

Investor's Quarterly

Zeitung für Investoren und Anleger | gegründet 2004

8. Jahrgang | 1. Quartal 2011

König & Cie. mit exklusivem Hollandimmobilienfonds

Staatlicher Mieter, attraktives Konzept

Mit dem Immobilienfonds „Hanzevast Holland 65“ platziert König & Cie. exklusiv in Deutschland ein erstklassiges Bürogebäude in der niederländischen Hansestadt Zwolle, der Hauptstadt Provinz Overijssel. Die Fondsimmoblie wurde im Jahr 1992 fertiggestellt und ist seitdem an den Hauptmieter „Rijksgebouwendienst (RGD), die staatliche Immobilienverwaltung in den Niederlanden, vermietet. Der Rijksgebouwendienst ist zuständig für die strategische Planung, den Denkmalschutz, die Architektur und die Kunst in den Niederlanden.

Das Gebäude besteht aus drei miteinander verbundenen Teilen, die alle über den Haupteingang zu erreichen sind. Es umfasst zehn Geschosse sowie ein Erdgeschoss und ein Untergeschoss. Die vermietbare Fläche beträgt insgesamt ca. 15.321 m². Der Standort profitiert von seiner direkten Verkehrsanbindung an das Autobahnnetz und liegt in unmittelbarer Nähe zu Zwolles Haupt-

bahnhof und den öffentlichen Nahverkehr. Die Innenstadt von Zwolle liegt in fußläufiger Entfernung. Überaus hochwertig ist die technische Ausstattung des Ob-



Architektonisch anspruchsvoll gestaltete Büroimmobilie

jekts, die flexible Nutzungsmöglichkeiten bietet. Für den „Hanzevast Holland 65“ mit einer geplanten Laufzeit bis 2021 werden durchschnittliche Auszahlungen von rund sieben Prozent pro Jahr erwartet. Zusätzlich partizipieren

die Anleger vom Verkaufserlös der Fondsimmoblien. Der Gesamtmittelrückfluss beträgt laut Prognose circa 184 Prozent der geleisteten Einlage vor Steuern.

Die Mindestanlagesumme des Fonds, der ab sofort zu zeichnen ist, beläuft sich auf 10.000 Euro. Gewinne aus der Beteiligung sind in Deutschland gemäß Doppelbesteuerungsabkommen bis auf den Progressionsvorbehalt wei-

testgehend einkommensteuerfrei. „Hanzevast Capital N.V. ist für uns ein wichtiger strategischer Partner in den Niederlanden mit einer klaren Vorstellung vom Immobilienmarkt. Das zeigt sich auch an diesem Objekt. Mit seiner zentralen Lage, dem bonitätsstarken Mieter und langfristig stabilen Erträgen eignet sich die Fondsimmoblie besonders für sicherheitsorientierte Anleger“, so Klaus Fickert, Geschäftsführer von König & Cie. Die Niederlande zählen zu den wirtschaftlich interessantesten Investitionsstandorten in Europa. Das zeigt das weit über dem EU-Durchschnitt liegende BIP pro Kopf (Nr. 2 in Europa nach Luxemburg) bei geringer Arbeitslosenquote. Im Ranking der attraktivsten Wirtschaftsstandorte rangieren die Niederlande auf dem weltweit fünften Platz. Zu den Vorteilen der Niederlande zählen die auf engstem Raum konzentrierte Verkehrsinfrastruktur mit internationaler Anbindung, das investorenfreundliche Steuersystem sowie der transparente Immobilienmarkt.

Stimmungsaufschwung am Beteiligungsmarkt

Nach den positiven Zeichen des letzten Quartals, mehrt sich Optimismus in der Private Equity-Branche. Zwar sind die Auswirkungen der Wirtschaftskrise noch immer zu spüren, jedoch sprechen erste Signale für eine Entspannung der Situation.

Seite 2

Steueränderungen 2011

Der Aufschwung kommt, die Steuereinnahmen steigen – und dennoch bringt 2011 für viele Steuerzahler erst einmal Verdross. Rauchen, Kochen, Fliegen: alles das wird teurer.

Seite 3

Melden Sie sich an!

Wöchentliche Newsletter:

Investor's Weekly
(in deutscher Sprache)

Investor's Weekly
(in englischer Sprache)

American Feeder Lines Weekly
(in englischer Sprache)

KÖNIG & CIE.
EMISSIONSHAUS.COM

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,



Tobias König

Geschäftsführender Gesellschafter der
König & Cie. GmbH & Co. KG

das Jahr 2011 hat gut begonnen. Die Neuausrichtung, das Schlagwort für König & Cie. im Jahr 2010, zeigt schon zu Anfang des neuen Jahres die ersten Erfolge: Bewährte Beteiligungen wie der „Infrastruktur International I“ stehen kurz vor der Vollplatzierung, erfolgreiche Produktlinien werden fortgeführt, wie der in Kürze zur Platzierung anstehende „Sachwert Sparplan 2“. Und interessante Geschäftsfelder, wie Holland-Fonds werden zugunsten unserer Anleger intensiviert: Der Vertriebsstart des neuen Immobilienfonds „Hanzevast Holland 65“ – insgesamt ein starker Jahresauftakt.

König & Cie. hat am Markt einen guten Namen und ist international hoch respek-

tiert. Diese Stärken wollen wir auch zukünftig für Sie nutzen!

Im Rückblick auf das Jahr 2010 können wir sagen, dass wir unsere Ziele erreicht haben. Wir konnten unsere Platzierungsergebnisse steigern, der Tiefpunkt lag in 2009, in 2010 ging es wieder bergauf. Unsere laufenden Fonds haben wir unter hohem personellen Einsatz auf Kurs gehalten. Wir sind froh, dass wir eines der besten Schiffahrts-Teams in der ganzen Branche haben und uns in unserer Zusammenarbeit nur auf einige wenige, erfahrene Bereederer konzentriert haben. Das macht in Krisenzeiten einen entscheidenden Unterschied. In 2011 wurden rund 53 Millionen Euro Eigenkapital (inkl.

15 Millionen Nachschusskapital und Agio) platziert. Das entspricht einer Steigerung von 118 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die beiden Segmente Dachfonds mit einem Platzierungsvolumen von über 15 Millionen Euro und Infrastruktur mit rund zwölf Millionen Euro waren in 2010 die stärksten Asset-Klassen bei König & Cie. Die Platzierungen in den beiden Segmenten Private Equity und Real Estate konnten ebenfalls signifikant gesteigert werden. Und auch die Schiffe machen wieder positiv von sich reden wie Sie in unserer FondsMedia-Analyse (Seite 6) nachlesen können.

⇒ Fortsetzung auf Seite 6

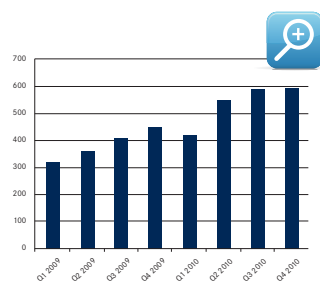
Private Equity in 2010

Ein Marktüberblick

Im Jahr 2010 war eine deutliche Erholung der Private Equity-Sektors zu beobachten, obwohl das Marktvolumen nach der Finanzmarktkrise weiterhin geringer als im Rekordjahr 2007 ausfiel. Die Aktivität an den Märkten sowie die Bewertung für Unternehmen konnte sich nach einer kurzen Stabilisierungsphase im ersten Quartal weiter steigern und lässt auf eine weiterhin positive Marktentwicklung für 2011 schließen.

Dennoch ist das Investitionsverhalten unverändert als vorsichtig zu bewerten, da zwar die Anzahl der Transaktionen spürbar zunahm, die Größe der Transaktionen sich aber nur langsam wieder in Richtung der früheren Niveaus bewegte. Als Konsequenz aus der Finanzmarktkrise sind Private Equity-Fonds angehalten prozentual mehr Eigenkapital zur Finanzierung von Unternehmenskäufen als bisher aufzuwenden. Laut einer Umfrage von Standard & Poors wird in den USA inzwischen durchschnittlich 46 Prozent Eigenkapital für eine Übernahme bereitgestellt, in Europa sind es zum Vergleich 50 Prozent.

Anzahl Private Equity-Deals in 2009 und 2010



Quelle: Prequin Research Report 2010

Zusätzlich hat die angespannte fiskalpolitische Situation in einigen Ländern der Eurozone die Unsicherheit auf Investoreseite erhöht und somit eine schnellere Belebung der Märkte verzögert. Unerwartet positiv war hingegen die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland, dessen Wirtschaftsleistung im kommenden Jahr voraussichtlich das Niveau von Anfang 2008 erreichen wird. Resultierend ist daher nach Meinung



der Fondsgeschäftsführung auch in Deutschland im Bereich Private Equity mittelfristig mit einer positiven Entwicklung zu rechnen. Treiber dieser positiven Entwicklung sind primär die Buy Out-Transaktionen bei denen sowohl die Anzahl als auch Volumen am stärksten zulegen konnten. Allein im europäischen Markt wurde das Volumen gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt, insbesondere auch da Transaktionsgrößen über EUR 1 Mrd. wieder erreicht wurden. Der Bereich Wachstumskapital zeigte anfangs Tendenzen einer schnellen Erholung, konnte aber im Verlauf des Jahres 2010 das schnelle Wachstum nicht aufrechterhalten. So fiel die Anzahl an Transaktionen im dritten Quartal um 31 Prozent geringer aus, jedoch insgesamt bereits höher als im Gesamtjahr 2009.

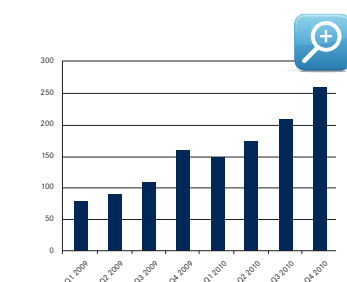
Venture Capital oder auch Frühphasenfinanzierung verzeichnete zuletzt ebenfalls einen leichten Rückgang im dritten Quartal 2010. Zuvor waren hier sowohl Anzahl als auch Volumen der Transaktionen über die vergangenen 18 Monate relativ stabil. Das Marktumfeld erscheint unverändert schwierig, wodurch zeitnahe Exits nur im geringen Umfeld realisierbar scheinen.

Aktuelle Entwicklungen der Fonds im Portfolio des Emittenten

Die Zielfonds des ersten und zweiten Private Equity-Fonds von König & Cie. konnten in 2010 die Investitionstätigkeit deutlich gegen-

über dem Vorjahr steigern. Rückflüsse waren zu Beginn des Jahres durch die geringe Zahl an Unternehmensverkäufen noch verhalten, konnten aber wie das Marktumfeld eine deutliche Zunahme zum Ende des Jahres verzeichnen. So hat sich die Zahl der Unterneh-

Anzahl Private Equity-Unternehmensverkäufe in 2009 und 2010



Quelle: Prequin Research Report 2010

mensverkäufe seit dem Tiefpunkt im ersten Quartal 2009 mehr als verdoppelt und auch die zuletzt wenig attraktiven Börsengänge wurden als Exit-Strategie wieder berücksichtigt. Zu der Bewertung des Portfolios wird die Kennzahl Total-Value-to-paid-in (TVPI) herangezogen. Der TVPI bringt stichtagsbezogen den Gesamtwert der sich im Portfolio der Zielfonds befindlichen Investments sowie aller bereits erfolgten Ausschüttungen im Verhältnis zu dem vom Emittenten eingezahlten Kapital zum Ausdruck. Seit der deutlichen Abwertung mit Ausbruch der Finanzmarktkrise konnte dieser Wert bei beiden König & Cie. Private Equity-Fonds konstant stei-

gen und ist damit ein Indiz für die fortschreitende Markterholung.

Transaktionsbeispiele in den König & Cie.-Fonds

Carlyle kauft sechs Versandhändler aus Arcandor Portfolio
Die Beteiligungsgesellschaft Carlyle hat die Unternehmen Baby Walz, Eléance, Planet Sports, Bon'a Parte, Mirabeau und Vertbaudet Deutschland zu 50 Prozent von der Tochtergesellschaft Primondo des ehemaligen Karstadt-Quelle-Konzerns erworben. Die Firmen beschäftigen 2000 überwiegend in Deutschland tätige Mitarbeiter und erwirtschaften mit EUR 500 Mio. rund die Hälfte des Umsatzes von Primondo. In 2010 konnte die Gruppe auf ein zweistelliges Umsatzwachstum zurückschauen, dennoch arbeiteten einige Unternehmen nicht profitabel. Daher will Carlyle neben operativen Verbesserungen vor allem den Online-Handel in der Einzel-firmen stärken und den langfristigen Fortbestand der Firmen außerhalb des insolventen Karstadt-Quelle-Konzerns sicherstellen.

