zum 31.12.2012 um die Höhe der Ausschüttungen gekürzt.

\*\* Die Prospektlaufzeit ist beendet, die Soll-Daten stellen den Stand bei Ende der Prospektlaufzeit dar.



Soll	Tilgung		Auszahlung in TEUR*			Auszahlung in %*		
	Ist	Differenz	Soll	Ist	Differenz	Soll	Ist	Differenz
14.072,4	14.633,4	561,0	4.397,1	6.100,5	1.703,4	49,0	68,0	19,0
30.673,0	30.675,0	2,0	21.044,8	26.066,4	5.021,6	84,0	107,0	18,0
2.633,2	2.633,2	0,0	813,8	818,2	4,4	41,0	41,0	0,0
	-			818,2			41,0	
8.180,7	7.128,7	-1.052,0	4.337,0	2.392,7	-1.944,3	65,0	35,0	-30,0
	8.180,7			1.836,3			28,0	
8.180,7	6.904,7	-1.276,0	4.287,2	2.197,4	-2.089,8	65,0	33,0	-32,0
	7.089,2			1.357,8			20,1	
10.307,7	9.496,3	-811,4	3.686,2	5.254,3	1.568,1	48,0	69,0	21,0
	10.307,7			7.742,8			101,0	
9.101,0	9.101,0	0,0	4.880,0	4.877,7	-2,3	63,0	62,0	-1,0
	-			4.391,0			56,0	
2.965,5	2.881,9	-83,6	1.388,0	1.028,2	-359,8	55,0	40,0	-15,0
	2.898,8			1.028,2			40,0	
11.492,6	12.152,0	659,4	4.960,6	5.388,6	428,0	60,0	64,0	4,0
	-			5.388,6			64,0	
6.513,9	7.091,2	577,3	2.351,9	2.398,8	46,9	50,0	50,3	0,5
4.806,1	4.908,4	102,3	2.760,4	1.551,7	-1.208,7	61,0	34,5	-26,5
8.579,0	9.555,9	976,9	5.411,5	3.743,5	-1.668,0	84,0	57,6	-26,1
8.433,0	10.004,7	1.571,7	4.650,0	3.275,4	-1.374,6	77,0	54,6	-22,4
2.822,3	3.067,8	245,4	1.230,1	1.160,3	-69,8	46,0	43,7	-1,9
7.311,5	8.044,9	733,4	8.338,1	5.155,5	-3.182,6	108,0	67,6	-40,0
4.407,5	4.868,4	460,9	4.465,0	3.264,8	-1.200,2	94,0	68,4	-25,6
1.913,5	2.200,0	286,5	1.349,2	949,0	-400,2	83,0	58,4	-24,6
4.202,5	4.746,8	544,4	4.089,0	2.895,0	-1.192,1	87,0	61,2	-25,7
9.067,5	9.942,8	875,3	2.725,8	1.237,6	-1.488,2	59,0	26,2	-32,9
8.835,0	9.401,8	566,8	2.725,8	1.432,3	-1.293,5	59,0	30,8	-28,2
5.847,3	8.188,9	2.341,6	4.742,0	5.489,9	747,9	68,0	80,7	13,1
5.682,5	7.801,1	2.118,5	3.997,5	4.600,4	602,9	65,0	79,2	14,3
8.250,0	8.829,0	579,0	4.643,8	1.086,8	-3.557,0	62,0	16,7	-45,3
6.895,0	5.137,0	-1.758,0	2.554,4	757,6	-1.796,8	62,0	18,0	-44,0
5.197,5	4.369,0	-828,5	6.152,0	2.309,7	-3.842,3	80,0	30,0	-50,0
7.423,4	5.479,9	-1.943,4	3.222,0	967,4	-2.254,6	60,0	17,9	-42,1
6.909,6	4.194,8	-2.714,8	2.986,2	414,5	-2.571,7	63,0	8,7	-54,3
6.706,4	4.410,3	-2.296,1	2.867,0	230,0	-2.637,0	61,0	4,7	-56,3
5.716,4	3.493,9	-2.222,5	4.647,0	941,0	-3.706,0	73,0	17,2	-55,8
9.428,9	5.485,4	-3.943,5	5.983,0	228,7	-5.754,3	76,0	4,4	-71,6
2.320,0	2.247,5	-72,5	1.473,0	1.165,0	-308,0	52,0	41,2	-10,8
6.400,0	6.400,6	0,6	4.181,8	2.706,5	-1.475,3	74,0	48,4	-25,6

Nr.	Erstjahr	Schiffsname	Reederei	Secondhand Neubau	Betriebsergebnisse			Liquidität*
					Soll	Ist	Differenz	
33	2004	Dachfonds 1	Oltmann Gruppe					17,5
34	2005	Hohe Plate	Briese	N	4.510,1	3.985,1	-525,0	-29,0
35	2005	Herm J	Jüngerhans	N	9.514,1	3.392,5	-6.121,6	583,8
36	2006	Argos / Basalt	Wessels	N	2.680,8	276,1	-2.404,7	-216,4
37	2006	Kastor / Granit	Wessels	N	2.364,0	41,9	-2.322,1	-250,7
38	2006	Herakles / Dolomit	Wessels	N	2.373,6	247,2	-2.126,4	-87,8
39	2006	Jason / Magma	Wessels	N	2.337,4	261,2	-2.076,3	-41,1
40	2006	Nestor / Mamor	Wessels	N	2.180,7	28,2	-2.152,5	-92,3
41	2007	Christine O.	Opielok	S	11.323,5	8.279,6	-3.043,9	-245,5
42	2007	Marie O.	Opielok	S	11.218,0	4.900,0	-6.325,8	-933,8
43	2007	Pollux / Lava	Wessels	N	1.918,6	-176,9	-2.095,5	-88,9
44	2012	Ems / Akela	Rohden	S	4.583,3	-193,1	-4.776,4	183,5
45	2007	BBC SkySails	Briese	N	7.736,0	4.166,3	-3.569,8	-3,8
46	2007	Sequana	Boese	N	4.354,8	-380,6	-4.735,4	-1.292,6
47	2007	Hermann Wulff	Braren	N	4.416,0	3.499,4	-916,6	1.513,9
48	2007	Helene Braren	Braren	N	3.785,2	3.046,2	-739,0	2.175,6
49	2007	Simon Braren	Braren	N	3.126,0	2.763,8	-362,2	1.335,1
50	2008	Hudson	Rohden	S	5.343,0	-1.702,3	-7.045,3	-170,6
51	2008	Dyckburg		S	3.762,4	1.207,8	-2.554,6	-1.149,1
52	2008	Telamon	Wessels	N	2.059,9	-412,8	-2.472,7	-296,6
53	2008	Theseus	Wessels	N	2.014,7	-355,5	-2.370,2	-284,3
54	2008	Castor J	Jüngerhans	N	6.290,7	7.681,8	1.391,1	2.496,3
55	2009	Blue Star / Borkum Riff	Briese	N	1.343,8	1.016,8	-327,0	434,8
56	2010	Bentumersiel	Briese	N	1.799,7	724,3	-1.075,4	1.339,2
57	2011	Eris J	Jüngerhans	N	5.436,0	6.699,3	1.263,3	2.873,9
58	2011	Wiltshausen	Briese	N	954,5	461,9	-492,6	515,8
59	2011	Senda J	Jüngerhans	N	3.344,6	3.904,8	530,7	6.029,2

