

Deilmann zurück auf der Donau

MÜNCHEN. Der zu den weltgrößten Flusskreuzfahrtschiffen gehörende Semi-Katamaran „Mozart“ war das Flaggschiff der einst elf Einheiten umfassenden Flusskreuzfahrtschiff-Flotte der Neustädter Peter Deilmann Reederei. Dann kam im Herbst 2009 das Insolvenzverfahren, und alle verbliebenen Fluss-schiffe wechselten den Eigner. Dieses Jahr nun kehrt die Reederei, die momentan lediglich über die als TV-„Traumschiff“ bekannte „Deutschland“ verfügt, mit der auf der Donau eingesetzten „Mozart“ wieder in den lukrativen Flusskreuzfahrtschiffmarkt zurück.

Möglich wird dies durch eine Kooperation mit dem Reiseveranstalter Dertour, einer 100-prozentigen REWE-Tochter. Dertour hat das Schiff, das als vergleichsweise luxuriös gilt, seit Saisonbeginn 2012 für drei Jahre von dem Münchner Emissionshaus und Touristikdienstleister Premicon eingekauft. Premicon hatte die 1987 in Deggendorf erbaute „Mozart“, die bei einer Länge von 120,6 Meter und einer Breite von 22,8 Meter bis zu 206 Gäste unterbringen kann, 2009 aus der Deilmann-Insolvenzmasse gekauft, renoviert und zwischenzeitlich an TUI verchartert.

Angebot für Stammkunden

Für ihre Stammkundschaft will die Reederei Deilmann ihr neues Angebot auf dem Fluss in einem eigens dafür aufgelegten Katalog präsentieren. „Wir haben die ideale Zielgruppe für das Produkt Flusskreuzfahrt und das passende Know-how im Unternehmen“, glaubt Deilmann-Geschäftsführer Konstantin Bissias und weist auf die ausgeprägte Neigung der komfortverwöhnten „Deutschland“-Passagiere zu Schiffsreisen und auf die hohe Zahl der wiederkehrenden Stammkunden hin. Die elegante und nostalgische Ausstattungs-Philosophie der „Mozart“ passe perfekt zur „Deutschland“ und ihren Passagieren, so Bissias. Angeboten werden siebentägige Trips nach Budapest und eine 14-tägige Fahrt bis ins Donaudelta. (jpm)

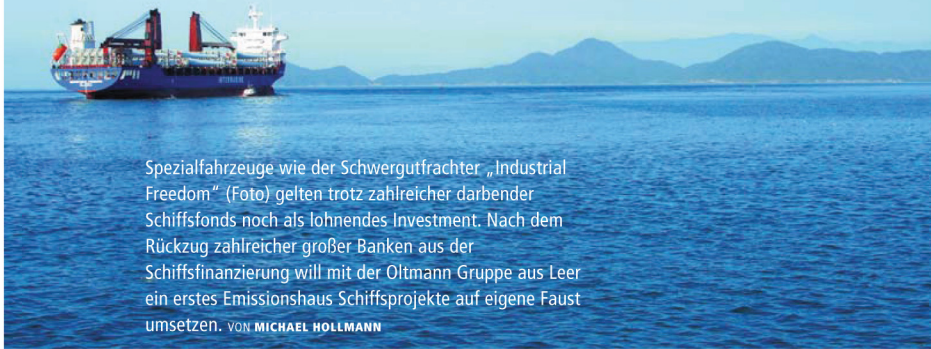


Ab 2013 wieder für Deilmann auf der Donau unterwegs: das Flusskreuzfahrtschiff „Mozart“, hier zu sehen in der ungarischen Hauptstadt Budapest. Foto jpm

Frühere „Meerkatze“ an der Jade

WILHELMSHAVEN. An der Kaje des Schiffsreparaturbetriebes Navitek in Wilhelmshaven hat das Forschungsschiff „Aquarius“, einst als Fischereischutzboot „Meerkatze“ unterwegs, eine Pause zwischen zwei Charters eingelegt. Das 77 Meter lange Spezialschiff wurde 1977 bei Lübben in Bremen-Vegesack gebaut und von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung betrieben. Das mit der Eisklasse 2 ausgestattete Schiff ist so konstruiert, das es auch bei schwerem Wetter recht seetüchtig ist. Eingesetzt war das Fischereischutzboot in der Nordsee und im Nordatlantik. 2009 wurde die „Meerkatze“ außer Dienst gestellt. Seit einem Umbau fährt die „Aquarius“ als privates Vermessungsschiff unter der Flagge Gibraltars. (bök)