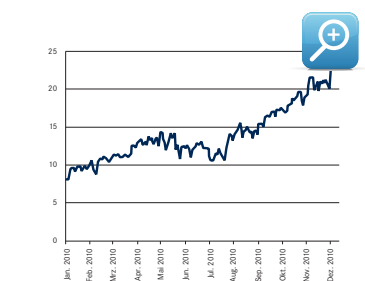
KKR plant Verkauf der ProSiebenSat.1 Media AG

Im Jahr 2006 übernahmen die Finanzinvestoren Permira und KKR die Senderfamilie ProSiebenSat.1 Media AG vom vorherigen Investor Haim Saban für insgesamt drei Milliarden Euro. Der Konzern ist in 14 europäischen Ländern vertreten und mit mehr als 78 Millio-

nen erreichten Haushalte europaweit die Nummer zwei hinter der luxemburgischen RTL-Gruppe. In Deutschland betreibt das Unternehmen die Fernsehsender ProSieben, Sat.1 und Kabel eins und konnte den Jahresüberschuss zuletzt deutlich steigern.

Momentan besitzen KKR und Permira noch 53 Prozent des Grundkapitals einschließlich 88 Prozent der stimmberechtigten Stammaktien, welche bis Ende des Jahres aus strategischen Gründen veräußert werden sollen. Ein Verkauf über die Börse habe in der jetzigen Situation großen Charme, denn die Aktie des TV-Konzerns gehört auf das gesamte Jahr 2010 betrachtet zu den absoluten Gewinnern an der Börse und verzeichnete eine Wertsteigerung von 185 Prozent.

Kursentwicklung der ProSiebenSat.1-Aktie in 2010



Quelle: ProSiebenSat.1 Media AG

Eine weitere Überlegung, die für einen Verkauf über die Börse sprechen würde, ist die Verschmelzung der Vor- und Stammaktien zu einer Gattung. Dieser Schritt ermöglicht einen Verkauf der Stammaktien über die Börse und könnte sogar den Weg in die oberste deutsche Börsenliga ebnen. Analysten gehen davon aus, dass eine Zusammenlegung der beiden Aktiegattungen fünf bis zehn Prozent zusätzliches Kurspotenzial bringen kann, bei einer bisher rechnerischen Bewertung von fünf Milliarden Euro. In einem ersten Schritt haben sich die Investoren bereits von acht Millionen Vorzugsaktien getrennt und damit das günstige Marktumfeld genutzt. Eine Veräußerung an einen Einzelinvestor wird dennoch parallel und gleichberechtigt geprüft.

Rudy Mack verstärkt American Feeder Lines

Management-Verstärkung mit bestem Fachwissen und enormer Erfahrung



American Feeder Lines (AFL), das unter Beteiligung von Tobias König gegründete US-Short-Sea/Feeder-Unternehmen, hat weitere Management-Verstärkung durch Rudy Mack als Chief Operating Officer (COO) bekommen.

Rudy Mack ist ein international anerkannter Experte im Linien-geschäft mit über 40 Jahren Erfahrung in der weltweiten Container-Schifffahrt. Während seiner 35-jährigen Karriere bei Hapag-Lloyd verantwortete er u.a. das

Asien- sowie das Nord- und Süd-Amerika-Geschäft und war lang-jähriges Mitglied des Global Management Board.

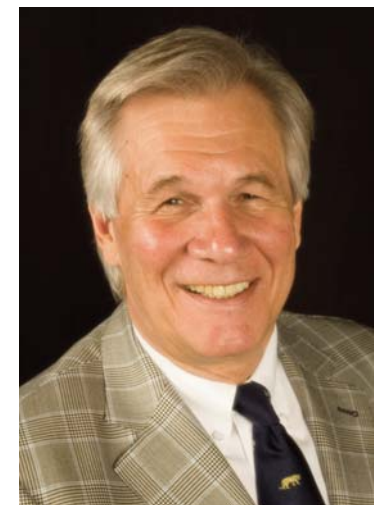
Seine internationale Karriere führte ihn sieben Jahre nach Europa, acht Jahre nach Latein-Amerika, acht Jahre nach Asien und 20 Jahre in die Vereinigten Staaten. Rudy Mack ist Mitglied mehrerer Aufsichtsräte bedeutender Unternehmen der Transportwirtschaft. Er ist CEO und Eigentümer der Unternehmensberatung Rudy Mack Associates Inc. in New York, seinem Arbeits- und Wohnsitz in den Vereinigten Staaten.

Percy R. Pyne, Chairman und Gründungs-Gesellschafter von AFL: „Rudy Mack wird in enger Zusammenarbeit mit Tobias König, CEO und Gründungs-Gesellschafter von

American Feeder Lines, das Tages-geschäft und die weitere Entwicklung von AFL verantworten. Die Tatsache, dass Rudy Mack sich entschieden hat, gemeinsam mit uns AFL voran zu bringen, ist ein wichtiger Meilenstein in der Entwicklung der Gesellschaft und eine beeindruckende Bestätigung unseres Konzepts“.

AFL ist in der Umsetzung das erste Short-Sea/Feeder-Unternehmen der Vereinigten Staaten – basierend auf dem weltweit erfolgreichen Geschäftsmodell integrierter Feeder-Services. Im Sommer diesen Jahres ist AFL seitens des US-Verkehrsministeriums als offizielles Marine-Highway-Projekt ausgezeichnet worden. AFL wird an der Ost- und Golfküste der Vereinigten Staaten einen flä-

chendeckenden Feeder-Verkehr errichten, um die dringend notwendige Verlagerung von Transportströmen von der Straße auf den Seeweg zu entwickeln.



Rudy Mack – 40 Jahre Container-Schifffahrt

Steuern 2011: Was kommt auf Unternehmer und Selbstständige zu

Aktuelle Änderungen im Jahressteuergesetz 2010



180 Änderungen in 31 Gesetzen und Verordnungen

Es hat sich steuerlich einiges geändert im Jahr 2011: Flugtickets werden teurer, Strom wird teurer, Elterngeld wird weniger und weitere Zuschüsse und Lohnersatzleistungen werden gekürzt. Für 2011 hat die Bundesregierung 180 Änderungen in 31 Gesetzen und Verordnungen beschlossen, das aktuelle Jahressteuergesetz bietet zahlreiche Neuerungen. Nicht alle sind relevant, Änderungen beim Freistellungsauftrag, bei der Nichtver-

anlagungsbescheinigung sowie bei der Steuer-Identifikationsnummer (TIN) werden speziell für viele Unternehmer und Selbstständige weniger, teilweise aber auch zusätzliches Geld bringen.

Kauft ein Investor mehr als 25 Prozent der Anteile oder Stimmrechte einer GmbH oder AG, verfallen die von der Altgesellschaft nicht ausgenutzten Verlustvorträge. Die Ausnahme gilt für stille Reserven in Deutschland: Das ak-

tuelle Jahressteuergesetz erlaubt jetzt, auch stille Reserven von Betriebsstätten im Ausland zu verrechnen, wenn kein Doppelbesteuerungsabkommen mit Deutschland dagegen spricht.

Ab 2011 müssen Unternehmer ihre Umsatzsteuer-Jahreserklärung elektronisch abgeben. Bei kleineren Unternehmen kann es dabei unter Umständen Ausnahmen geben. Interessant für viele Unternehmer: Zukünftig können sie ihre elektronische Buchführung in

einem Land ihrer Wahl erledigen lassen. Seit 2009 gilt das schon für die EU und den europäischen Wirtschaftsraum.

Wenn das Unternehmen den Umzug ins Ausland wagt, kann es nach neuen Regelungen teuer werden, da das Finanzamt diesen Umzug so behandelt, als würden sie ihren Betrieb einstellen. Die Unternehmen müssen dadurch ihre stillen Rücklagen versteuern. Seit diesem Jahr lohnt sich auch der Umzug der Tochterfirma nach Malta nicht mehr. Malta erstattete bisher einen großen Teil der Unternehmenssteuern, die von der Tochter gezahlt wurden. Im Jahre 2011 muss nun aber die Muttergesellschaft in der Heimat die Steuern zahlen.

Auch im Alltag lohnt es sich einige Dinge zu beachten: So kann beispielsweise für das häusliche Arbeitszimmer rückwirkend ab dem Veranlagungszeitraum 2007 wieder ein Betrag von bis zu EUR 1.250 geltend gemacht werden. Nach einem Urteil des Bundesverfassungsgerichts können diese Aufwendungen in Fällen, in de-

nen kein anderer Arbeitsplatz zur Verfügung steht, abgezogen werden. Bezüglich der Dienstreiseabrechnung wird der Ersatz von Mahlzeiten auf Dienstreisen einfacher: Für den steuerfreien Ersatz unter Ansatz der Sachbezugswerte wurden die Anforderungen erheblich reduziert, teilweise bereits rückwirkend zum 1. Januar 2010.

Es lohnt sich die Neuerungen auf Eignung und Nutzen zu prüfen. Möchten Sie es ganz genau haben? Den gesamten Gesetzestext finden Sie auf der Website des Bundesfinanzministeriums: Jahressteuergesetz 2010.



Hier können Sie das Jahressteuergesetz 2010 herunterladen

Der größte Schiffbauauftrag aller Zeiten

Mærsk bestellt zehn 18.000 TEU Containerschiffe



© Mærsk Linie

Das MS „Emma Mærsk“, eines der bisher größten Containerschiffe der Welt mit 15.500 TEU

Was Ende November 2010 noch als Gerücht durch die maritime Fachpresse ging, wurde Ende Februar offiziell bestätigt: Die Mærsk Linie, die größte Containerschiffs-Reederei der Welt, hat bei der südkoreanischen Werft Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering zehn 18.000 TEU Containerschiffe in Auftrag gegeben; zusätzlich bestehen zwei Optionen für zwei weitere Serien à zehn Schiffe. Werden die Optionen ausgeübt, handelt es sich mit einem Gesamtumfang von 5,7 Milliarden US-Dollar (190 Millionen US-Dollar pro Schiff) um den größten Schiffbauauftrag aller Zeiten.

Trotz der aktuellen Zurückhaltung vieler Banken sei die Finanzierung dieses Projektes nach den Worten von Eivind Kolding, CEO der Reederei, kein Problem gewesen. Die Rekordergebnisse, die das Unternehmen zwei Tage nach Vertragsunterzeichnung verkünden konnte, dürften sicher dazu bei-

getragen haben. Wurde in der Containerschiffahrt im Jahr 2009 noch ein Verlust von 2,1 Milliarden US-Dollar eingefahren, erzielte man 2010 einen Gewinn von 2,6 Milliarden US-Dollar; die Unternehmensgruppe meldete sogar einen Rekordgewinn von 5 Milliarden US-Dollar.



© Mærsk Linie

Eivind Kolding, CEO der Mærsk Linie

Der Marktführer setzt neue Maßstäbe

Wie es von einer Nummer 1 nicht anders zu erwarten war, werden die neuen Schiffe in vielerlei Hinsicht neue Maßstäbe setzen. Mærsk spricht deshalb auch von der „Triple-E-class“ und meint damit Skalenvorteile, die sich aus

der schieren Größe ergeben (economies of scale), Energieeffizienz (energy efficiency) und Umweltverträglichkeit (environmental improvements). Verglichen mit der 13.000 TEU Klasse sollen die Transportkosten pro Container 26 Prozent weniger betragen, der Treibstoffverbrauch soll 35 Prozent unter dem Post-Panamax-Schiffe liegen und der Ausstoß von Emissionen soll sogar 50 Prozent unter dem Durchschnitt der Schiffe liegen, die zwischen Asien und Europa verkehren. Außerdem sollen die Schiffe

Economy of scale

The Triple-E breaks the world record in container ship capacity size by more than 16%, without requiring more engine power. This design takes economy of scale to a new level.



Hier gelangen Sie direkt zum Informationsfilm über die Triple-E-class auf der Webseite www.worldslargestship.com

nach 25 Dienstjahren komplett wiederverwertet werden können. Erstaunlich ist, dass die neuen Riesen zwar 2.500 Stellplätze mehr haben als z.B. das MS „Emma Mærsk“ mit 15.550 TEU, die Abmessungen jedoch nur geringfügig größer sind: die neue Klasse ist mit 400 m Länge und 59 m Breite nur 4 m länger und 3 m breiter als die Schiffe der 15.500 TEU Klasse. Das bedeutet, dass die modernen Containerbrücken in Häfen wie Shanghai, Singapur und Rotterdam groß genug sein werden, um auch diese Schiffe zu be- und entladen. Im Hamburger Hafen wird man sie nicht sehen, denn ihr Tiefgang wird voraussichtlich 21 m betragen; sollte die Elbvertiefung in diesem Jahr end-

lich beschlossen werden, läge der maximal mögliche Tiefgang bei 14-15 m.