#### Anmerkungen

- zu Nr. 4 MS „Heinrich J“: Die Abweichung ist insbesondere auf die 10-Jahresklasse in 2008 sowie den schwachen Containermarkt seit 2009 zurückzuführen.
- zu Nr. 5 MS „Michael J“: Die Abweichung ist insbesondere auf die 10-Jahresklasse in 2008 sowie den schwachen Containermarkt seit 2009 zurückzuführen.
- zu Nr. 23 MS „Norderoog“ wurde in China mehr als 8 Monate später abgeliefert, als in den Bauverträgen vereinbart. In der Investitionsphase konnten Einsparungen (Kaufpreis) von ca. EUR 3 Mio. realisiert werden.
- zu Nr. 24 Die Abweichung bei der „Cepheus J“ ist auf den schwachen Containermarkt seit 2009 zurückzuführen.
- zu Nr. 25 Die Abweichung bei der „Sensation“ ist auf den schwachen Containermarkt seit 2009 zurückzuführen.
- zu Nr. 26 MS „Süderoog“ wurde in China fast 14 Monate später abgeliefert, als in dem Bauvertrag vereinbart.
- zu Nr. 27 Die Abweichung bei der „Aquarius J“ ist auf den schwachen Containermarkt seit 2009 zurückzuführen.
- zu Nr. 29 Die Abweichung bei der „Stimulation“ ist auf den schwachen Containermarkt seit 2009 zurückzuführen.
- zu Nr. 30 Die Abweichung bei der „Taurus J“ ist vorwiegend auf den schwachen Containermarkt seit 2009 sowie hohe Dockungskosten in 2007 zurückzuführen.
- zu Nr. 35 Die Abweichung bei der „Herm J“ ist auf den schwachen Containermarkt seit 2009 zurückzuführen.
- zu Nr. 36-40 Die Abweichungen sind neben verspäteten Ablieferungen auf die schwachen Schiffsjahre seit 2009 zurückzuführen.
- zu Nr. 41,42 Die Abweichungen sind auf den sehr schwachen Bulkmarkt in 2008, 2009 und 2011 zurückzuführen.
- zu Nr. 44 Bei der „Ems“ wurde aufgrund der Auswirkungen der Schifffahrtskrise im Jahr 2012 eine Sanierungsmaßnahme durchgeführt. Dabei wurde u. a. die Bereederung gewechselt und eine Umfirmierung in „Akela“ vorgenommen.
- zu Nr. 45 MS „BBC SkySails“ wurde später abgeliefert, als in dem Bauvertrag vereinbart.
- zu Nr. 46 MS „Sequana“: Die Abweichungen sind auf einem Schaden an dem Lukensystem sowie den schwachen Schiffsjahren seit 2009 zurückzuführen.
- zu Nr. 47 MS „Hermann Wulff“ wurde über 7 Monate später abgeliefert als in dem Bauvertrag vereinbart
- zu Nr. 48,49 Die Beteiligungen wurden im Jahr 2007 platziert, die Schiffe wurden jedoch erst 2011 abgeliefert.
- zu Nr. 50 Die Abweichung bei der „Hudson“ ist auf die schwachen Schiffsjahre seit 2009 zurückzuführen.
- zu Nr. 52,53 Die Abweichungen sind neben verspäteten Ablieferungen auf die schwachen Schiffsjahre seit 2009 zurückzuführen.
- zu Nr. 55 Bei den Soll-Zahlen handelt es sich um die Zahlen der Blue Star, das MS „Borkum Riff“ wurde aber erst 2011 abgeliefert.

Soll	Tilgung		Auszahlung in TEUR*			Auszahlung in %*		
	Ist	Differenz	Soll	Ist	Differenz	Soll	Ist	Differenz
			2.548,8	1.824,0	-724,8	59,0	42,6	-16,4
3.000,0	3.217,5	217,5	1.455,8	728,0	-727,8	52,0	25,2	-26,8
5.990,0	3.200,0	-2.790,0	3.444,0	235,7	-3.208,3	56,0	3,8	-52,2
1.417,5	503,0	-914,5	1.075,0	114,8	-960,2	43,0	4,6	-38,4
1.350,0	402,0	-948,0	900,0	37,6	-862,4	36,0	1,5	-34,5
1.274,5	335,0	-939,5	950,0	26,3	-923,7	38,0	1,1	-36,9
1.147,5	335,0	-812,5	950,0	52,7	-897,3	38,0	2,1	-35,9
1.147,5	268,0	-879,5	850,0	14,5	-835,5	34,0	0,6	-33,4
7.140,0	7.534,8	394,7	3.835,0	801,5	-3.033,5	50,0	10,2	-39,8
7.362,4	6.544,9	-817,5	3.703,0	271,6	-3.431,4	46,0	3,2	-42,8
1.020,0	136,8	-883,2	801,6	7,1	-794,5	32,0	0,3	-31,7
2.772,0	3.096,0	324,0	1.809,0	56,4	-1.752,6	45,0	1,4	-43,6
4.180,0	3.300,0	-880,0	3.400,0	912,2	-2.487,8	40,0	10,5	-29,5
2.600,0	780,0	-1.820,0	1.720,0	179,7	-1.540,3	40,0	4,2	-35,8
2.666,7	3.107,4	440,7	1.917,1	428,3	-1.488,8	19,0	4,2	-14,8
2.285,7	1.547,8	-737,9	1.569,6	24,9	-1.544,7	16,0	0,3	-15,7
1.944,4	1.180,2	-764,2	1.176,0	14,4	-1.161,6	12,0	0,2	-11,8
3.825,0	-1.025,0	-4.850,0	1.620,0	-187,6	-1.807,6	30,0	-3,3	-33,3
2.380,0	2.382,0	2,0	1.435,0	335,2	-1.099,8	35,0	8,1	-27,0
1.218,0	0,0	-1.218,0	800,6	1,4	-799,2	27,0	0,0	-27,0
1.218,0	0,0	-1.218,0	770,9	0,8	-770,1	26,0	0,0	-26,0
3.714,3	3.714,3	0,0	2.271,0	1.518,6	-752,4	30,0	20,1	-9,9
1.031,6	969,8	-61,8	1.108,8	685,4	-423,4	18,0	11,0	-7,0
857,1	571,4	-285,7	907,2	455,5	-451,7	14,0	7,0	-7,0
2.747,4	3.381,2	633,8	2.137,6	2.140,4	2,8	16,0	16,0	0,0
526,6	-545,2	-1.071,7	557,4	0,3	-557,1	6,0	0,0	-6,0
1.655,6	1.699,1	43,6	1.025,6	717,1	-308,5	8,3	8,1	0,0