Ablegen ohne Geld von der Bank



Spezialfahrzeuge wie der Schwergutfrachter „Industrial Freedom“ (Foto) gelten trotz zahlreicher darben der Schiffsfonds noch als lohnendes Investment. Nach dem Rückzug zahlreicher großer Banken aus der Schiffsfinanzierung will mit der Oltmann Gruppe aus Leer ein erstes Emissionshaus Schiffsprojekte auf eigene Faust umsetzen. VON MICHAEL HOLLMANN

LEER. Die Oltmann Gruppe bringt dieses Monat einen Schiffsfonds auf den Markt, der ganz ohne Fremdkapital auskommen soll. Der Fonds mit dem Arbeitstitel „Eigenkapitalkonzept“ strebt „antizyklische“ Investitionen nur mit Eigenkapital von deutschen Privatanlegern an. Es sollen speziell zur Versteigerung oder zum Notverkauf stehende Mehrzweck- oder Containerschiffe übernommen und später mit Gewinn weiterverkauft werden.

Bis zu 30 Millionen Euro will der Initiator, der zu den wenigen noch aktiven Emittenten in der deutschen Schiffsfinanzierung zählt, bis Mitte kommenden Jahres bei Investoren einsammeln. Ob das angesichts zahlreicher Fondsinsolvenzen, die so manchen Anleger um sein Geld gebracht haben, auch wirklich klappt, bleibt abzuwarten. Die Platzierung soll bis 22. Juli abgeschlossen sein, damit das Konzept nicht unter die neuen gesetzlichen Bestimmungen für alternative Investmentfonds fällt. Die Regulierung der geschlossenen Fonds wird dann durch Umsetzung der EU-Richtlinie für „Alternative Investment Fonds Manager“ (AIFM) verschärft.

Ohne den Hebel der Fremdfinanzierung können Fonds in der

Schiffahrt zwar allgemein keine so hohe Eigenkapitalrendite wie vorher erzielen. Allerdings ist der Einstiegszeitpunkt viel günstiger als vor ein paar Jahren, die möglichen Durchschnittsrenditen entsprechend höher. Denn in Folge des Tonnageüberangebots und des Fracht- und Charterratenverfalls sind die Schiffswerte in den Keller gerutscht.

Zyklische Wertaufholung

Beispiel: Ein zehn Jahre altes Containerschiff mit einer Behälterkapazität von 1700 Standardcontainern (TEU) und eigenem Ladegeschirr wird laut dem britischen Makler Clarksons aktuell mit nur 8,5 Millionen US-Dollar (6,4 Millionen Euro) bewertet. 2011 waren es 16,3 Millionen Dollar (12,3 Millionen Euro) und im Boomjahr 2007 sage und schreibe 26,5 Millionen Dollar (20 Millionen Euro). Oltmann setzt dabei wie viele andere schiffahrtserfahrene Investoren auf eine zyklische Wertaufholung der Schiffe, sobald die Frachtmärkte wieder anziehen.

Bei dem neuen Eigenkapitalfonds sind verschiedene Kapitaltranchen mit unterschiedlichen Rängen vorgesehen, deren Renditeziel vom Risiko abhängt. 30 Prozent der einzuwerbenden Gelder

sollen das Sicherheitskapital bilden, das bei der Gewinnzuteilung vorrangig aber nur mit einer relativ geringen Rendite von fünf Prozent pro Jahr nach Steuern bedient wird. 55 Prozent des Fonds-volumens entfallen auf das „Klassikkapital“ mit einem Renditeziel von 8 und 15 Prozent auf das risikoreichere „Unternehmerkapital“, das sich mit über 12 Prozent pro Jahr verzinsen soll, wenn die Rechnung aufgeht. Da bei den geplanten Investitionen keine Ban-

ken mit im Boot sind, drohen auch keine Restrukturierungen, Sanierungsauflagen oder Fälligkeit durch Darlehensgeber, wenn sich die Cashflow-Position der Schiffe verschlechtern sollte. „Gleichgerichtete Interessen aller Kapitalgeber erhöhen die Sicherheit des Investments“, schreibt Oltmann in einem Kurzexposé zum neuen Fonds.