111 Millionen Paar Turnschuhe

In Dienst gestellt werden sollen die ersten zehn Schiffe zwischen 2013 und 2015. Was dann auf die europäischen Verbraucher zukommt, wurde auf der Pressekonferenz nach Vertragsabschluss an zwei Beispielen deutlich gemacht: Die neuen Schiffe bieten Platz für 18 Millionen Flachbildschirme oder 111 Millionen Paar Turnschuhe, d.h. viereinhalb Schiffsladungen würden genügen, um die 495 Millionen Menschen, die in den 27 EU-Staaten leben, mit neuen Turnschuhen auszustatten.

Containerhäfen melden Rekordergebnisse

Aktuelles und Bemerkenswertes aus Schifffahrt und Wirtschaft



Containerbrücken in Shanghais Tiefwasserhafen Yangshan

Shanghai überholt Singapur

Wie die chinesische Regierung Anfang Januar mitteilte, stieg der Containerumschlag im Hafen von Shanghai im Jahr 2010 auf mehr als 29 Millionen TEU. Das sind rund 500.000 TEU mehr als in Singapur, dem Hafen, der jahrelang die weltweite Spitzenposition innehatte. Auch die anderen chinesischen Häfen Hongkong, Shenzhen, Busan, Guangzhou, Ningbo und Qingdao, die alle zu den Top Ten gehören, konnten ihren Umschlag laut Angaben von „Research and Markets“ steigern.

12,1 Prozent plus in Rotterdam

Mit einem Güterumschlag von rund 430 Millionen Tonnen erzielte der Rotterdamer Hafen im Jahr 2010 ein Rekordergebnis, wie Hafendirektor Hans Smits Ende Dezember verkündete. Mit einer Steigerung von 12,1 Prozent gegenüber 2009 baute Rotterdam seine führende Stellung in Europa weiter aus; selbst gegenüber dem Rekordjahr 2008 verbesserte sich das Ergebnis noch um 2,1 Prozent. Die langfristige Strategie für die weitere Entwicklung des Hafens soll im März präsentiert werden. Zu den vorrangigen Zielen gehört eine bessere Anbindung an Deutschland; dies soll u.a. durch den Bau eines dritten Gleises

auf der Bahnverbindung zwischen Oberhausen und Emmerich erreicht werden.

Hamburger Hafen holt wieder auf

Vom Wachstum des Welthandels und des Containerumschlags profitiert auch der Hamburger Hafen, wenn auch nicht so stark wie der Rivale in Rotterdam. Einer der wichtigsten Gründe dafür liegt in der Wassertiefe der Elbe: Schiffe der 14.000 TEU-Klasse können Rotterdam nach wie vor einfacher anlaufen als Hamburg. Die HHLA, der größte Terminalbetreiber der Hansestadt, rechnet für 2010 dennoch mit einem Wachstum von 19 Prozent. Wachstumstreiber waren u.a. neue Containerdienste aus Fernost sowie die Feederverkehre in die Ostsee, die in der Krise überproportional zurückgegangen waren. So hat z.B. die Reederei APL aufgrund gestiegener Charterraten und Bunkerkosten einen Feederdienst von Rotterdam nach Hamburg zurückverlagert.

Neubauaufträge für P+S-Werften

Die im Juni 2010 erfolgte Verschmelzung der früher zur Hegemann-Gruppe gehörenden Peene-Werft und der Volkswerft Stralsund zur P+S-Werft GmbH zahlt

sich aus. Am 21. Januar erhielt das Unternehmen von einer Reederei aus Singapur einen Auftrag im dreistelligen Millionenbereich für den Bau eines Schwerlastschiffes, das im Offshore-Bereich eingesetzt werden soll, z.B. bei der Rohrverlegung oder dem Aufbau und Umsetzen von Offshore-Anlagen. Nur eine Woche später unterzeichneten die Werft und die grönländische Reederei Royal Arctic Line einen Auftrag für den Bau von fünf Spezialfrachtschiffen unterschiedlicher Größe für den Einsatz in arktischen Gewässern. Hauptaufgaben der Schiffe werden die Versorgung Grönlands sowie von Forschungsstationen in Arktis und Antarktis sein. Im Auftragsbuch der P+S-Werft stehen damit 25 Spezialschiffe.

Bremerhaven bekommt eine der größten Schleusen der Welt

Nach mehr als 100 Jahren wird die Kaiserschleuse in Bremerhaven durch einen gewaltigen Neubau ersetzt. Die neue Kaiserschleuse wird mehr als 300m lang sein, 55m breit und 13m tief. Bremerhaven will damit seine Stellung als einer der weltweit führenden Häfen für den Automobilienumschlag behaupten. Für Containerschiffe ist der Tidenhub in Seehäfen kein Problem, da die

Containerbrücken bei jedem Wasserstand arbeiten können. Bei der Autoverladung ist das jedoch anders, da die Fahrzeuge einzeln auf die Schiffe gefahren werden. Das erfolgt über ein Rampensystem, das nahezu fest justiert ist und unterschiedlichen Wasserständen nur in sehr begrenztem Maße angepasst werden kann. In Bremerhaven erfolgt die Autoverladung im tidenunabhängigen Binnenhafen. Zwar gibt es mit der Nordschleuse bereits einen Zugang für die derzeit größten Autofrachter, sollte diese Schleuse jedoch einmal ausfallen, wären die Binnenhäfen nicht mehr erreichbar. Für Deutschlands exportorientierte Autoindustrie wäre das eine Katastrophe.

LNG gehört die Zukunft

Nach Meinung von Remi Eriksen, Chief Operating Officer der Klassifikationsgesellschaft Det Norske Veritas, wird LNG (Liquified Natural Gas) unter ökologischen und finanziellen Gesichtspunkten der Treibstoff der Zukunft für Seeschiffe sein. Atomgetriebene Schiffe würden von der Gesellschaft nicht akzeptiert und die Brennstoffzellen-Technologie sei

noch nicht ausgereift. Die Baukosten für LNG-Schiffe lägen zwar 10 bis 15 Prozent höher als bei traditionellen Schiffen, auf lange Sicht würde das aber durch die geringeren Treibstoffkosten wieder kompensiert werden.

Meyer Neptun bis 2013 ausgelastet

Auch die Wertengruppe Meyer Neptun mit ihren Standorten in Papenburg und Rostock-Warnemünde kann optimistisch in die Zukunft blicken. Der aktuelle Auftragsbestand von acht Kreuzfahrtschiffen, sechs Flusskreuzfahrtschiffen und einer Fähre hat einen Wert von rund vier Milliarden Euro und wird die Werften bis 2013 auslasten. Ende März werden wieder Tausende von Touristen an den Ufern der Ems erwartet, wenn die „Aidasol“ die Meyer-Werft in Richtung Nordsee verlässt. Zwei weitere, baugleiche Schiffe sollen 2012 und 2013 abgeliefert werden. Das größte Spektakel ist im Juli zu erwarten, wenn das vierte von fünf neuen Schiffen für die amerikanische Reederei Celebrity Cruises auf der Ems nach Leer geschleppt wird und dort die Schleuse passiert.



Bremerhaven: Die neue Kaiserschleuse und der Binnenhafen

Crashtest Schiffsfonds

Zur Performance der fahrenden Flotte

Auch wenn heute die Charraten noch nicht wieder ihr altes Niveau erreicht haben, sind sie in vielen Fällen wieder kostendeckend. Die Verschrottungen und das deutlich angestiegene Umschlagsvolumen machten nach Auskunft des Analysehauses FondsMedia einen überraschend schnellen Anstieg der Charraten im Jahr 2010 um 65,5 Prozent möglich (einhergehend mit einer Flottenauslastung von 98 Prozent).

In den Jahren 2009 und 2010 gab es in allen Größenklassen aufliegende Schiffe, insgesamt waren es viele hundert Frachter, die zum Stillstand gezwungen waren. Die Frachtraten unterboten sich von Monat zu Monat und die negativen Prognosen reichten weit in die Zukunft. Die Journalisten überboten sich in dieser Zeit mit negativen Superlativen.

FondsMedia hat die tatsächliche Entwicklung der Schifffahrt genauer analysiert und konnte einige Korrekturen am Gesamtbild vornehmen. Die Containerschiffe haben sich demnach sehr schnell von Kriseneinflüssen befreit: „Die medial postulierten Milliardengrä-

ber stellten eine sachlich unbegründete und insofern unnütze Panikmache dar“, schreibt FondsMedia in ihrer Analyse „Crashtest Schiffsfonds: Krisenfeste Assets oder Milliardengräber zur See?“. Auch die Tank- und Bulkschifffahrt steht nicht so schlecht da wie in vielen Medien dargestellt. Im Gegenteil – auf längere Sicht erweisen sich die wirtschaftlichen Ergebnisse der gesamten fahrenden Flotte nach wie vor als stabil. „Das Asset-Management für Schiffsfonds ist anhand der in dieser Untersuchung nachgewiesenen Ergebnisse eindeutig als krisenfest zu beurteilen.“ Hier erscheint auch die Frage nach einem Schiffsverkauf einerseits oder andererseits einer Kapitalerhöhung in neuem Licht.



Hier können Sie die Analyse herunterladen.

Vorwort

⇒ Fortsetzung von Seite 1

Vor uns stehen jetzt neue Herausforderungen, die wir alle meistern müssen. Die Pleite der Korea Line, die Probleme in den nordafrikanischen Staaten, im Mittleren Osten, im Golf von Aden. Die Welt befindet sich in einer Phase des Wandels. Dennoch, das Wachstum des Welthandels geht weiter, insbesondere die Containerschifffahrt wird davon profitieren. In der Tankschifffahrt werden die Karten neu gemischt, noch ist unklar, wie die Folgen der regionalen Konflikte sein werden. Sicher ist jedoch, Rohöl und Ölprodukte werden zukünftig über längere Strecken

transportiert werden – in allen Tankersegmenten mit führenden Unternehmen zusammen, wie Teekay, Frontline, Scorpio, OSG, Nordic American Tankers, um nur ein paar unserer starken Partner zu nennen. Ein interessantes und mit Sicherheit ereignisreiches Jahr ist noch in den Kinderschuhen. Wir sind hochmotiviert im Rennen, haben die Ärmel hochgekrempt und packen jetzt alle gemeinsam an. Ihnen wünsche ich erst einmal viel Freude beim Lesen der aktuellen Investor's Quarterly.

Ihr Tobias König

Trotz Klimawandel nicht überflüssig

Pläne für neue Super-Eisbrecher



Die Polarstern 1 des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung in der Atka-Bucht an der Eiskante.

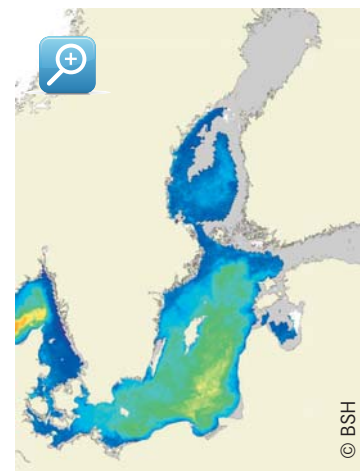
Es kommt selten vor, dass Wissenschaftler aus aller Welt sich so einig sind, aber in diesem Punkt gibt es keine abweichenden Meinungen: Die Jahre 2001 bis 2010 werden als die bisher wärmste Dekade seit 1850 in die Geschichtsbücher eingehen. Die fortschreitende globale Erwärmung zeigt sich auch daran, dass es Schiffen immer häufiger gelingt, ohne Hilfe von Eisbrechern sowohl die Nordost- als auch die Nordwestpassage zu bewältigen. Trotzdem sind Eisbrecher noch nicht vom Aussterben bedroht wie manch andere Schiffstypen – ganz im Gegenteil.