## Leistungsbilanz der Tonnagesteuer Renditefonds

Nr.	Erstjahr		Reederei
1.	2005	6. Tonnagesteuer Renditefonds	Jüngerhans
2.	2005	7. Tonnagesteuer Renditefonds	Jüngerhans
3.	2005	8. Tonnagesteuer Renditefonds	Briese
4.	2006	9. Tonnagesteuer Renditefonds	Jüngerhans
5.	2006	10. Tonnagesteuer Renditefonds	Briese
6.	2006	11. Tonnagesteuer Renditefonds	Jüngerhans
7.	2006	12. Tonnagesteuer Renditefonds	Jüngerhans
8.	2006	14. Tonnagesteuer Renditefonds	Jüngerhans
9.	2007	15. Tonnagesteuer Renditefonds	Jüngerhans
10.	2007	16. Tonnagesteuer Renditefonds	Briese
11.	2007	17. Tonnagesteuer Renditefonds	Boese
12.	2007	18. Tonnagesteuer Renditefonds	Briese
13.	2007	19. Tonnagesteuer Renditefonds	Jüngerhans
14.	2008	21. Tonnagesteuer Renditefonds	Jüngerhans
15.	2008	22. Tonnagesteuer Renditefonds	MarShip
16.	2009	24. Tonnagesteuer Renditefonds	Briese
17.	2009	25. Tonnagesteuer Renditefonds	Jüngerhans

### Anmerkung

zu Nr. 3, 5 Bei den Fonds wurden die Auszahlungen ohne anrechenbare Steuer gerechnet

zu Nr. 12 Das MS „Midlum“ wurde aufgrund von Problemen bei der Werft nicht in den Fonds übernommen. Statt dessen wurde eine Beteiligung an der MS „Extum“ und MS „Damsum“ eingegangen

zu Nr. 14 Das MS „Heimar J.“ wurde nicht abgenommen. Somit besteht der Fonds nur noch aus der MS „Bellatrix J.“. Das Fondsvolumen wurde dementsprechend reduziert.

zu Nr. 15 Das MS „Amisia“ und MS „Rhodanus“ wurden bei der Bauwerft stoniert. Als Ersatzschiff wurde eine Beteiligung an der MS „Dutch Regina“ gezeichnet.

zu Nr. 16 Das MS „Halte“ wurde nicht von dem Fonds übernommen. Das Fondsvolumen wurde reduziert.

Nr.	Erstjahr		Reederei
1.	2008	20. Tonnagesteuer Renditefonds	Opielok
2.	2008	23. Tonnagesteuer Renditefonds	Opielok
3.	2010	Oltmann Gruppe Dachfonds Nr. 5	Oltmann

Die Fonds wurden als Half-Blindpool aufgelegt. D.h., zum Zeitpunkt der Prospektierung lagen keine Planzahlen für den gesamten Fonds vor. Deshalb wird auch kein Soll Ist Vergleich vorgenommen.

## Übersicht „Schnäppchenfonds“

Nr.	Erstjahr		Reederei
1.	2003	3. Tonnagesteuer Renditefonds	Briese
2.	2005	5. Tonnagesteuer Renditefonds	Briese
3.	2009	26. Tonnagesteuer Renditefonds	Oltmann
4.	2010	27. Tonnagesteuer Renditefonds	Oltmann
5.	2011	28. Tonnagesteuer Renditefonds	Oltmann
6.	2012	Chancenfonds II	Briese

### Anmerkung

zu Nr. 1 Neben den Ausschüttungen wurde noch eine Kapitalrückführung in Höhe von 9,0 % vorgenommen

### Anmerkung

Bei dem 3. und 5. Tonnagesteuer Renditefonds wurden als Soll Wert die Ausschüttung pro Jahr des Musterfonds angesetzt bei dem Ist-Kapital der Gesellschaft, sowie wurde keine anrechenbare Steuer

Auszahlung in TEUR			Auszahlung in %		
Soll	Ist	Differenz	Soll	Ist	Differenz
8.781,4	1.843,0	-6.938,4	50,5	10,5	-40,0
8.876,0	1.867,2	-7.008,8	50,5	10,5	-40,0
9.728,3	7.319,4	-2.408,9	52,5	39,5	-13,0
5.755,0	1.233,1	-4.521,9	49,5	9,5	-40,0
8.021,7	2.996,2	-5.025,5	41,0	15,0	-26,0
6.670,4	891,9	-5.778,5	44,0	6,0	-38,0
6.064,0	880,9	-5.183,1	40,0	6,0	-34,0
5.698,0	788,8	-4.909,2	37,0	5,0	-32,0
5.698,0	780,2	-4.917,8	37,0	5,0	-32,0
2.998,0	1.846,3	-1.151,7	40,0	24,0	-16,0
3.437,0	312,0	-3.125,0	43,0	3,5	-39,5
5.044,8	1.164,4	-3.880,4	32,0	7,0	-25,0
5.486,8	768,9	-4.717,9	29,0	4,0	-25,0
2.586,6	1.865,4	-721,2	27,0	19,0	-8,0
1.810,4	462,0	-1.348,4	31,0	10,0	-21,0
1.000,0	600,0	-400,0	20,0	12,0	-8,0
3.914,4	1.315,8	-2.598,6	21,0	7,0	-14,0

Auszahlung in TEUR			Auszahlung in %		
Soll	Ist	Differenz	Soll	Ist	Differenz
-	1.749,0	-	-	5,0	-
-	1.710,0	-	-	5,0	-
-	0,0	-	-	0,0	-

Auszahlung in TEUR			Auszahlung in %		
Soll	Ist	Differenz	Soll	Ist	Differenz
15.325,4	11.679,2	-3.646,3	85,0	64,0	-21,0
21.339,6	13.401,9	-7.937,7	72,0	45,0	-27,0
-	3.295,8	3.295,8	-	9,0	-
-	755,6	755,6	-	2,0	-
-	692,0	692,0	-	4,0	-
-	-	-	-	-	-

er berücksichtigt.





# Der Markt

## Wachsende Weltwirtschaft – steigender Welthandel

Nach einem Wachstum der Weltwirtschaft um 3,1 Prozent in 2012 und 3,0 Prozent in 2013 liegen die Prognosen des Internationalen Währungsfonds (IWF) bei 3,6 Prozent für 2014 und 3,9 Prozent für 2015. Für die Schifffahrt unmittelbar wichtiger, aber letztlich auf den Weltwirtschaftsdaten aufbauend, ist der Welthandel: Dieser stieg 2012 um 2,7 Prozent, für 2013 wird ein Wachstum von 2,7 Prozent und für 2014 von 4,5 Prozent erwartet. Diese Zahlen sind aus den Prognosen eines anhaltenden Bevölkerungswachstums und eines steigenden Wohlstandes sowie einer weiterhin anhaltenden globalen Arbeitsteilung abgeleitet.

### Containerschiffe

Noch deutlich stärker als der Welthandel und der Weltseehandel wuchs in den vergangenen Jahren der internationale Containerverkehr: Diese Entwicklung wurde 2012 aber vorläufig gebremst und die Steigerungsrate lag mit 3,9 Prozent im Jahr 2012 unter der Steigerungsrate für den gesamten Seeverkehr. Andererseits werden für die Jahre 2013 und 2014 wieder Steigerungsraten von 5,1 und 7,6 Prozent für den Containerumschlag prognostiziert.

Obwohl der Containerumschlag kontinuierlich wächst, verharrten die Charraten seit 2009 auf einem sehr niedrigen Niveau. Nach einem kurzen Ratenhoch im Jahr 2011 liegen diese weiterhin auf niedrigem Niveau. Mitte 2013 konnten sich jedoch in der Größenklasse 900 - 2.000 TEU (teilweise jedoch nur für Schiffe mit Kränen) die Charraten festigen. Auch in der Größenklasse über 5.000 TEU zeigen die Raten ab Mitte 2013 ein festes Niveau.