Als Beispiel für gelungene Schnäppchenkäufe führt das Unternehmen die Übernahme eines kleinen Mehrzweckschiffs im März dieses Jahres aus einer Versteigerung in der Karibik für 1,8 Millionen Dollar (1,4 Millionen Euro) an. Nachdem das Schiff wieder flottgemacht und neu verchartert wurde, sei es mit rund 80 Prozent Gewinn weiterverkauft worden.

Vernetzung wichtig

Ein Pfund, dass die Oltmann Gruppe gegenüber Investoren in die Waagschale werfen kann, ist ihre enge Vernetzung mit starken Familienreedereien der Ems-Achse wie Briesse, Jüngerhans, Wessels und HS Schiffahrt. Nur durch Austausch mit Firmen, die gut im Frachten- und An- und Verkaufsmarkt etabliert sind, lassen sich attraktive Investitionsmöglichkeiten auftun.



André Tonn, Geschäftsführender Gesellschafter des Emissionshauses Oltmann Group in Leer, geht neue Wege bei der Schiffsfinanzierung. Foto Oltmann

Multitalente für die Polarmeer-Route

Nordic Yards baut zwei Rettungs- und Bergungsschiffe für Russland – Patrouillen in Öl- und Gasfeldern

WISMAR/ROSTOCK. Die Werftgruppe Nordic Yards in Mecklenburg-Vorpommern hat nach eigenen Angaben einen Vertrag zum Bau zweier eisbrechender Rettungs- und Bergungsschiffe unterschrieben. Auftraggeber ist das russische Transportministerium. Der Einsatz der Schiffe ist aufgrund ihrer eisbrechenden Fähigkeiten auf der nördlichen Polarmeer-Route in der Arktis vorgesehen, in diesem Falle in der Region Murmansk und rund um die Insel Sachalin.

„Nach den Erfolgen im Bereich Offshore-Wind freuen wir uns sehr über diesen Auftrag und den damit verbundenen Ausbau des Geschäftsfeldes Offshore Öl & Gas“, sagte Vitaly Yusuf, Geschäftsführer von Nordic Yards, nach der Vertragsunterzeichnung. Die beiden Schiffe sollen für Patrouillen und Rettungseinsätze in Offshore-Öl- und Gasfeldern eingesetzt werden. Sie sind für die Suche und Rettung in Not geratene Schiffe, die Evakuierung von Personen sowie deren medizinische Versorgung ausgelegt.

Bei den Neubauten handelt es sich um Eisbrecher der zweit-höchsten Eisklasse, die für die Arktis konzipiert und somit für Rettungseinsätze in harscher Umgebung geeignet sind. So können



Modellzeichnung für die beiden je 86 Meter langen und 19 Meter breiten, eisbrechenden Rettungsschiffe, die Russland bei Nordic Yards bestellt hat. Grafik Nordic Yards

die Schiffe laut Wert sowohl für Eisbrecher-Operationen in Häfen und Gewässern bei einer Eisstärke von bis zu einem Meter als auch vom Meer aus zur Brandbekämpfung und gegen Ölverschmutzungen eingesetzt werden.

Weiterhin sollen die Schiffe für Untersuchungen des Meeresbodens und beschädigter Objekte in Tiefen von bis zu 1000 Metern ausgerüstet werden. Beide werden über einen Hubschrauberlandeplatz am Bug verfügen. Baubeginn soll noch dieses Jahr sein. Die Lieferung der etwa 86 Meter langen und 19 Meter breiten Schiffe ist für das Frühjahr 2015 geplant. Das Gesamtvolumen der Aufträge beträgt 150 Millionen Euro. Die Finanzierung erfolge direkt vom russischen Staat und sei bereits gesichert, betont Nordic Yards. (m)

den über einen Hubschrauberlandeplatz am Bug verfügen. Baubeginn soll noch dieses Jahr sein. Die Lieferung der etwa 86 Meter langen und 19 Meter breiten Schiffe ist für das Frühjahr 2015 geplant. Das Gesamtvolumen der Aufträge beträgt 150 Millionen Euro. Die Finanzierung erfolge direkt vom russischen Staat und sei bereits gesichert, betont Nordic Yards. (m)