Wie die Karte des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zeigt, waren Ende Januar große Teile der nördlichen und östlichen Ostsee von einer dicken Eisschicht bedeckt. Normalerweise beginnt die „Eiszeit“ in der Ostsee im Januar und endet Anfang Mai, es gab aber auch schon Jahre, in denen die nördliche Ostsee schon Ende November vereist war. In dieser Zeit können die finnischen und schwedischen Ostseehäfen einschließlich der Hauptstädte Helsinki und Stockholm, St. Petersburg in Russland und selbst die deutlich südlicher gelegenen Häfen Stralsund und Stettin ohne die Hilfe von Eisbrechern von „normalen“ Schiffen nur in Ausnahmefällen angelaufen werden. Bevor es Eisbrecher gab, wurden die Frachtschiffe im Winter aufgelegt, die Besatzungen entlas-

sen und der gesamte Warenverkehr wurde per Bahn oder Lastwagen abgewickelt.

Von der Handarbeit zur Atomkraft

Um das Eis zu brechen und das Fahrwasser offen zu halten, versuchte man es um die Mitte des 19. Jahrhunderts mit Handsägen und kleinen, eisenverstärkten Holzbooten, den sogenannten Eisewern, sogar mit Sprengstoff wurde experimentiert. Der älteste noch erhaltene, maschinenge-



Temperaturkarte der Ostsee

triebene Eisbrecher ist das finnische MS „Tarmo“, das 1907 in Newcastle upon Tyne gebaut wurde und über 3.850 PS verfügte. Die stärksten Eisbrecher der heutigen Zeit fahren unter russischer Flagge; es sind fünf Schiffe der „Arktika“-Klasse, die zwischen 1975 und 1992 gebaut wurden und mit je zwei Atomreaktoren à 171 Megawatt thermischer Leis-

tung ausgerüstet sind, die ihnen eine Leistung von 75.000 PS verleihen. Das reicht aus, um selbst Eis von fünf Metern Stärke zu brechen. Wie der russische Vizepremier Sergej Ivanow aber Anfang Oktober letzten Jahres mitteilte, ist ein noch größerer und stärkerer Atomeisbrecher in der Planung, der spätestens 2016 in Dienst gestellt werden soll. Zur Begründung sagte er, dass es in der Arktis noch genug Arbeit gäbe. Hier liegt die Vermutung nahe, dass es sich dabei um genaue geologische Erkundungen handelt, wie viel Rohstoffe sich dort tatsächlich befinden (siehe IQ 4/10: Die Schätze der Tiefsee).

MS „Aurora Borealis“

Ginge es nach den Wünschen europäischer Polarforscher, würden sie gern noch früher den Eisbrecher der Superlative in Auftrag geben – eine Kombination aus schwerem Eisbrecher, Tiefsee-Bohrschiff und Mehrzweck-Forschungsschiff, das auch bei einer geschlossenen Meereisdecke in der Lage sein soll, Tiefseebohrungen in einer Wassertiefe von 5.000m durchzuführen. Nach der ursprünglichen Planung sollte das „Polarlicht“ eigentlich schon in Bau sein, aber die Finanzkrise warf die Finanzierungspläne über den Haufen. Jetzt soll im März 2012 die endgültige Entscheidung fallen. Angesichts des beginnenden Wettlaufs um die Bodenschätze der Arktis ist wohl mit einer positiven Entscheidung zu rechnen.

Versuch macht klug

Was in der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt alles getestet wird

Kryptische Abkürzungen sind in aller Regel untrügliche Anzeichen für komplexe und sehr spezielle Themen. Wenn die Ingenieure der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA) z.B. das Thema FreSCo diskutieren, ist damit keine Wandmalerei auf frischem Putz gemeint, sondern ein Softwareprogrammpaket namens Free Surface RANS Code, mit dem Strömungsvorgänge des Wassers um den Schiffskörper simuliert werden.

Seit fast 100 Jahren, genau seit 1913, wird in Hamburg-Barmbek daran gearbeitet, den Schiffsrumpf so zu gestalten, dass er – ob beladen oder unbeladen – nicht nur Wind und Wellen trotzt, sondern sich auch möglichst widerstandsfrei, d.h. energieeffizient, durch das Wasser bewegen lässt. Der Aufwand lohnt und rechnet sich, denn durch Optimierungen des Schiffsrumpfes oder der Antriebsanlage lässt sich die Effizienz um bis zu zehn Prozent steigern.



Wie gut Wulstbug und Schiffsrumpf in ruhigem Wasser zusammen passen, wird hier genau gemessen.

Einer der größten Schlepptanks der Welt

Die Ingenieure der HSVA sitzen aber nicht nur an ihren Rechnern, sie machen auch die Probe aufs Exempel, z.B. unter arktischen Bedingungen in zwei Eistanks, im Kavitationstunnel oder im Herzstück der Versuchsanstalt, dem

Schlepptank. Mit einer Länge von 300m, einer Breite von 18m und einer Tiefe von 6m gehört er weltweit zu den größten seiner Art. Hölzerne Schiffmodelle mit einer Länge von bis zu 13 m und einem Gewicht von bis zu sechs Tonnen werden hier nicht nur im ruhigen Wasser untersucht, son-

tere Wellenmaschine in Betrieb genommen, um Schiffmodelle auch in seitlichem Seegang untersuchen zu können. Mit dieser neuen Versuchseinrichtung rüstet sich die HSVA, um den steigenden Anforderungen nach Sicherheit und Wirtschaftlichkeit gerecht zu werden.

dern auch im Seegang. Mit einer Wellenmaschine am Ende des Tanks können Seegänge erzeugt werden, um das Modell in vorlichen und achterlichen Wellen zu testen. Auch das gefürchtete "parametrische Rollen", bei dem sich das Schiff in vorlichen oder achterlichen Wellen plötzlich zu extrem großen Rollwinkeln aufschauelt, kann hier simuliert werden. Im Frühjahr 2011 wird eine weitere

Fast 5.000 Tests

Was die HSVA von ihren Wettbewerbern abhebt, sind die große Erfahrung der Mitarbeiter und die umfangreichen Datenbestände. In den eigenen Werkstätten wurden bislang annähernd 5.000 Holzmodelle und 2.800 Messingpropeller gebaut und anschließend intensiv getestet. Um den Wissensvorsprung zu erhalten, widmen sich die Ingenieure der HSVA aktuell im Rahmen von Studien einer grundsätzlichen Frage: Wie soll das Schiff der Zukunft aussehen? Die Auswertung eigener Untersuchungen hat gezeigt, dass das größte Sparpotenzial in der Wahl der Hauptabmessungen liegt, also in Länge, Breite, Tiefgang und der so genannten Völligkeit. Wie es in einem Fachaufsatz dazu heißt, lassen „einige Akteure“ derzeit prüfen, ob man bei Neubauten auf vorhandene Entwürfe zurückgreifen soll, oder ob es sinnvoller ist, gemeinsam mit Werft, Reederei und Charterer neue Entwürfe mit anderen Hauptabmessungen zu projektieren. Man darf gespannt sein.

Der CO₂-Ausstoß beeinflusst den Aktienkurs

Nachhaltigkeit wird zum Anlagekriterium für institutionelle Investoren

Die letzten beiden Weltklimakonferenzen in Kopenhagen (2009) und Cancun (2010) boten vielen Politikern ideale Plattformen, mahnende Worte an die eigenen Wähler zu richten, mit ernststen Mienen an die internationale Gemeinschaft zu appellieren und vollmundige Absichtserklärungen zu veröffentlichen. Wenn es aber um konkrete Vereinbarungen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen ging, folgten den großen Worten keine Taten. Als weitaus wirksamer könnten sich die Initiativen des Carbon Disclosure Project (CDP) erweisen.

Die Non-Profit-Organisation CDP wurde im Jahr 2000 in London von 534 institutionellen Investoren gegründet, die zusammen ein Vermögen von 64 Billionen (!) US-Dol-

lar verwalten. Zu den Mitgliedern zählen nicht nur einige der größten Banken der Welt, sondern auch viele bedeutende Pensionskassen, Versicherungen und Hedge Fonds.

Jährlich befragt das CDP die 500 größten börsennotierten Unternehmen der Welt, wie viel Kohlendioxid sie in die Atmosphäre blasen und mit welchen Strategien sie den Herausforderungen des Klimawandels begegnen. Die Ergebnisse werden im „Global 500 Report“ veröffentlicht. 2010 antworteten 82 Prozent der befragten Unternehmen.

Seit 2006 ist das CDP auch in Deutschland aktiv. 2010 wurden 200 Unternehmen eingeladen, sich an der Befragung zu beteiligen. Von den 30 im DAX vertretenen Unternehmen haben 28

geantwortet, insgesamt lag die Rücklaufquote in Deutschland bei 61 Prozent. Die Antworten von 21 Unternehmen (alles DAX-Werte) flossen aufgrund der Auswahlkriterien auch in den globalen CDP-Bericht ein.

Einfluss auf die Anlagestrategie

Der Grund für die Auskunftsbereitschaft: Viele institutionelle Investoren machen ihre Anlageentscheidungen davon abhängig, wie viel CO₂ ein Unternehmen ausstößt. Kevin Parker, Leiter der Vermögensverwaltung der Deutschen Bank, sagte dazu im November 2010 in einem Interview mit der FAZ: „Unternehmen, die nicht anfangen, ihren CO₂-Ausstoß zu verringern, bergen für Anleger ein größeres Risiko.“ Auf die verwunderte Frage, ob er damit tatsäch-

lich sagen wolle, dass der CO₂-Ausstoß darüber entscheide, wie eine Aktie an der Börse abschneide, kam die eindeutige Antwort: „Ja, auf alle Fälle. Sie können es auch als Chance sehen: Unternehmen, die sich offensiv den Umweltfragen der Welt stellen und an einer Lösung mitarbeiten, werden erfolgreicher sein als die anderen. Der Kohlendioxid ausstoß eines Unternehmens hat einen direkten Einfluss auf seinen Cash Flow.“ Der koreanische Samsung-Konzern, der mit 95 von 100 möglichen Punkten im CDP-Report hervorragend abschneidet, nennt noch einen weiteren Grund für sein umweltbewusstes Handeln: Ein Rückgang von einem Prozent im Markenwert als Folge einer ungünstigen Bewertung von Investoren oder Nichtregierungsorgani-



Hier können Sie den deutschen Bericht herunterladen

sationen entspreche einem Verlust von 200 Millionen US-Dollar. Wenn sich gute Ideen nicht verwirklichen lassen, weil ihnen wirtschaftliche Interessen entgegenstehen, heißt es oft resignierend: Geld regiert die Welt. Im Fall des Carbon Disclosure Projects sollten wir uns darüber freuen und hoffen, dass den institutionellen Investoren gelingt, was die Politiker nicht zustande bringen.

Investieren in Indien

Schritt für Schritt zur internationalen Projektfinanzierung

Indien gehört mit einem BIP von USD 3.288 Mrd. und einem durchschnittlichem Wachstum von acht Prozent zu den wachstumsstärksten Regionen der Welt. Nach den Worten von Ministerpräsident Manmohan Singh strebt Indien in diesem Fiskaljahr (bis zum 31.03.2011) ein Wachstum von 8,5 Prozent an. Im kommenden Jahr sollen es neun Prozent werden. Das mittelfristige Ziel ist ein jährliches Wachstum von zehn Prozent.

Ein Schlüsselfaktor der nachhaltig dynamischen Entwicklung ist neben den demokratischen Strukturen und dem britisch geprägten Rechtssystem die junge Bevölkerung. Die Hälfte der 1,16 Milliarden Inder ist unter 25 Jahre alt. Darüber hinaus verfügt ein immer größer werdender Prozentsatz der indischen Bevölkerung über eine ausgezeichnete schulische Bildung mit englischsprachigem Hintergrund. Millionen junger, hervorragend ausgebildeter Inder streben nach Wohlstand und westlichen Konsumstandards.

Diese Entwicklung erfordert eine adäquate Infrastruktur und erregt somit auch weiterhin das Interesse von internationalen Investoren. Indien hat kürzlich seinen nächsten Fünfjahresplan verabschiedet und plant von 2012 bis 2017 insgesamt 1.000 Milliarden US-Dollar für die Verbesserung seiner Infrastruktur auszugeben, insbesondere für den Ausbau des Straßennetzes und die Stromversorgung. Schon im derzeitigen Fünfjahresplan, der noch bis 2012 läuft, hat Indien 514 Milliarden Dollar für den Straßenbau, den Ausbau von Häfen und Flughäfen sowie die Verbesserung der Strom- und Wasserversorgung veranschlagt. Die jetzt geplante annähernde Verdoppelung dieser Summe macht deutlich, welche ambitionierten Wachstumspläne die indische Regierung verfolgt.