Die allgemein negative Ratenentwicklung hängt insbesondere an der erhöhten Tonnage aus abgelieferten und noch zur Ablieferung anstehenden Neubauten und auch an wieder stark gestiegenen Neubauorderaktivitäten seit 2011. Ein anderer Grund waren die Kämpfe um Marktanteile der großen Liniereeder, die zu sinkenden Frachtraten und somit sinkenden Charraten geführt haben. Auch führte das Überangebot von Schiffen (insbesondere mit einer Traglast von über 6.000 TEU) dazu, dass die Schiffe nicht effektiv eingesetzt wurden, sondern auch auf Routen, für die diese Frachter eigentlich viel zu groß sind. Der so genannte Kaskadeneffekt, der durch die neuen großen Containerschiffe bewirkt wird, hat insbesondere auf die Größenklassen zwischen 2.000 und 6.000 TEU (ohne Kräne) Auswirkung.

Bei den Container-Feederschiffen sind die Neubaubestellungen Mitte 2013 fast komplett abgearbeitet. Somit ist nicht mit einem weiteren Wachstum der Flotte zu rechnen. Im Gegenteil führten die in den letzten Jahren stark gestiegene Verschrottungsaktivitäten sogar zu einer Flottenschumpfung in den Größenklassen bis 2.000 TEU. So wurden 2012 insgesamt 180 Containerschiffe mit einem Stellplatzvolumen von etwa 335.000 TEU abgewrackt. Für 2013 liegen die Schätzungen zwischen 350.000 TEU und 400.000 TEU, die außer Dienst gestellt werden sollen. Bei den kleinsten Einheiten wird mit einem Abwrackpotenzial von 30 Prozent der gesamten Flotte allein im Jahr 2013 gerechnet.

Infolge dieser Entwicklung sollten die Beschäftigungsquote, die Charraten und damit die Schiffspreise für Container-Feederschiffe in absehbarer Zeit wieder steigen, was in einigen Segmenten bereits zu erkennen ist: Die ersten Marktanalysten warnen bereits vor einem Mangel an Feederschiffen in den nächsten Jahren.

Laut dem Branchendienst Alphaliner ist die Zahl aufliegender Containerschiffe 2013 bereits weiter gefallen: Nur noch 182 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 387.000 TEU waren Mitte August 2013 ohne Beschäftigung. Auch die Charratenindizes zeigen aktuell einen leichten Aufwärtstrend. So stieg beispielsweise der Index von Clarkson-Research für Containerschiffe bis zu 4.400 TEU seit Jahresanfang 2013 um 7,1 Prozent.

Insgesamt zeigt sich der Containerschiffmarkt geprägt durch die hohe Zahl an Neubauablieferungen und auch noch vorhandenen Neubaubestellungen in den Größenklassen zwischen 8.000 und 18.000 TEU. Diese verdrängen sowohl ältere Tonnage als auch kleinere Einheiten bis hinab zu Größenklassen von 4.000 TEU. Bei den kleineren Einheiten sind jedoch erste Zeichen der Besserung zu erkennen. Die geringe beziehungsweise nicht mehr vorhandene Neubauaktivität, zusammen mit den hohen Verschrottungsaktivitäten sorgen hier für eine Marktberreinigung. Somit ist für kleinere Containerschiffe mittelfristig wieder mit positiven Markterwartungen zu rechnen.

### Mehrzweckfrachtschiffe

Mehrzweckfrachter sind äußerst flexible Schiffstypen, die unterschiedlichste Ladungsarten aufnehmen können: von verschiedenen Stückgütern über Rohstoffe bis zu Containern.



Diese Ladungsarten können getrennt oder auch zusammen befördert werden, so dass diese Schiffe nicht so stark von einzelnen Teilmärkten abhängig sind. Der Markt für Mehrzweck-, Projekt- und auch Schwergutschiffahrt folgt anderen Regeln als die konjunktursensiblen Marktsegmente, die eine deutlich größere Abhängigkeit von Konsumverhalten und Konjunkturzyklen aufweisen.

Dies ist vor allem in der deutlich längeren Planungsphase für Investitions- und Infrastrukturgüter begründet: Ein Rückgang des Ladungsaufkommens in diesem Teilbereich fällt in der Regel deutlich geringer aus. Gleichwohl hat es auch in diesem Segment merklichen Druck auf die Fracht- und Charterraten gegeben, der größtenteils noch anhält. Es können aber Unterschiede in den einzelnen Teilmärkten dieses Segmentes beobachtet werden.

Bei den einfacheren General-Cargo-Schiffen sind die Auswirkungen der konjunkturell eingetrübten Situation in Europa und hierbei insbesondere des Mittelmeerraums stark zu spüren. Hier ist ein Rückgang im Ladungsaufkommen zu beobachten, was sich unmittelbar negativ auf die Charterraten auswirkt. Positiv wirkt sich in diesem Segment aus, dass die Neubaubestellungen quasi auf Null gesunken sind. Somit führt das hohe Flottenalter und die damit verbundenen Verschrottungsaktivitäten zurzeit sogar zu einem sinkenden Flottenbestand. Mitte 2013 sind leichte Besserungstendenzen beim Frachtaufkommen und damit auch bei den Einnahmen feststellbar.

Bei den modernen Mehrzweckfrachtern, die im weltweiten Verkehr eingesetzt werden, war das Frachtaufkommen 2012 und bis Mitte 2013 ebenso wie die Flottengröße sehr stabil. Trotz des vorhandenen Gleichgewichts zwischen Tonnageangebot und -nachfrage sind die Frachtraten aber zwischenzeitlich schwächer geworden. Als ein erstes Besserungszeichen könnte jedoch gewertet werden, dass die Befrachter mittlerweile Unterschiede in der technischen Ausstattung der Schiffe und der Verlässlichkeit des Schiffsbetriebes auch monetär honorieren. Ein außerdem bemerkbarer Trend ist die Zunahme der Ladungsmengen pro Ladungspartie. Dies bevorteilt generell größere Schiffseinheiten, weil diese bei höherer Auslastung und insbesondere auf längeren Strecken angesichts der gestiegenen Brennstoffpreise wirtschaftlicher agieren können.

Gleichwohl bleiben kleinere Einheiten aufgrund der Größen-

restriktionen vieler Häfen weiterhin gefragt. Ebenso sind die Ladungsziele im Gegensatz zum Containermarkt nicht auf Haupthäfen ausgerichtet, sondern die Verteilung ist heterogen. Oftmals müssen kleinere Ladungspartien (z. B. einzelne Projektladungen) direkt von einem Hafen zum Zielhafen befördert werden. Dann lohnt sich die Kombination mit anderen Landungsströmen und somit der Einsatz von größeren Schiffen nicht. Somit zeigt sich aktuell ein Trend zum einen zu Liniendiensten, die von größeren Schiffen bedient werden und zwischen wichtigen Häfen pendeln, und zum anderen zu einer Trampschiffahrt, die einzelnen Ladungspartien direkt zwischen zwei Häfen transportiert.