Offshore-Aufträge

Zuletzt trat Nordic Yards mit Anlagenbau für die Offshore-Windindustrie in Erscheinung: Mit der 90 Meter hohen Umspann-Plattform „Syl-Win alpha“ ist zurzeit die dritte und zugleich größte Konverterplattform im Auftragsbestand der Werftgruppe. Weiterhin ist ein Errichter- und Wartungsschiff für Offshore-Windkraftanlagen in Planung. (m)

Kläranlage für Binnenschiffe zugelassen

HAMBURG/WARIN. Fachleute des Prüfunternehmens SGS-Gruppe Deutschland haben nach eigenen Angaben erstmalig erfolgreich eine Kläranlage für Binnenschiffe nach dem CDNI-Abkommen geprüft, mit der Abwasser direkt an Bord umweltgerecht aufbereitet werden kann. Mit diesem Nachweis sei die Martin Membrane Systems AG (Warin/Mecklenburg) der einzige Anlagenhersteller in Europa, dessen Abwasser-Aufbereitungssystem den gesetzlichen Vorgaben für den Einsatz auf bundesdeutschen Binnengewässern und Wasserstraßen entspricht, teilte das Prüfunternehmen in Hamburg mit.

Hintergrund sind verstärkte Umweltschutzaufgaben in der Schifffahrt, die das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) verbindlich regelt. So dürfen beispielsweise seit 2009 bestimmte Schiffstypen keine häuslichen Abwässer mehr in Flüsse, Kanäle und Seen einleiten. Sie müssen stattdessen Sammel-tanks nutzen oder Bordkläranlagen, für die sehr strenge Grenz- und Überwachungswerte gelten.

Ballastwasser-Prüfung

Neben der Zertifizierung von Bordkläranlagen arbeitet die SGS-Gruppe auch in anderen umwelttechnischen Bereichen der Schifffahrt. So entwickelt die Prüf- und Zertifizierungsgesellschaft ein Probenahme- und Analytikverfahren zur Kontrolle von Ballastwasser, das Frachtschiffe auf See stabilisiert, aber oftmals mit Organismen aus anderen Ozeanen verunreinigt ist. Dem Analytikverfahren schreiben Branchenexperten eine Schlüsselrolle bei der weltweiten Durchsetzung von Ballastwasser-Filteranlagen an Bord zu. Denn zwar gibt es mittlerweile diverse technische Lösungen, um die Ausbreitung von fremden Kleinstlebewesen in heimischen Gewässern zu verhindern. Als Nadelöhr gilt dabei jedoch die künftig vorgeschriebene, aufwändige Probenahme, die belegen soll, dass die jeweilige Ballastwasseranlage auch wirksam ist. (m)

Wein-Welle an Bord der „Aidastella“

ROSTOCK. Groß und hübsch sind sie mittlerweile alle, die Kreuzfahrtschiffe der neuen Generation. Doch bei Kabinenausstattung und Bordprogramm droht Verwechslungsgefahr – dem versuchen Marketingexperten mit Spezialangeboten zu begegnen. Beim Rostocker Kreuzfahrtschiff Aida Cruises ist dieses Bemühen im Glase des Passagiers angekommen. Bei der Jungfernfahrt des Flottenneulings „Aidastella“, die am 17. März in Warnemünde starten soll, soll nach Unternehmensangaben ein speziell für den Neubau entwickelter „Aidastella“-Rotwein ausgeschrieben werden. Mit der Verheißung „in Barriqueaus aus französischer und amerikanischer Eiche gereift, umschmeichelt der Burgunder Nase und Gaumen“, versucht die Reederei den Passagieren den Mund schon vor dem Ablegen wässrig zu machen.

Neuseeländischer Hopfen

Diesen Tropfen will Aida nicht in irgendeinem schönen Napf ausdenken, sondern „im „Aidastella“-Glas, besetzt mit zehn Swarovskikristallen“. Wer sich dieser Verheißung um die legere Atmosphäre an Bord der Clubschiffe betrogen fühlt, muss sich nicht sorgen. Anhänger des Gertsentafels können mit „Aidastella“-Bier anstoßen, hergestellt mit neuseeländischem Hopfen. Wer freilich einfach nur Sonne, Wind und Meer genießen möchte, greift zum Mineralwasser und pfeift auf Marketing-Gags aus dem Bier- oder Weinkeller. (ehr)