Um noch mehr Investoren zu gewinnen und die Projekte auch umzusetzen, hat die indische Regierung aber noch eine Aufgabe vor sich, an der schon viele gescheitert sind: sie muss die Hürden der

indischen Bürokratie überwinden und wirksam(er) gegen Korruption vorgehen. Bislang wird die Projektzeit etwa im indischen Straßenbau durch Einsprüche, Prozesse und Schlichtungsverfahren um bis zu 70 Prozent überzogen, in Europa sind es weniger als 20 Prozent. Die Regierung kündigte deshalb an, Straßenbauprojekte künftig erst dann zu vergeben,

gagement in Indien ist nur dann erfolgversprechend, wenn man bereit ist, sich langfristig zu engagieren. Alles andere ist zum Scheitern verurteilt.

Projektfinanzierung in Indien

In ihrer wesentlichen Struktur unterscheidet sich die Projektfinanzierung in Indien nicht von den internationalen Gepflogenheiten.

chem Besitz befinden und sich am Referenz-Zinssatz orientieren. Auch besteht die Chance, eine fixe Rate während der Konstruktionsphase auszuhandeln. Bedenklich ist, dass für Kreditgeber in Indien die Möglichkeit besteht, ihre Margen ganz individuell, halb- bis ganzjährig anzupassen.

Eine Alternative stellt natürlich die Drittmittelförderung dar. Diese ist

Zwar ist ein Dokument nur stempelgebührenpflichtig, insofern es aus Indien kommt. Jedoch sind andere Dokumente vor Gericht nicht zulässig.

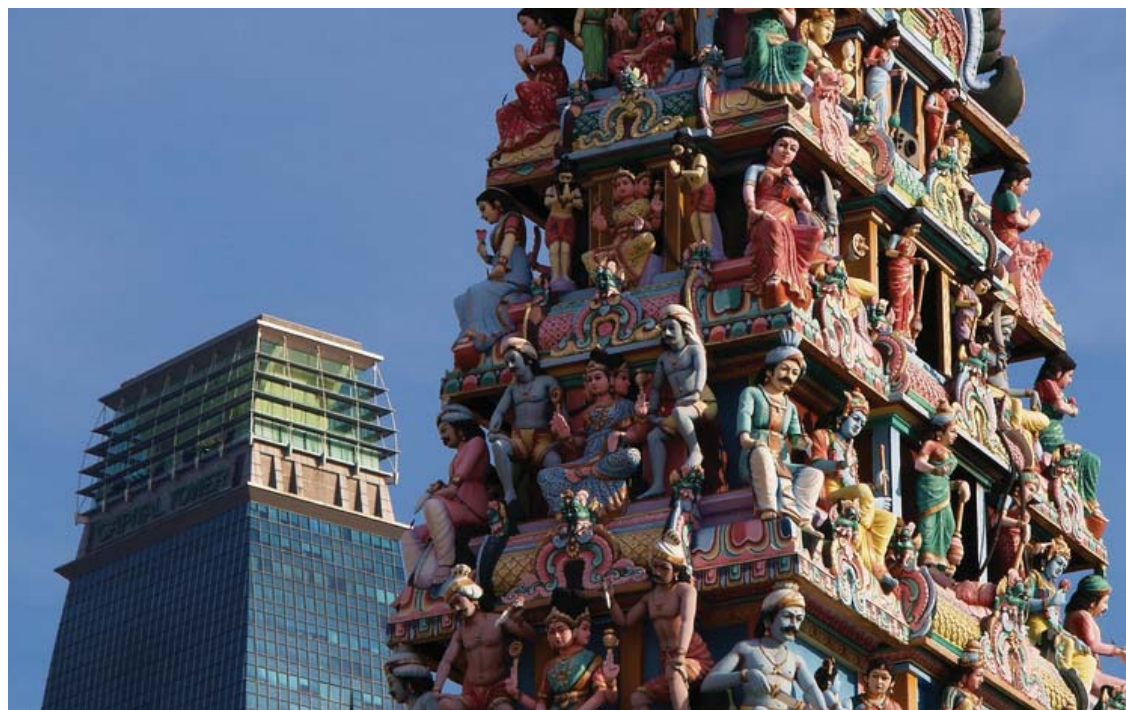
Regulatorische Schlüsselfaktoren

Um Undiszipliniertheiten von Kreditnehmern zu senken und zahlungsunwillige Schuldner zurückzuschrecken, hat die indische Regierung in den letzten Jahren einige Schritte eingeleitet.

Im Wesentlichen sind es drei Regulatoren, die „RBI regulations“, das „SAFAERI act“ und der „Commercial Courts Bill“. In den „RBI regulations“ wird geregelt, wann ein Kredit als NPA (NON-PROFIT-ASSET) einzuordnen und ab wann ein Zahlungsverzug als vorsätzlich anzusehen ist. Geschieht eine solche Klassifizierung, sind Darlehensgeber angehalten, dies dem CIBIL zu melden, sowie rechtliche Schritte einzuleiten. In der Praxis geschieht dies momentan noch selten, da sich gerichtliche Prozesse noch als zu ineffizient darstellen.

Dies könnte sich jedoch durch die Stärkung des „SAFAERI“ Gesetzes und dem In-Kraft-Treten des „Commercial Courts Bill“ ändern. Im „SAFAERI act“ ist festgelegt, dass sobald ein Darlehen als NAP klassifiziert wird oder ein Zahlungsrückstand als vorsätzlich angesehen wird, ein Schreiben des Kreditgebers mit der Aufforderung zur Zahlung in 60 Tagen für eine Fristsetzung genügt. Wird diese Frist nicht eingehalten, könnten Maßnahmen wie z.B. die Übereignung eines Sicherheitsgutes erwirkt oder sogar ein Management für das laufende Projekt bestimmt werden.

Um schnellere gerichtliche Prozesse zu erwirken und Kreditgebern den Rücken zu stärken, wurde zur Wintermonsun-Zeit 2009 der „Commercial Courts“-Gesetzesentwurf verabschiedet. Während Gerichte in Indien bisher zur Entscheidungsfindung zehn bis 15 Jahre benötigten, kann nun ein Urteil binnen eines Jahres erwartet werden.



Projektfinanzierung in einer der wachstumsstärksten Regionen der Welt

wenn sich mindestens 80 Prozent des benötigten Landes im Besitz seines Ministeriums befänden. Nichtsdestotrotz liegen die unternehmerischen Chancen gerade im Bereich Infrastruktur in Indien auf der Hand. Zur Finanzierung wendet sich die Regierung ganz offen an private Akteure wie private Investoren, Pensionsfonds, Investmentbanken und Versicherungen. Namhafte Investmentbanken wie Goldman Sachs, Morgan Stanley und Macquarie investieren bereits in Infrastrukturprojekte, auch private Kapitalgeber wie Blackstone, Kohlberg Kravis Roberts und 3i sollen dabei sein.

Auch für deutsche Unternehmen, gerade auch für mittelständische Akteure etwa im Bereich spezieller Technologien oder Märkte, dürfte sich ein Engagement lohnen. Wichtig ist aber, dass man sich über den entscheidenden Aspekt im Vorhinein klar ist: ein En-

Bei der Fremdkapitalbeschaffung können jedoch erhebliche Unterschiede zu anderen Märkten auftreten.

Ein nicht ausreichend entwickelter Interbankenmarkt, ein kaum existierender Termingeldmarkt und das Fehlen eines Referenz-Zinssatzes machen es gar unmöglich, gesicherte Zinssätze für ein-, drei-, neun- oder zwölfmonatige Transaktionen herauszugeben. Langfristig festgeschriebene Raten sind bei der indischen Rupie generell nicht verfügbar und fluktuierende Basiszinssätze sind wirtschaftliche Realität.

Trotzdem gibt es einige für indische Kreditnehmer mildernde Umstände. Zum einen hat sich der Basiszinssatz in den letzten zehn Jahren kaum verändert und sich immer zwischen zehn und 15 Prozent bewegt. Weiterhin sind rund 80 Prozent der Kreditgeber Finanzinstitute, die sich in staatli-

jedoch auf USD 500 Millionen pro Jahr beschränkt und untersteht auch anderen Bestimmungen. Demzufolge kann man erwarten, dass das meiste Fremdkapital für Projekte mittlerer Laufzeit ist und von heimischen Quellen stammt. Man sollte einige vertragliche Gegebenheiten in der Ausgestaltung von Kreditverträgen beachten. Durch die oft sehr strengen Verträge, ist Vorsicht geboten. Zahlungsrückstände sind zu vermeiden. Durch das in 2000 eingerichtete „Credit Information Bureau (India) Limited“ (CIBIL), in dem nahezu jedes Kreditinstitut Mitglied ist, besteht die Möglichkeit jegliches Fehlverhalten von Schuldnern zu melden und auch in alle vorliegenden Reporte Einsicht zu nehmen. Kreditinstitute in Indien fordern zur Sicherheit von Kreditnehmern sogenannte „stamped documents“, welche mit hohen Kosten verbunden sind.

Selten so begehrt

Chinas Quasimonopol bei Seltenen Erden

Dass der globale Wettbewerb auch gänzlich unerwartete Entwicklungen zur Folge hat, zeigte sich in den vergangenen Monaten bei der aufgeregten Diskussion um Chinas Exportbeschränkungen für die so genannten Seltenen Erden. Sind die westlichen Unternehmen hier in eine chinesische Rohstofffalle gelockt worden oder hat ihnen die Hektik des Tagesgeschäfts den Blick für die Zukunft verstellt?

Deng Xiaoping, der ehemalige Vorsitzende der KP Chinas, soll nach Medienberichten schon 1992 gesagt haben: „Der Nahe Osten hat sein Öl, China hat Seltene Erden.“ Was das bedeutet, zeigt sich jetzt: Auf der Suche nach Kostenvorteilen haben viele Unternehmen unterschiedlicher Branchen seit den 90er Jahren weltweite Fertigungs- und Lieferketten aufgebaut und ihre Rohstoffe da eingekauft, wo sie am billigsten waren. Seltene Erden gab es nirgendwo günstiger als in China. So günstig, dass viele Rohstofflieferanten in den USA, Australien und Kanada ihre Minen schließen mussten und Chinas Marktmacht immer größer wurde. Im Jahr 2009 förderte China mehr als 95 Prozent der weltweit abgebauten 126.000 Tonnen an Seltenen Erden (siehe Tabelle). Jetzt, wo China die Exporte drosselt, wird plötzlich deutlich, wie groß die Abhängigkeit ist, in die man sich freiwillig begeben hat.

Unentbehrliche Komponenten

Seltene Erden gelten wegen ihrer elektrischen und magnetischen Eigenschaften als unentbehrlich für die Herstellung vieler High-Tech-Produkte, angefangen von Starkmagneten über Batterien für Elektroautos, Laser, Katalysatoren, Flachbildschirme, Smartphones und Windkraftanlagen bis hin zu wichtigen Waffensystemen, wie es im U.S. Geological Survey 2010 mit einem warnenden Unterton heißt („rare earth elements are critical for a number of key defense systems and advanced materials“).

Zwei zivile Beispiele: Magnete bestehen aus Eisenverbindungen, die sich mit der Zeit entladen. Reichert man die Eisenverbindungen dagegen mit Neodym an, ist das Problem gelöst. Damit Elektroautos auch lange Strecken zurücklegen können, brauchen sie bis zu 15 kg Lanthan pro Batterie. Vom Lanthan ist auch der Gattungsbegriff dieser Elemente abgeleitet: Lanthan kommt aus dem Griechischen und bedeutet „es versteckt sich.“

Verbreiteter als Blei oder Gold

Seltene Erden sind dabei gar nicht so selten, wie der Name vermuten lässt. Und vor allem sind es keine Erden, sondern Metalle. In der Periodentafel der chemischen Elemente nehmen die 15 Seltenerdmetalle die Plätze 57 bis 71 ein. Aufgrund ihrer chemischen und physikalischen Ähnlichkeiten werden auch Scandium (Ordnungszahl 21) und Yttrium (39) zu dieser Gruppe gerechnet. Scandium wird hauptsächlich in der Raumfahrt und der Kerntechnik gebraucht, Yttrium für Kondensatoren, Radarsysteme und Supraleiter. In der Erdkruste kommt Yttrium häufiger vor als Blei, Molybdän oder Arsen. Selbst Thulium, das im wahrsten Sinne des Wortes seltenste Element der Gruppe, findet sich häufiger als Gold oder Platin.