Im Bereich der Schwergutschiffe war ausreichend Ladung vorhanden, um alle Schiffe auszulasten. Nachlassende Raten im Jahr 2013 werden mit einem sinkenden Schwergutfrachtaufkommen infolge verzögerter Infrastrukturmaßnahmen und einem Preiskampf der Anbieter begründet. Einzelne Anbieter arbeiten bewusst unwirtschaftlich, um sich Marktanteile zu sichern. Diese Strategie hatte noch vor kurzem im Bereich der Großcontainertonnage zu erheblichen Einbußen bei allen Marktteilnehmern geführt. Es besteht aber die Erwartung, dass die Ratenabschwächung nur vorübergehender Natur war und sich schon Mitte 2014 die Raten in diesem Segment wieder nachhaltig verbessern.

Da die beförderten Einzelteile der Ladung immer schwerer werden, sind besonders die modernen Schiffe mit großer Hebeleistung und entsprechender Ladungstechnik im Vorteil.

Auch bei den Mehrzweckfrachtern und Schwergutschiffen wirkt sich die Zurückhaltung bei den Neubauordern in den letzten Jahren positiv auf die weitere Marktentwicklung aus. Aufgrund der hohen Anzahl an Schiffen, die aufgrund des Alters und mangelnder Ausstattung aus dem Verkehr genommen werden müssen und verschrottet werden, sowie der kaum noch vorhandenen Neubauaktivität, erfolgt zurzeit eine Marktberreinigung und es wird sogar von einer sinkenden Schiffszahl in den nächsten zwei Jahren ausgegangen.

Insgesamt zeigt sich, dass moderne Mehrzweckfrachter und Schwergutschiffe besser durch die seit 2009 anhaltende Schiffsfahrtskrise gekommen sind als etwa Containerschiffe, Bulker und Tanker, und hier insbesondere als die größeren Schiffe. Die zwischenzeitliche Charterschwäche, hervorgerufen ins-

besondere durch den Kampf um Marktanteile, ist somit kein strukturelles Problem des Marktes. Die erwartete Abnahme an Schiffen wird zu weiteren Entlastungen führen und somit die zwischenzeitliche Marktschwäche relativ schnell beenden.

### **Schüttgutschiffe (Bulkter)**

Die Entwicklung des Bulkmarktes war von weiteren Höhen und Tiefen geprägt. Der Baltic-Dry-Index, der die Frachtraten am besten widerspiegelt, schloss im Februar 2012 mit einem Stand von 647 Punkten auf dem tiefsten Stand seit 1986. Eine Erholung der Nachfrage im Bereich der kleineren Schiffsklassen (Panamax, Supramax und Handysize) ließ den BDI bis zum 8. Mai 2012 um 80,1 Prozent auf 1.165 Punkte ansteigen. Innerhalb von 4 Monaten fiel er aber wieder auf 661 Punkte und damit um 43,3 Prozent. Diese Schwankungen hat der Index beibehalten und steht Ende Juli 2013 bei 1.062 Punkten.

Die Flotte der Massengutfrachter ist weiterhin von einer hohen Anzahl von Neubauablieferungen geprägt, die die gesamte Flotte weiter stark wachsen ließ. Neben der weiter wachsenden Angebotsseite entsteht weiterer Druck durch eine große Anzahl von Neubauordern, die weiterhin bei den asiatischen Werften geschlossen werden. Aufgrund der geringen Auslastung der Werften, sind viele bereit, Aufträge auf Selbstkostenniveau und teilweise darunter anzunehmen. Hierdurch wird für diesen Markt in der Zukunft weiterer Druck aufgebaut. Die neuen Schiffdesigns verfügen gegenüber den alten Schiffen über Vorteile, insbesondere beim Verbrauch. Dieses Thema ist durch die stark gestiegenen Bunkerkosten in den letzten Jahren verstärkt in den Fokus gerückt. Durch die Optimierung der Rümpfe können so Verbrauchsvorteile von rund 25 Prozent erreicht werden.

Insgesamt bleibt der Bulkmarkt weiterhin sehr volatil und somit sind auch für die Zukunft weiterhin starke Schwankungen bei den Einnahmen und den Schiffswerten zu erwarten.

### **Ausblick**

Auch 2014 wird noch ein schwieriges Jahr für die Seeschifffahrt werden. Nach Schätzungen des IWF wird der Welthandel zwar 2013 um 2,7 Prozent und 2014 um 4,5 Prozent wachsen. Das daraus resultierende Nachfragewachstum dürfte aber durch das Flottenwachstum, insbesondere bei großen Containerschiffen und großen Bulkern, mehr als kompensiert werden. 2014 werden die Charterer in vielen Schiffsklassen also unter Druck bleiben.

Auf der anderen Seite bietet diese Marktphase sehr gute Voraussetzungen für antizyklische Investitionen. Die Ankaufpreise für gebrauchte oder neuwertige Schiffe liegen 2014 wohl auf einem historisch günstigen Niveau. Vorausschauende Investoren, die in einer solchen Situation zu Tiefpreisen einsteigen, sollten auch in den kommenden Jahren gute Erträge erwirtschaften, insbesondere in den Segmenten, in denen das Tonnageangebot konstant bleiben beziehungsweise sogar zurückgehen wird. Bei kleineren Containerschiffen (Feedern) beispielsweise hat es in den zurückliegenden Jahren kaum Bestellungen gegeben. Zudem sind viele Schiffe 20 Jahre und älter. Daher dürfte die Flotte in diesen Größenklassen sogar schrumpfen. Auch moderne Mehrzweckfrachter sollten gute Perspektiven haben.



BBC NORDLAND

BBC Chartering



# SkySails



## SkySails

Mit der Entwicklung des SkySails-Zusatzantriebssystems kam das erste und bislang einzige Windantriebssystem auf den Markt, das den Anforderungen der modernen Schifffahrt genügt – und Wind als Energiequelle heute wieder für Frachtschiffe nutzbar macht. Die Finanzierung des Projekts bis zur Marktreife sicherte die Oltmann Gruppe über Venture Capital und legte erstmalig in der Firmengeschichte Risikokapitalfonds auf.

Der Einsatz des SkySails-Systems kann den Treibstoffverbrauch eines Schiffs – abhängig von den jeweiligen Windverhältnissen – um zwei bis zehn Tonnen pro Tag senken. Dies entspricht dem Jahresverbrauch mehrerer Einfamilienhäuser.

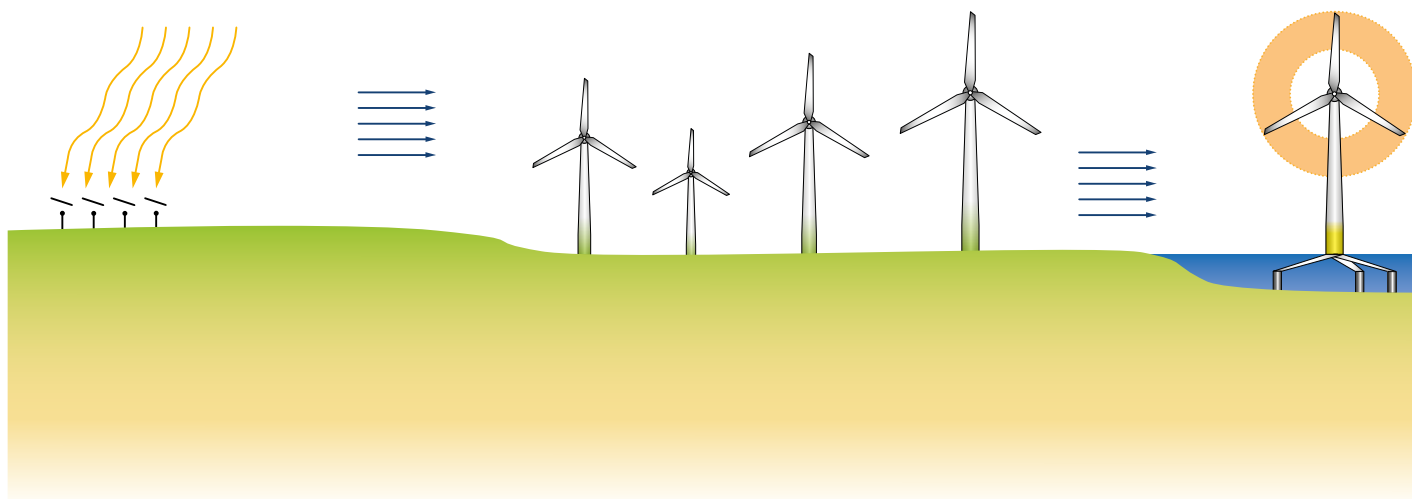
Drei Hauptkomponenten bilden das SkySails-System: Ein Zugdrachen mit Seil, ein Start- und Landesystem sowie ein Steuerungssystem für den automatischen Betrieb. Mit dem großen Zugdrachen in Form eines Gleitschirms wird Vortrieb erzeugt. Und der ist enorm: Die Drachen besitzen durch das Doppelhüllenprofil die vorteilhaften aerodynamischen Eigenschaften eines Flugzeugflügels und können in Höhen zwischen 100 m und 400 m eingesetzt werden, in denen stärkere und stetigere Winde vorherrschen. Pro Quadratmeter Segelfläche erzeugen sie so leicht das fünf- bis 25fache an Vortriebskraft gegenüber traditionellen Segeln mit Mast. Bereits ein 160 Qua-

dratmeter großes SkySails erzeugt eine Zugkraft von bis zu acht Tonnen in Fahrtrichtung, vergleichbar mit dem Schub eines Triebwerkes des Airbus A318.

Die neueste Systemgeneration SKS C 320 VAIII verfügt über 400 Quadratmeter Drachenfläche und erzeugt damit die doppelte Zugkraft. Das erste System dieser Baureihe wurde vom Cargill-Konzern bestellt und wird auf einem 28.500-Tonnen-Bulker installiert.

Im Zuge der Weltwirtschaftskrise und ihrer Auswirkungen auf die Schifffahrt konnten die Reeder das SkySails-System bisher nur in vergleichsweise geringer Anzahl finanzieren.

Ende 2011 hat SkySails den „SkySails Performance Manager“ als weiteres innovatives Produkt in den Markt eingeführt. Der Performance Manager ist ein vergleichsweise kostengünstiges Computersystem zur Echtzeiterfassung und -analyse von Schiffsdaten, welches Reedereien dabei unterstützt, ihren Schiffsbetrieb zu optimieren und dabei das Betriebsergebnis ihrer Flotte zu verbessern. Das System basiert auf dem Datenerfassungssystem des SkySails-Antriebs und wurde im Rahmen der Piloterprobung auf den Kundenschiffen weiterentwickelt. In diesem Rahmen konnte mit Hilfe des Performance Managers das Betriebsergebnis eines Minibulkers in einem Zeitraum von



### Photovoltaik

Durchschnittliche solare Strahlung in Zentraleuropa:  $115 \text{ W/m}^2$

### Konventionelle Windkraftanlage

Durchschnittliche spezifische Windenergie an Land:  $700 \text{ W/m}^2$

### Konventionelle Windkraftanlage

Durchschnittliche spezifische Windenergie 70m über dem Meeresspiegel:  $1150 \text{ W/m}^2$

6 Monaten um über 300 Euro pro Tag verbessert werden. Die hohe Nachfrage bereits kurz nach dem Start der Vermarktung zeigt, dass dieses Produkt optimal zu den aktuellen Bedürfnissen des angespannten Schifffahrtsmarktes passt.

Inzwischen hat sich gezeigt, dass sich die SkySails-Technologie nicht nur zum Antrieb von Schiffen nutzen lässt, sondern vielmehr eine Querschnittstechnologie für die Entwicklung eines ganzen Produktportfolios darstellt. So sind vollautomatisch gesteuerte Zugdrachen die Schlüsseltechnologie zur Nutzung des sehr viel energiereicheren Windes in großen Höhen.

Zahlreiche namhafte Unternehmen befassen sich weltweit mit der Erschließung der Höhenwindenergie, da mit ihrer Hilfe Windenergie in Zukunft deutlich günstiger erzeugt werden kann. Dieses Potenzial belegt auch die aktuelle Studie zur Höhenwindnutzung des renommierten Windkraft-Gutachters GL Garrad Hassan.

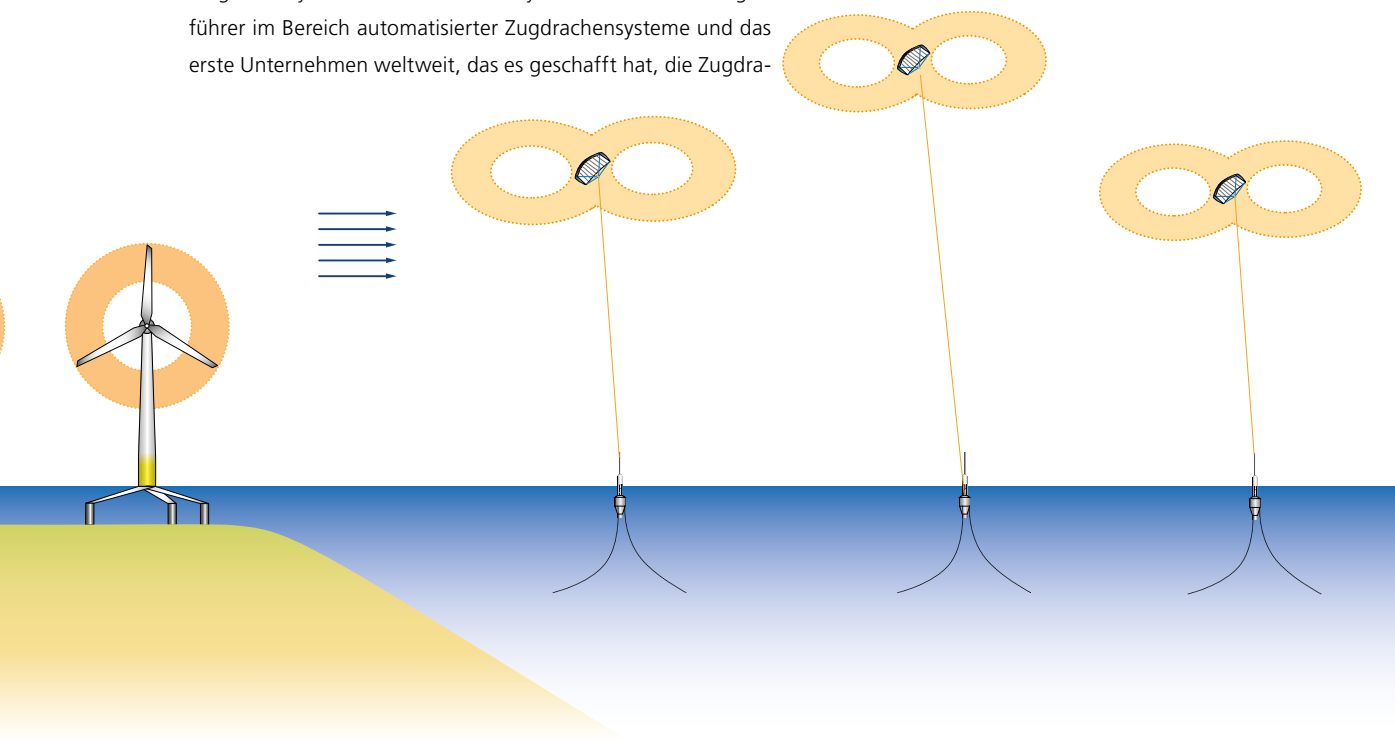
Aufgrund seiner langjährigen Erfahrungen durch die Entwicklung des SkySails-Antriebs ist die SkySails GmbH Technologieführer im Bereich automatisierter Zugdrachensysteme und das erste Unternehmen weltweit, das es geschafft hat, die Zugdra-