Auch Monopole haben ihren Preis

Berechtigt ist die Bezeichnung „Selten“ trotzdem, denn es gibt kaum große Lagerstätten dieser Elemente und sie sind nie in rei-



Einige Seltene Erden: Gadolinium, Samarium, Neodymium, Lanthan, Cer (v.l.n.r.), dunkel im Hintergrund: Praseodym

ner Form zu finden, nur in Kombination mit anderen Elementen. Aus vielen dieser Verbindungen lassen sich die Seltenen Erden nur unter Einsatz von Säuren herauschwemmen, was zu erheblichen Rückständen von Giftschlämmen führt. Das zog so strenge Auflagen für den Arbeits- und Umweltschutz nach sich, das die größte Mine der USA in Mountain Pass in Kalifornien ab 1998 ihre Produktion aus Kostengründen einschränken und im Jahr 2002 sogar einstellen musste.

Da es derartige Auflagen in China kaum gab, die weltweite Nachfrage aber stieg, begann das große Schürfen. Wie „Die Welt“ berichtete, zählten Pekinger Inspektoren Ende 2009 insgesamt

12.523 Abraumhalden, Industrieschlamm- und Absetzbecken, von denen 2.098 potenzielle Sicherheitsrisiken darstellten. Laut „China Business“ sollen organisierte Banden 2009 insgesamt 20.000 Tonnen Seltener Erden außer Landes geschmuggelt haben. Um die „chaotischen Zustände“ (Pekinger Volkszeitung) bei der Förderung und Verarbeitung Seltener Erden zu beenden, vergibt das Ministerium für Land und Ressourcen seit 2006 deshalb keine neuen Schürf- und Abbaurechte mehr an private Minenbesitzer. Auch die Zahl der Verarbeitungshütten soll bis 2015 von derzeit 73 auf 20 reduziert werden, die zur Einhaltung hoher Umweltstandards verpflichtet werden.

Die Angst vor der rücksichtslosen Ausplünderung der Ressourcen, der gesundheitlichen Gefährdung der Arbeiter und der dauerhaften Vergiftung großer Gebiete sind nach offizieller chinesischer Darstellung auch die Gründe für die Ende 2010 verkündeten Exportbeschränkungen. Das ist aber nur ein Grund: Der andere ist der ständig steigende Eigenbedarf, weil die chinesische Industrie zunehmend hochwertige Güter produziert.

Weltweit soll wieder geschürft werden

Angesichts dieser Entwicklung und der ständig steigenden Preise wird jetzt verstärkt darüber nachgedacht, stillgelegte Minen wieder in Betrieb zu setzen. In Mountain Pass soll ab Ende 2011 wieder geschürft werden. Auch in Südafrika, Brasilien, Indien und Russland bestehen Pläne, stillgelegte Minen wieder zu öffnen. Die australische Lynas Corporation will 550 Millionen australische Dollar investieren, um noch in diesem Jahr eine Mine in Mount Weld in Westaustralien in Betrieb zu nehmen. Es gab auch schon einen ernsthaften Interessenten, der sich für 252 Millionen australische Dollar an dem Unternehmen beteiligen wollte: China Non-Ferrous Metal Mining. Die australische Regierung lehnte dankend ab.

Produktion und Reserven von Seltenen Erden in 2009

	Produktion Tonnen	Produktion Anteil (in %)	Reserven Tonnen	Reserven Anteil (in %)
Australien	0	0	5.400.000	5
Brasilien	650	0,5	48.000	0,05
China	120.000	95	36.000.000	36
GUS Staaten	2.500	2	19.000.000	19
Indien	2.700	2	3.100.000	3
Malaysia	380	0,3	30.000	0,03
USA	0	0	13.000.000	13
Andere	0	0	22.000.000	22
Total	126.230		99.000.000	

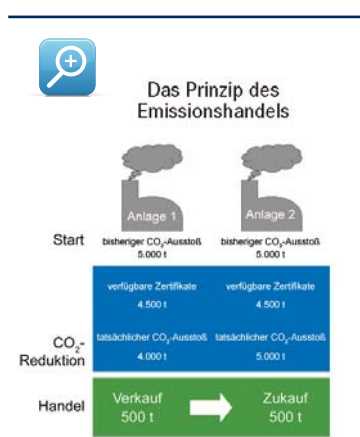
Quelle: Long, K.R., Van Gosen, B.S., Foley, N.K., and Cordier, Daniel, 2010, The principal rare earth elements deposits of the United States - A summary of domestic deposits and a global perspective: U.S. Geological Survey Scientific Investigations Report 2010-5220

Wie funktioniert der Emissionshandel?

Das „Cap and Trade“-Konzept

Das organisierte Verbrechen wird i.d.R. nur dann aktiv, wenn es um größere Beträge und um Wachstumsmärkte geht. Mitte Januar war das offensichtlich der Fall, als die Europäische Kommission den Handel mit Emissionsrechten für einige Tage aussetzte. Auslöser war eine Serie von Betrugsfällen, bei denen in Tschechien, Österreich, Polen, Estland und Griechenland innerhalb von fünf Tagen bis zu zwei Millionen Emissionszertifikate im Wert von bis zu 28 Millionen Euro gestohlen wurden.

Physische Gewalt war dafür nicht erforderlich, denn Emissionszertifikate existieren nicht in Papierform, sondern nur virtuell. Gehandelt werden sie in einem elektronischen System über Börsen, Makler oder direkt zwischen den



Quelle: Deutsche Emissionsstelle (DEHSt)

Beteiligten. Wer Emissionszertifikate kaufen oder verkaufen will, braucht dafür ein eigenes Konto, über das die Transaktionen abgewickelt werden. Hackern war es offensichtlich gelungen, Zugang zu etlichen dieser Konten zu erlangen; sie übertrugen die Rechte

auf andere Konten und verkauften sie weiter. Für den Emissionshandel selbst haben diese Diebstähle keine negativen Folgen, denn nach Angaben der Europäischen Kommission macht die Menge der gestohlenen Zertifikate nur 0,2 Prozent der gesamten gehandelten Emissionsrechte aus. Was bleibt, ist neben dem Imageschaden die Erkenntnis, dass es sich bei Emissionszertifikaten tatsächlich um „Wertpapiere“ handelt. Das war nicht immer so.

Das Konzept des EU-Emissionshandels

Um den Ausstoß von Treibhausgasen in Europa zu reduzieren, wird jährlich für über 12.000 Industrieunternehmen und Energieproduzenten eine Grenze („Cap“) für die CO₂-Emissionen festgelegt, die nicht überschritten werden

darf. Diese Gesamtmenge wird dann auf die 30 teilnehmenden Länder aufgeteilt, die wiederum für die nationale Zuteilung verantwortlich sind. Zum Ende einer Abrechnungsperiode muss jedes Unternehmen für jede ausgestoßene Tonne CO₂ eine Emissionsberechtigung abgeben. Damit die Unternehmen den Umgang mit dem System lernen, lag die Obergrenze in der Phase I des „European Union Emissions Trading System“ (EU ETS) zwischen 2005 und 2007 sehr hoch und 95 Prozent der Emissionszertifikate wurden verschenkt. In der jetzt laufenden Phase II (2008 bis 2012) wurden die Obergrenzen deutlich reduziert, in Deutschland zum Beispiel um 10 Prozent. Dem entsprechend wurden und werden auch weniger Emissionsberechtigungen kostenlos verteilt. Wer

mit seinem Kontingent nicht auskommt, muss die Zertifikate entweder von anderen Unternehmen zukaufen, die weniger benötigen oder an Energiebörsen ersteigern („Trade“). Mitte Januar betrug der Preis für ein Emissionszertifikat 14 Euro.

In der dritten Handelsperiode von 2013 bis 2020 soll die Obergrenze von Jahr zu Jahr sinken und die kostenlose Zuteilung zunehmend durch Versteigerungen ersetzt werden. Dadurch werden die Emissionszertifikate im Preis steigen und damit der Anreiz für Unternehmen, ihren CO₂-Ausstoß durch Investitionen in bessere Technik und/oder effizientere Brennstoffe zu senken. Bis dahin werden hoffentlich auch die Zugangskontrollen zu dem elektronischen Handelssystem so verbessert, dass es keine Betrugsfälle mehr gibt.

European Green Capital 2011

Hamburg will Maßstäbe setzen

So viel Lob hört man gern: „Hamburg hat in den vergangenen Jahren große Leistungen erbracht und auf der ganzen Breite exzellente Umweltstandards erreicht. Die Stadt hat sehr ehrgeizige Pläne für die Zukunft, die zusätzliche Verbesserungen versprechen.“

Das sind zwei der Argumente, die nach Meinung einer internationalen Jury im Februar 2009 dafür sprachen, Hamburg zur Umwelthauptstadt Europas im Jahr 2011 zu wählen. 35 Städte waren zum Wettbewerb angetreten, acht davon kamen ins Finale. Die Sieger waren Stockholm (Green Capital 2010) und Hamburg (Green Capital 2011). Bewertet wurden die Leistungen bzw. Ergebnisse in 12 Kategorien wie Klimaschutz, Verkehr, städtisches Grün, Wasser-, Abwasser- und Abfallmanagement sowie Zukunftsprogramme. Hamburg überzeugte besonders in den Bereichen Klimaschutz, Nahverkehr und Wasserversorgung.

Vorbildliche Entwicklungen

So konnte der CO₂-Ausstoß seit 1990 um 15 Prozent gesenkt werden – und das, wie die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt besonders betont – „in einer stetig wachsenden Industriestadt.“ Im öffentlichen Personennahverkehr stieg die Zahl der Fahrgäste von 535 Millionen (2003) auf 638 Millionen (2008). Das liegt auch mit daran, dass heute kaum ein Hamburger mehr als 300m entfernt von einer Bus-, U-Bahn- oder

S-Bahnhaltestelle wohnt. Obwohl Hamburg mehr als 100km von Nord- und Ostsee entfernt liegt, ist die Stadt durch die Flüsse Elbe, Alster und Bille, die vielen Kanäle und Fleete und insbesondere durch den Hafen vom Wasser geprägt. Hamburgs Gewässerschutz und Wassermanagement sind vorbildlich, das Trinkwasser ist von hoher Qualität und mit nur vier Prozent Netzverlust gehört das Trinkwassernetz zu den besten seiner Art.



Hier gelangen Sie zur WebApp des Klima Campus Hamburg

Ehrgeizige Ziele

Ein weiteres Argument für die Auszeichnung Hamburgs waren die ehrgeizigen Ziele im Bereich des städtischen Umweltschutzes. Bis 2020 soll der CO₂-Ausstoß – verglichen mit 1990 – um 40 Prozent gesenkt werden, bis 2050 sogar um 80 Prozent. Angekündigt waren auch Förderprogramme für die energieeffiziente Gebäudesanierung, der Ausbau von Radwegen und die weitere Stadtentwicklung in der HafenCity und in Wilhelmsburg. Was davon nach den Neuwahlen zur Hamburger Bürgerschaft am 20. Februar noch Bestand haben wird, lässt sich heute noch nicht absehen.

HEINZ 2010 – der Nachhaltigkeits-Check

Kritischer und distanzierter betrachtet der Zukunftsrat Hamburg die Situation und die Entwicklung der Hansestadt. Der Zukunftsrat ist ein Netzwerk von über 100 Vereinen, Initiativen, Kammern, Instituten und Unternehmen, die



sich für eine „global zukunftsfähige und generationengerechte Entwicklung“ engagieren (zukunfts-rat.de).

Mit HEINZ 2010 hat der Zukunftsrat seine „Hamburger Entwicklungs-Indikatoren Zukunftsfähigkeit“ in den Bereichen Wirtschaft, Umwelt und Soziales erneut aktualisiert. Ein Ergebnis der Bewertung: „Die Umwelthauptstadt 2011 ist in vielen ökologischen Bereichen auf dem richtigen Weg, aber vielfach noch nicht weit genug gegangen.“ Viel zu tun im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung gibt es nach Meinung des Zukunftsrates weiterhin in den Bereichen Wirtschaft und Soziales. Nach dem 20. Februar werden wir sehen, wer zukünftig dafür verantwortlich sein wird.

Big Browser is watching you

Was Geoinformationssysteme alles „verraten“

Wer heute noch eine Straßenkarte benutzt, um die beste Reiseroute in eine andere Stadt zu ermitteln oder um sich in einer fremden Umgebung zurecht zu finden, fährt entweder ein ziemlich altes Auto oder besitzt ein ziemlich altes Handy. Es gibt aber auch Menschen, die bewusst auf die Hilfe eines Navigationssystems verzichten, weil sie nicht möchten, dass die Information über ihre Reise oder ihren Aufenthaltsort in einer Datenbank gespeichert werden.