chentechnologie zu einer industriellen Anwendung zu entwickeln.

Um diesen Vorsprung zu nutzen und auszuweiten, baut SkySails als zweites Geschäftsfeld die Entwicklung und Produktion von Anlagen zur Stromerzeugung aus Höhenwind auf – SkySails Power.

Für die Entwicklung des SkySails-Antriebs erhielt SkySails am 7. Juli 2011 zum zweiten Mal den renommierten Sustainable Shipping Award in der Kategorie „Environmental Technology of the Year“. Bereits 2009 konnte SkySails die Jury vom Windantriebssystem für Schiffe überzeugen. Die Auszeichnung ehrt innovative Technologien, die Ideenreichtum, wegweisendes Design und ökologischen Nutzen vereinen.

Nach dem erfolgreichen Bau eines 55kW Funktionsmodells hat SkySails inzwischen einen Auftrag zur Weiterentwicklung der SkySails Power-Technologie von einem namhaften Partner aus der Windkraftindustrie erhalten.



**Terrestrische Windkraftanlage**  
 Durchschnittliche spezifische Windenergie  
 der Nordsee: 1.000 W/m<sup>2</sup>

**Höhenwindkraftanlage**  
 Durchschnittliche spezifische Windenergie  
 400m über der Nordsee: 1.800 W/m<sup>2</sup>







# Die Steuern

Mit der Einführung der Tonnagesteuerbegünstigung auch in Deutschland ab dem Jahr 1999 begann das stufenweise Aus für Verlustzuweisungsmodelle im Bereich der Einkommensteuer: Zunächst mit Einführung des § 2b EStG (Verbot der Werbung für Verluste und faktische Beschränkung auf 50 % Verlustzuweisung), dann durch Einschränkung der degressiven AfA und letztendlich durch § 15b EStG (nahezu vollständiges Verbot von Verlustzuweisungen).

Mit der schiffsgößenabhängigen Tonnagegewinnpauschale liegt nun endgültig der Fokus bei Schiffsbeteiligungen auf Rentabilität, da Steuerstundungen oder gar Steuervorteile nicht mehr als Hebel für die betriebswirtschaftliche Rendite einer

Schiffsbeteiligung eingesetzt werden können. Die Erträge einer Schiffsgesellschaft sind durch die pauschale Tonnagesteuer fast völlig steuerfrei. Alle anderen Kapitalanlagen müssen eine erheblich höhere Vorsteuerrendite erwirtschaften, um einen annähernd gleichen Nettokapitalrückfluss zu erreichen.

Neben der Ertragsteuer ist in den vergangenen Jahren aber zunehmend auch die Schenkung- und Erbschaftsteuer in den Fokus der Betrachtung geraten. Schiffsbeteiligungen stellen grundsätzlich steuerliches Betriebsvermögen dar und profitieren von den Verschonungstatbeständen (bis zu 100 % Steuerfreistellung) und dem neuen Erbschaftssteuerrecht.



# Bescheinigung

Die Leistungsbilanz der Oltmann Gruppe GmbH & Co. KG 2012 wurde von der MAREVA Maritime Revision GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Haren, geprüft und mit folgender Bescheinigung versehen.

Wir bescheinigen die Prüfung der in der „Leistungsbilanz 2012“ der Oltmann Gruppe GmbH & Co. KG enthaltenen Übersichten zu den aufgeführten Fonds. Die Aufstellung der Leistungsbilanz liegt in der Verantwortung der Geschäftsführung der Oltmann Gruppe.

Unsere Prüfung erfolgte anhand der uns vom Auftraggeber vorgelegten Unterlagen sowie der zusätzlich erteilten Auskünfte. Aufgabe unserer Prüfung war es festzustellen, ob die in der Leistungsbilanz enthaltenen Datenangaben – soweit sie unserer Prüfung unterlagen – aus den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen vollständig und richtig wiedergegeben werden und nicht im Widerspruch zu uns bekannten Tatsachen stehen.

Die vorgelegten Jahresabschlüsse der Beteiligungsgesellschaften haben wir auch in den Fällen keiner eigenen Prüfung unterzogen, in denen bisher keine Prüfungen/Plausibilitätsbeurteilungen durch Steuerberater und/oder Wirtschaftsprüfer erfolgten.

In den Berechnungen zum internen Zinsfuß werden sowohl der Rückfluss aus dem Veräußerungserlös als auch die Steuerbelastung aufgrund des Veräußerungsgewinns in den Jahren des Schiffsverkaufs erfasst, um einen sachgerechten Renditewert zu erhalten. Das gilt auch in den Fällen, in denen (kleine) Restausschüttungen erst in späteren Jahren erfolgten.

Die gemachten Angaben zum Investitionsvolumen wurden von uns nur insoweit beurteilt, als sie in Vorjahren noch nicht durch Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater geprüft wurden.

Art und Umfang unserer Prüfungshandlungen haben wir in unserem Prüfungsbericht sowie in unseren Arbeitspapieren festgehalten. Die Nachweise für die Angaben in der Leistungsbilanz wurden auf der Basis von Stichproben geprüft. Werbliche und wertende Aussagen der Leistungsbilanz haben wir ebenso wenig geprüft wie die grundsätzliche Eignung der von der Gesellschaft in der Leistungsbilanz verwandten Erfolgsindikatoren.

Die Geschäftsführung hat uns in einer Vollständigkeitserklärung versichert, dass alle Fonds der Oltmann Gruppe in der Leistungsbilanz enthalten sind.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Haren, den 4. März 2014

MAREVA Maritime Revision GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Kerstin M. Sanders  
Wirtschaftsprüferin / Steuerberaterin



Heinrich Nortmann  
Steuerberater

# Glossar

## **Agio**

Bezeichnet den Ausgabeaufschlag, der vom Käufer zu zahlen ist, üblicherweise 5 % des Anlagebetrages. Es dient u. a. zur Deckung der Kosten, die beim Absatz von Fondsanteilen entstehen. Bei den Einschiffsgesellschaften der Oltmann Gruppe wird auf ein Agio verzichtet.

## **Ausschüttung**

Die vorhandenen Liquiditätsüberschüsse (d. h. die Überschüsse der Chartereinnahmen über die Ausgaben) können an die Gesellschafter im Verhältnis zu ihrer Kommanditeinlage ausgeschüttet werden. Über die Höhe der Ausschüttung beschließt i. d. R. die Gesellschafterversammlung. Die Ausschüttung ist zu unterscheiden vom Gewinn oder Jahresertrag des Fonds: dieser kann höher oder niedriger sein als die Ausschüttung.

## **Bulkschiffe**

Frachter für Bulk-Ladung. Das ist vor allem Massengut, also z. B. Getreide, Erz und Kohle. Bulker besitzen große Laderäume, in die das Massengut hineingeschüttet und am Zielhafen mit Greifern wieder herausgeholt wird.

## **Charter**

Mietpreis, der für ein Schiff für einen bestimmten Zeitraum gezahlt wird.

## **Emissionshaus / (Emissions-) Prospekt**

Der Initiator (Emissionshaus) erstellt über den Inhalt des Beteiligungsangebotes einen Emissionsprospekt, in dem er die Eckdaten des geschlossenen Fonds detailliert darstellt. Dieser Prospekt ist maßgeblich für eine Beteiligung und sollte vor einem Beitritt eingehend geprüft werden.

## **Feeder-Schiffahrt**

Leistet Zubringerdienste für Schiffe, die auf Grund ihrer Größe kleinere Häfen nicht anlaufen können.

## **Heavylifter**

Schwergutschiffe, die insbesondere Ladungen transportieren, welche für Container zu schwer oder zu groß sind.

## **Interne Zinsfuß-Methode (IRR)**

Die Interne Zinsfuß-Methode (IRR) wird am häufigsten für die Berechnung der Rendite von geschlossenen Fonds verwendet. Der interne Zinsfuß ist aber nicht vergleichbar mit den Zinsen auf Sparbüchern oder Rentenpapieren. Er gibt nicht die Verzinsung des eingezahlten Kapitals, sondern die Verzinsung des jeweils über die Laufzeit des Fonds im Schnitt gebundenen Kapitals an. Die Höhe des gebundenen Kapitals ändert sich während der Laufzeit durch Ausschüttungen, Entnahmen sowie Steuerzahlungen und -erstattungen. Er ist eine durchschnittliche Jahresrendite. Der interne Zinsfuß bildet aber zutreffend die Eigenrendite auf das zum jeweiligen Stichtag gebundene Kapital ab. Methodenbedingt führen gute Fondsergebnisse in Kombination mit sehr kurzen Laufzeiten zu hohen nominellen internen Renditen.

## **Klassifikationsgesellschaft**

Organisation, quasi ein TÜV für Schiffe. Unter anderem nimmt sie folgende Aufgaben wahr: Bauaufsicht bei Neubauten und Reparatur von Seeschiffen sowie von Containern, Bauplanprüfung, Materialprüfung. Die drei etabliertesten Klassifikationsgesellschaften sind American Bureau of Shipping, Germanischer Lloyd und Bureau Veritas.

## **Kommanditgesellschaft**

Eine Personenhandelsgesellschaft, bei der nur ein Teil der Gesellschafter (mindestens einer) gegenüber den Gesellschaftsgläubigern mit seinem gesamten Vermögen haftet (Komplementär, persönlich haftender Gesellschafter), während die anderen in ihrer Haftung auf eine bestimmte Vermögenseinlage beschränkt sind (Kommanditisten).

**Kumuliert**

Angehäuft, das heißt aufaddierte Darstellung.

**Multipurpose-Schiffe**

Multipurpose-Schiffe sind Mehrzweckschiffe, die verschiedene Ladungsarten gleichzeitig transportieren können.

**Panamax-Schiffe**

So werden Schiffe bezeichnet, die den Panama-Kanal zwischen atlantischem und pazifischem Ozean passieren können. Schleusen begrenzen die Schiffsbreite auf rd. 32 m. Maximaler Tiefgang ca. 12 m.

**Post-Panamax-Schiffe**

So werden Schiffe bezeichnet, die auf Grund ihrer Größe vorstehende Voraussetzungen nicht mehr erfüllen.

**Reederei**

Schiffsbetriebsgesellschaft, die ggf. auch Miteigentümerin eines Schiffes ist und/oder sich durch eine stille Beteiligung an der Fondsgesellschaft beteiligen kann.

**Rendite**

Ertrag, der insgesamt aus einer Investition erzielt wird. Man unterscheidet zwischen Vorsteuer- und Nachsteuerrendite.

**Sonderabschreibung**

Neben den normalen Absetzungen für Abnutzung (AfA) gab es bis Ende 1998 Sonderabschreibungen, die zusätzlich in der Anfangsphase einer Investition vorgenommen werden konnten, aber nicht vorgenommen werden mussten. Sie wurden in der Regel vom Staat gewährt, um gezielt bestimmte Investitionen anzuregen.

**TEU**

Twenty foot equivalent unit. Standardcontainer mit einer Länge von 20 Fuß (ca. 6 Meter).

**Tonnagesteuer**

Die Tonnagesteuer ist seit dem 1.1.1999 in Kraft und eine pauschale Gewinnbesteuerung des Schiffes entsprechend seiner Größe. Dazu muss das Schiff allerdings mindestens ein halbes Jahr im deutschen Schiffsregister eingetragen sein. Genau genommen ist die Tonnagesteuer keine Steuer: Der Anleger versteuert nicht seinen anteiligen Betriebsgewinn oder -verlust, sondern einen sehr geringen Pauschalgewinn. Bezugsgröße für die Höhe ist die Nettoraumzahl (NRZ), also die Schiffgröße. Mit der Einführung dieses Modells bekommen die – steuerfreien – Ausschüttungen der Schiffe eine hohe Bedeutung.

**Verlustzuweisung**

So bezeichnet man das anfänglich negative steuerliche Ergebnis bei Beteiligungsgesellschaften. Einzelnen Gesellschaftern werden anteilig zu ihren Einlagen Verluste zugerechnet, die mit anderen positiven Einkünften verrechnet werden können. Dies führt in der Regel zu Einkommensteuersparnissen. Ab 10.11.2005 besteht diese Möglichkeit nicht mehr.

**Zinsfuß**

Siehe „Interne Zinsfuß-Methode (IRR)“.

**Weitere Informationen rund um unsere Beteiligungsangebote finden Sie ebenfalls auf unserer Homepage**

**[www.oltmanngruppe.de](http://www.oltmanngruppe.de)**







**Oltmann Gruppe GmbH & Co. KG**  
Ledastraße 17  
26789 Leer

Tel.: (04 91) 9 12 20 45  
Fax: (04 91) 9 12 20 46

[info@oltmanngruppe.de](mailto:info@oltmanngruppe.de)  
[www.oltmanngruppe.de](http://www.oltmanngruppe.de)