Navigationssysteme basieren auf Geoinformationen, d.h. Informationen über geographische Phänomene, die direkt oder indirekt mit einer auf die Erde bezogenen Position verbunden sind. Bis in die 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts wurden diese Informationen in Form von Globen, Atlanten,

Wanderkarten oder Wetterkarten dargestellt. Die rasante Entwicklung der Informationstechnologie eröffnete dann völlig neue Möglichkeiten für die Erfassung, Speicherung, Bearbeitung, Analyse und Präsentation von Geodaten. Die ersten Nutznießer waren Energieversorger und Kommunen, die nicht nur das Grundbuch digitalisierten, sondern auch alles, was sich unter den Grundstücken befand, z.B. die Netze für die Versorgung mit Wasser, Strom, Gas, Telefon und Fernsehen.

Layer über Layer

Alle raumbezogenen Informationen werden in so genannten Layern dargestellt. In der realen Welt wären das durchsichtige Folien, auf die die einzelnen Informationen aufgedruckt sind. In den heute gebräuchlichen Geoinformationssystemen (GIS) existieren die-

se Folien nur in virtueller Form. Das hat den großen Vorteil, dass man sie beliebig miteinander kombinieren, d.h. übereinander „legen“ kann. Welche Fragen sich damit beantworten lassen, beschreibt der Deutsche Dachverband für Geoinformationen (DGGI) auf seiner Website:

- Wo sind meine Kunden lokalisiert und wo ist der beste Filialstandort?
- Wo plant man eine neue Basisstation, um möglichst viele Nutzer zu erreichen?
- Wo finden sich geeignete Polder, um eine Hochwasserkatastrophe zu vermeiden?
- Wo kann die Feuerwehr durchfahren, um so schnell wie möglich zum Einsatzort zu gelangen?
- Wo entstehen immer wieder Staus und wo muss die Ver-

kehrssituation verbessert werden?

- Wo stehen historische Gebäude entlang einer Radroute?

Alle diese Anwendungen beziehen sich nicht auf einzelne Personen, sondern auf Räume. Ganz anders verhält es sich, wenn das Handy ins Spiel kommt.

Freiwillige, virtuelle Fußfessel

Apple erklärt das am Beispiel des iPhone 4: „Stell dir vor, du suchst ein Restaurant und kennst dich in der Gegend nicht aus. Mit dem iPhone 4 siehst du deine Position auf einer Karte und erfährst, wie du hinkommst. Das iPhone 4 erkennt deine Position schnell und präzise mithilfe von GPS, Wi-Fi und Mobilfunkmasten. Wenn du dich bewegst, aktualisiert das iPhone deine Position automatisch. Und wenn du da bist, kannst du deine

Position mit einer Stecknadel kennzeichnen und anderen per Mail oder MMS mitteilen.“ Ein wunderbarer Service – solange man sich nicht daran stört, dass sämtliche Daten erfasst und gespeichert werden. Dritte können sich damit ein genaues Bild machen, wie, wo und mit wem man seine Zeit verbringt und für welche Themen man sich interessiert. George Orwell würde staunen.



Das iPhone 4 App: Karten + Kompass

© www.apple.com

Mit Vorsicht zu genießen: Exchange Traded Funds

Ein Anlagevehikel für Optimisten



Hier werden Indexfonds gehandelt: Der Börsensaal in Frankfurt

Nach Einschätzung der Deutschen Bank wird die Produktgruppe der börsengehandelten Indexfonds (ETFs) im Jahr 2011 in Europa mindestens um 25 Prozent wachsen. Laut einer Statistik der Bank stieg das investierte Fondsvolumen innerhalb eines Jahres von 170 auf 227 Milliarden Euro. Bis Ende 2013 werde sich das Volumen auf über 440 Milliarden Euro verdoppeln, prognostiziert Thorsten

Michalik, Leiter des entsprechenden Geschäftsbereiches der Deutschen Bank mit dem schönen Namen DB X-Trackers.

Eine mutige Prognose, für die es aber eine plausible Erklärung gibt. Bis zum Ausbruch der Finanzkrise schien weltweit die Mehrheit der Anleger der Meinung zu sein, dass die Börse immer weiter steigen würde, kleine Rückschläge eingeschlossen. Alle waren auf der Jagd

nach dem „alpha“, jenem Teil der Rendite, der nicht mit der allgemeinen Marktentwicklung zu erklären ist, sondern allein mit der Fähigkeit der Fondsmanager, die besten Anlagemöglichkeiten zu identifizieren und zu nutzen.

In der Krise stellte sich dann heraus, dass auch die besten Vermögensverwalter und Fondsmanager nur mit Wasser kochten (wenn auch sehr teurem), und nicht verhindern konnten, dass die von ihnen betreuten Portfolios an Wert verloren. Warum, so fragten sich daraufhin viele Anleger, sollte man sein Kapital zukünftig einem Fondsmanager anvertrauen, der keine besseren Ergebnisse erzielt als ein Vergleichsindex, dafür aber hohe Gebühren kostet? Diese Überlegungen beflügelten den Absatz von Indexfonds.

Passiv und kostengünstig

Indexfonds wollen nicht besser sein als ein Vergleichsindex – z.B. der Euro Stoxx 50 oder der MSCI

World – sondern genau so gut. Sie bilden dafür die Wertentwicklung des jeweils zugrunde liegenden Indexes ab: Steigt der Index, steigt auch der Kurs des Indexfonds, fällt der Index, fällt auch der Kurs des Indexfonds. Da für diese so genannte passive Anlagestrategie keine Fondsmanager erforderlich sind, die aktiv die Zielinvestments auswählen, fallen auch nur relativ niedrige Verwaltungsgebühren an. Zudem gibt es bei diesen Fonds im Gegensatz zu traditionellen Fonds auch keine Ausgabeaufschläge, da sie wie Aktien an der Börse erworben werden können.

„Anlegen wie die Großen“

Lyxor, die Nummer zwei im europäischen ETF-Markt, umwirbt private Anleger u.a. mit dem Argument, dass diese jetzt in Regionen, Branchen, Rohstoffe oder Themen investieren können, die bislang institutionellen Investoren vorbehalten waren. Doch genau

darin liegt eine Gefahr: Die angebotenen Produkte werden immer komplexer und exotischer. So gibt es immer mehr ETFs auf Währungen, Rohstoffe oder auch Schwellenländer. Der wichtigste Grund dafür: Wer der Erste ist, der ein neues Produkt anbietet, wird auch das meiste Geld einsammeln. Für DB X-Trackers ist das Ziel deshalb klar: „Wir wollen der Innovationsführer auf dem ETF-Markt sein.“ Sind ETFs nun eine interessante Produktgruppe für private Anleger? Oliver Heuchert, Redakteur der Sendung ZDF WISO, gab darauf im April 2010 eine eindeutige Antwort: „ETFs sind für Sie nur dann die richtige Anlageform, wenn sie davon ausgehen, dass die Indizes langfristig steigen.“ Für die Anbieter scheint sich das Geschäft auf jeden Fall zu lohnen. Zum Gewinn seiner Abteilung sagte Thorsten Michalik kürzlich in einer Tageszeitung: „Die Bank liebt uns, und das Investment-Banking liebt uns auch.“

Gerhard Richter im Bucerius Kunst Forum

Hamburger Richter-Schau ist Auftakt eines internationalen Ausstellungsreignis



© Foto: dpa

Gegenwarts-Künstler Gerhard Richter (78)

Zum ersten Mal stellt das Bucerius Kunst Forum einen zeitgenössischen Künstler aus – und dann gleich einen der größten. Ein Jahr vor dem achtzigsten Geburtstag des Künstlers zeigt die Schau Richters großformatige Gemälde der 60er Jahre, die längst zu Bildikonen geworden sind.

Präsentiert werden 50 Leihgaben aus 25 deutschen und internationalen Sammlungen – „Bilder einer Epoche“. Neben den Bildern aus den 60er Jahren, denen ein großer Teil der Ausstellung gewidmet ist, wird als weiterer Höhepunkt der Schau die Werkgruppe „18. Oktober 1977“ (1988) zum Tod der RAF-Mitglieder gezeigt.

Starker Einsatz des Ausstellungsteams und Kurators
Über eine Woche lang hat ein Team aus bis zu 24 Spezialisten am Aufbau der Schau gearbeitet. Erst nach 24 Stunden Akklimatisierung durften die Gemälde den Transportkisten entnommen und an den Wänden befestigt werden, was allein vier Tage in Anspruch nahm. Das komplette Kunst Forum wurde eigens für diese Präsentation auf Anordnung von Kurator Uwe M. Schneede weiß gemalt – mit dem Effekt, das die

mehreren Quadratmeter großen, mit wenigen Ausnahmen grauen Gemälde überwältigend wirken.

Leihgabe aus dem New Yorker Museum of Modern Art
Mit dem Zyklus „18. Oktober 1977“, der sich auf den Tod der RAF-Mitglieder Baader, Ensslin und Raspe in Stuttgart Stammheim bezog und dessen Werke normalerweise im New Yorker MoMA hängen, schloss Richter seine künstlerische

Phase der gemalten Photographien ab. Es ist laut Kurator Uwe M. Schneede nicht zuletzt dem persönlichen Einsatz des Künstlers beim MoMA zu verdanken, dass dieses Schlüsselwerk Richters noch einmal als Leihgabe nach Deutschland kommt.

Wünsche, Sehnsüchte und Ängste der Deutschen nach dem Krieg
Ein großer Teil der Ausstellung

widmet sich den frühen Werken Richters aus den 60ern; der in Dresden geborene Künstler war 1961 in den Westen übergesiedelt. Richter isolierte für seine frühen Arbeiten Fotos aus Bildstrecken sensationsgeladener Magazine, etwa Quick oder Stern. Es waren Fotos, deren Motive Wünsche, Sehnsüchte und Ängste der Deutschen nach dem Krieg repräsentieren.

Wie verwackelte Snapshots
Richter übersetzte sie in Malerei und es entstanden Gemälde, die wie verwackelte Snapshots scheinen. Es mag nicht zuletzt an den gigantischen Ausmaßen liegen, dass den Bildern etwas Beunruhigendes anhaftet. Oder, wie Kurator Schneede es erklärt, ein Moment eines Geschehens, das rätselhaft bleibt.

„Das Unkünstlichste, das ich greifen konnte“
Zu seiner Arbeitsweise im Hinblick auf die Verwendung der illustrierten-Abbildungen, sagt Richter, es sei das Unkünstlichste gewesen, das er habe greifen können. Eine weitere Erklärung aus dem Jahr 1978: „Ich wollte Bilder malen, die überhaupt nichts mit Kunst zu tun hatten, dafür nahm ich Fotografien.“

Erste Ausstellung von Gerhard Richter in Hamburg überhaupt
Es ist die erste Richter-Schau in Hamburg überhaupt und zudem der Auftakt eines internationalen Ausstellungsreignis zum 80. Geburtstag des Künstlers im Februar 2012. Die Retrospektive im Herbst in der Tate Gallery in London, im Centre Pompidou in Paris und der Nationalgalerie in Berlin gehören dazu.

Gerhard Richter. Bilder einer Epoche. Bis zum 15. Mai 2011 im Bucerius Kunst Forum



© Foto: akg-images

„Ema – Akt auf einer Treppe“

Unschärfes in der Kunsthalle
In der Hamburger Kunsthalle läuft fast zeitgleich in Kooperation mit dem Bucerius Kunst Forum außerdem «Unschärf – nach Gerhard Richter». Dabei wird anhand ausgewählter Gemälde, Fotos und eines Films gezeigt, wie sich das Stilmittel der Unschärfe durch das Schaffen des Künstlers zieht. Mit seiner künstlerischen Unschärfe ist Richter ja zum Vorreiter für eine ganze Generation geworden. Diese Ausstellung zeigt die Folgen: über 80 Werke aus Malerei, Fotografie, Installation und Videokunst von bedeutenden jungen Künstlerinnen und Künstlern.

„Unschärf – Nach Gerhard Richter“. Bis zum 15. Mai 2011 in der Kunsthalle Hamburg



© Foto: dpa Picture-Alliance

Aus dem berühmten RAF-Zyklus: Die Bilder „Gegenüberstellung 1,2,3“ der Terroristin Gudrun Ensslin sind normalerweise nur im New Yorker Museum of Modern Art zu sehen.

Sowjetunion und Niedergang: Die jungen Wilden der Architektur

Science-Fiction-Bauten in der Peripherie der UdSSR

Die Ausstellung des französischen Fotografen Frédéric Chaubin zeigt unglaubliche Zeugnisse sowjetischer Architekten in den Jahren zwischen 1970 und 1990 – der Zeit des langsamen Untergangs der Sowjetunion.

Vor allem in der Peripherie finden sie sich, etwa an der Grenze zu Polen, im Kaukasus und am Schwarzen Meer: Science-Fiction-artige Monumente in einer grenzenlosen Formenvielfalt, wie sie weltweit schwer zu finden sind. Und das im Einerlei der Plattenbauten, die den eigentlichen Baustil jenes Landes dieser Zeit prägten. Einen größeren Kontrast konnte man kaum schaffen.

Eine Art Hilfeschrei

Es sollte eine Art Hilfeschrei sein, der von den jungen Wilden der Architektur ausging; doch in Wirklichkeit verbreiteten sie die Kunde vom Niedergang der Sowjetunion. Dabei wollten sie die Welt durch ihre Ästhetik nur konstruktiv verändern, nicht abschaffen. Sie folgten dem Konstruktivismus

und Expressionismus der 20er Jahre und kreierten avantgardistische Bauten in radikaler Abkehr zur genormten, monotonen und starren Formensprache der offiziellen Sowjetarchitektur. Himmelschreiende Individualität im grauen Einerlei, wie sie in ihrer Wirkung kaum faszinierender sein kann.

Zwischen Tauwetter und Zusammenbruch

Spektakulär und auch aus riesiger Entfernung sichtbar – zu nennen das Hotel Druschba in Jalta, die Arena von Duschanbe oder das georgische Ministerium für Autobahnen, das an ein Autobahnkreuz erinnert: Alle Bauten sind als Ausdruck des Tauwetters nach dem Ende der Ära Breschnew einzustufen.

Wellenlinien aus Beton

Diese Außenseiter der ansonsten längst in Vergessenheit geratenen sowjetischen Architektur wären allenfalls zu regionaler Berühmtheit gelangt, hätte sie nicht der in Kambodscha geborene und in



„Roads Ministry“ (Tbilisi, Georgia, 1975)

Paris lebende Publizist Frédéric Chaubin entdeckt. Es begann mit einem 2003 durch Zufall in Tiflis erstandenen Buch über die georgische Architektur, in dem Chaubin auf zwei außergewöhnliche Bauwerke stieß. Die nächste Entdeckung folgte kurze Zeit später in Litauen, nämlich das Sanatorium Druskininkai mit seinen Wellenlinien aus Beton. Was hatte das alles mit der konventionellen Sowjetarchitektur zu tun? Rein gar nichts.

„Unentdeckte Perlen, unerhörte Bauwerke, sehr beeindruckend.“

Total überrascht sei er gewesen, gleich einer „Entdeckung der vierten Dimension“, sagt Frédéric Chaubin. In dem Einerlei der untergehenden UdSSR habe es noch einige unentdeckte Perlen, unerhörte Bauwerke gegeben, die sehr beeindruckend auf ihn gewirkt hätten, so Chaubin. Jahrelang hat er die ehemalige Sowjetunion durchstreift – Reisen ins Baltikum, in den Kaukasus und nach Zentralasien. Vor allem am Rande des zerbröckelnden Sowjetreiches fand er seine Objekte.

„Die Entscheidungsträger in den Ministerien waren nicht immer stilischer.“

Wie das so ist, könnte man sagen, kommt einem doch bekannt vor. Aber in der Sowjetunion? „Irgendwann haben sie sich den Architekten total anvertraut und sie einfach machen lassen“, so Chaubin. Nur so konnten sich gewissermaßen an Dekadenz grenzende Auswüchse einschleichen, die normalerweise in der Sowjetunion niemals denkbar gewesen wären, ist Chaubin überzeugt.

„Es sind vergessene Orte“

„Ich sehe mich nicht in erster Linie als Architekturfotograf, mich interessiert mehr die Vergänglichkeit, die Vanitas der Motive. Wie Raum und Zeit an diesen vermeintlichen 'Immobilien' nagen. Es sind vergessene Orte.“ Man kann sagen, dass Chaubin einen Hohlraum der sowjetischen Geschichte der Architektur geschlossen hat. Seine Fundstücke legen Zeugnis ab von einem als utopisch zu bezeichnenden Traum – dem Traum jener Architekten, die durch die Sprache der Formen so etwas wie ein

Gefühl von Freiheit – wenn auch nur die eigene Freiheit des Gestaltens – zum Ausdruck brachten.

„Cosmic Communist Constructions Photographed“ von Frédéric Chaubin als Buch im Taschenverlag und noch bis zum 27. März 2011 in einer großen Ausstellung im Zentrum für Kunst und Medientechnologie Karlsruhe (ZKM) in Karlsruhe.



„Druzhba Holiday Center Hall“ (Yalta, Ukraine, 1984)



„Institut für Robotik und Kybernetik“, St. Petersburg: Hochhaus in Raketenform

Strom und Gas: Kennen Sie sich aus?

Auflösung des Gewinnspiels Ausgabe 04/2010

Hier finden Sie die richtigen Antworten auf die Fragen des Gewinnspiels der Ausgabe 04/2010 des Investor's Quarterly.

Welchen Anteil am Stromverbrauch hatte Ökostrom in Deutschland 2009?

Die richtige Antwort lautet: c) Während der Stromverbrauch im Jahr 2009 insgesamt um fünf Prozent zurückging, stieg die Produktion von Strom aus erneuerbaren Energien in Deutschland weiter an. Dies ist vor allem auf den Zuwachs im Bereich der Biomasse und Photovoltaik zurückzuführen. Erneuerbare Energien decken mit 93,0 (2008: 92,7) Milliarden Kilowattstunden (Mrd. kWh) inzwischen 16,0 (15,1) Prozent des gesamten Stromverbrauchs.

Welcher Energiekonzern in Deutschland erzielte 2009 den größten Umsatz?

Die richtige Antwort lautet: b)

Deutschlands führender Versorger E.ON kam 2009 auf 81,8 Milliarden Euro Umsatz. Das Kerngeschäft des rund 88.200 Mitarbeiter zählenden Unternehmens sind Produktion und Handel mit Strom und Gas, vor allem in Zentraleuropa.

Wie heißt eine modular aufgebaute Anlage zur Gewinnung von elektrischer Energie und Wärme?

Die richtige Antwort lautet: c) Ein Blockheizkraftwerk (BHKW) ist eine modular aufgebaute Anlage zur Gewinnung von elektrischer Energie und Wärme, die vorzugsweise am Ort des Wärmeverbrauchs betrieben wird, aber auch Nutzwärme in ein Nahwärmenetz einspeisen kann. Sie setzt dazu das Prinzip der Kraft-Wärme-Kopplung ein.

Seit wann ist der Gaspreis an den Ölpreis gebunden?

Die richtige Antwort lautet: a)

Die Koppelung von Gas- und Ölpreis stammt aus den 1960er-Jahren, als die Infrastruktur für die Versorgung der Verbraucher in den Abnehmerländern durch die Gasexporteure aufgebaut wurde. Die Lieferanten sollte eine Garantie erhalten, dass sich ihre Investitionen in Pipelines und andere Anlagen langfristig lohnen. Gleichzeitig sollte sichergestellt werden, dass die Kunden für Gas nicht mehr bezahlen müssen als für Öl.

Wie heißt ein Offshore-Windpark in der Nordsee?

Die richtige Antwort lautet: c) alpha ventus (anfangs Offshore-Windpark Borkum West genannt) ist ein Offshore-Windpark mit zwölf Windkraftanlagen vor der niedersächsischen Nordseeküste in der Deutschen Bucht. Der Park ist der erste Offshore-Windpark in der Deutschen Bucht, der in den kommerziellen Betrieb ging.

Historische Bauten

König & Cie.-Gewinnspiel



Europa hat viele architektonische Meisterwerke aus verschiedenen Epochen zu bieten.

Architektonische Meisterwerke – von historischen Bauten bis hin zu Wahrzeichen der Moderne. Noch heute zeugen etliche Bauwerke von den Blütezeiten in unterschiedlichen Epochen. Wie gut kennen Sie sich mit Architektur aus?

Auch dieses Mal lohnt sich das Mitmachen. Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir drei Büchergutscheine im Wert von EUR 50. Vielen Dank für Ihre Teilnahme und viel Glück.

Der schiefe Turm von Pisa neigt sich jährlich um 1,27 Millimeter. Wie lange kann er noch stehen, wenn dieser Wert konstant bleibt?

- a) Noch etwa 30 Jahre
- b) Noch etwa 100 Jahre
- c) Noch etwa 10 Jahre
- d) Noch etwa 1.000 Jahre

Mies van der Rohe gehörte zu den führenden Vertretern moderner Baukunst mit viel Gespür für Maß und Proportion. Glas, Beton, Stahl sind seine Baustoffe. In Berlin steht ein Musterbeispiel seines Stils. Welches?

- a) Der Reichstag
- b) Die Nationalgalerie
- c) Das Haus der Kunst
- d) Das Europa-Center

Die Uffizien in Florenz sind heute Aufbewahrungsort der Kunstschätze der Familie Me-

dici und eines der berühmtesten und umfangreichsten Museen der Welt. Wer erbaute sie von 1560 bis 1574?

- a) Michelangelo Buonarroti
- b) Bartolommeo Ammanati
- c) Giorgio Vasari
- d) Baccio Bandinelli

Wie nennt man die Tempel- und Burganlage, die in der Antike oft eine griechische Stadt krönte?

- a) Olymp
- b) Pergamon
- c) Akropolis
- d) Argolis

Das Kolosseum wurde von 70 bis 80 n. Chr. erbaut. Wie viele Leute fanden unter Sonnensegeln maximal darin Platz?

- a) 10.000
- b) 70.000
- c) 3.000
- d) 50.000

Bitte senden Sie Ihre Antworten an iq@emissionshaus.com oder per Post an die König & Cie. GmbH & Co. KG, Redaktion Investor's Quarterly, Axel-Springer-Platz 3, 20355 Hamburg. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Die Redaktion des Investor's Quarterly gratuliert Herrn Andreas Lesch, der Sieger des Gewinnspiels „Wie gut kennen Sie sich eigentlich mit Strom und Gas aus?“ ist und ein eigens für König & Cie. erstelltes Zertifikat mit eingearbeiteten Goldbarren gewonnen hat.

iTunes University – Vorträge, Vorlesungen zum Mitnehmen

Virtuell Universitätsluft schnuppern

Mit iTunes University kann jeder sein Wohnzimmer in einen Hörsaal verwandeln. Vorlesungen, Sprachkurse, Labordemonstrationen, sportliche Höhepunkte bis hin zu Führungen über das Hochschulgelände sind hier gebündelt und können auf portable Video- und Audiogeräte geladen werden: Es gibt die »Einführung in die Ethnologie« in 14 Folgen, eine Blutabnahme in Nahaufnahme für Mediziner, Forscher zeigen, warum Korallenriffe vom Klimawandel bedroht sind und wie aus Plastik Strom gewonnen wird. Schon länger bieten US-Universitäten in der »iTunes University« kostenlos Aufzeichnungen von Seminaren und Vorlesungen an, mittlerweile sind über 100.000 Audio- und Videodateien abrufbar. In Deutschland stellen sich seit Januar 2009 neben der LMU auch die Universität Freiburg, die RWTH Aachen und das Potsdamer Hasso-Plattner-Institut auf diesem Portal einer weltweiten Öffentlichkeit.

Vorlesung für unterwegs: Die Präsentationen laufen auf modernen Handys, auf dem Rechner zuhause oder auf dem Fernseher.

Zum Herunterladen der Lerninhalte und Dokumentationen in Deutsch und Englisch muss man aber nicht unbedingt Studierender sein – sie können weltweit von jedermann kostenlos genutzt werden. Wer sich die Podcasts auf sein kleines, mobiles Abspielgerät lädt, kann sie dann im Bus, im Wartezimmer oder draußen im Park anschauen – immer, wenn Zeit und Lust dazu da sind. Um Inhalte suchen, anschauen und herunterladen zu können, benötigt man das kostenlose Programm iTunes. Ein Klick auf den nebenstehenden Link verbindet das lokal installierte iTunes mit dem iTunes-Store. Für eine erste Orientierung hilft dieses Video: An Introduction to iTunes U.



www.deimos3.apple.com

Hier gelangen Sie zur Webseite

Impressum

Herausgeber: König & Cie. GmbH & Co. KG, Axel-Spinger-Platz 3, 20355 Hamburg, Telefon: +49.40.369757-120, Fax: +49.40.369757-190, E-Mail: iq@emissionshaus.com
Redaktion: Janneke Bauermeister, Simone Meinen, Jürgen Salomon, Detlef Seiler
Fotos: Archiv, Avenue Images, Getty Images, iStockphoto, Panthermedia, Shutterstock
Satz und Layout: Smerling Design, Kiel