

Investor's Quarterly

Zeitung für Investoren und Anleger | gegründet 2004

8. Jahrgang | 4. Quartal 2011

Deutscher BeteiligungsPreis 2011 für König & Cie.

»International Private Equity II« herausragend in der Kategorie „Innovation und Trends“

Am 27. Oktober 2011 fand in Landshut die Preisverleihung des Deutschen BeteiligungsPreises 2011 statt. Zahlreiche Vertreter der Branche waren dem Ruf von Edmund Pelikan, Herausgeber des Fachmagazins BeteiligungsReport, gefolgt und fanden sich zu einer kleinen Feierstunde in den Räumlichkeiten des Deutschen BeteiligungsForums ein.

König & Cie. ist mit dem Deutschen BeteiligungsPreis 2011 ausgezeichnet worden. Der »International Private Equity II« wurde insbesondere für die hervorragende Nachhaltigkeit der Investments gewürdigt.

In der Kategorie Innovation und Trends wurde damit die konsequente Investitionspolitik in nachhaltige Werte und Zielfonds gewürdigt. Der Preis für König & Cie. wurde von Jens Mahneke, geschäftsführender Gesellschafter, und Thilo Hoffmann, Vertriebsleiter, entgegengenommen. Dazu

Edmund Pelikan: „Die verstärkte Orientierung in sinnvolle Investitionsstrukturen wird zunehmend sowohl von privaten als auch von institutionellen Investoren nachgefragt.“

Die Anleger der mehrfach ausgezeichneten Beteiligung »International Private Equity II« sind aus-

schließlich in große und renommierte Unternehmen der Private-Equity-Branche wie beispielsweise KKR, Carlyle, Wellington Partners und Asia Alternative Capital Partners investiert.

Die Beteiligung ermöglicht den Anlegern sich u.a. an der Forschung und Entwicklung von zukunftsweisenden Projekten wie Windkraft, Nanotechnologie, Gesundheitsforschung und Solarenergie zu beteiligen. Auch im Bereich der Entwicklungshilfe werden neue, bahnbrechende Ideen durch Private Equity finanziert. Der »International Private Equity II« nutzt dieses Potential intensiv zum Besten aller Beteiligten.

⇒ Fortsetzung auf Seite 2



deutscher beteiligungspreis 2011

deutscher beteiligungspreis 2011

Im Gespräch: Fünf Fragen an Tobias König

Die Umstrukturierung des Unternehmens, die Zukunft der geschlossenen Fonds und die Krise der Wirtschaft – der CEO von König & Cie. äußert sich klar zu den Themen der Zeit. Seite 4

Im Hamburger Hafen stehen die Zeichen auf Wachstum

Der Hamburger Hafen liefert den Jahresbericht 2011, die Kürzung der Solarförderung für 2012 und Zero Emission Feeder – auch in dieser Ausgabe der IQ finden Sie wieder Aktuelles und Bemerkenswertes aus Schifffahrt und Wirtschaft. Seite 5

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,

das Jahr 2011 geht zu Ende und in der Rückschau fällt mir sofort die Frage ein: Wo ist der Reset-Knopf? So wie geliefert, haben wir das nicht bestellt. Wir sind im Gegenteil sicher nicht hochtrabend optimistisch gewesen, schon gar nicht, was die Märkte der geschlossenen Fonds angeht. Doch



Tobias König

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

Anfang des Jahres hatten wir noch allen Grund zum vorsichtigen Optimismus, zumindest in der Seeschifffahrt. Bis in den Mai hinein stiegen die Charraten, dann kamen die schlechten Meldungen: Die Containerfrachtraten fielen einem brutalen Kampf um Marktanteile zum Opfer. Der Arabische Frühling und der Bürgerkrieg in Libyen brachte die Tankermärkte aus dem Ruder. Die Griechen sorgten für einen paneuropäischen Geldkreislauf-Kollaps. So ging mal wieder erst einigen Banken, dann den Staaten, die diese gestützt hatten, die Luft aus. Und somit befinden wir uns alle wieder auf der Intensivstation, die wir doch eigentlich gerade verlassen hatten.

Auch wenn wir es dringend nötig hätten, zur Ruhe kommen wir nicht. Das, was wir in der Zwischenzeit erreicht haben, geht langsam wieder unter in den langen Schatten, die die weltweiten Finanzmärkte auf uns werfen. Erfreulich ist, dass es in Deutschland noch viele Bereiche gibt, in denen es gut läuft. Wir alle müssen uns dafür einsetzen, dass es auch so bleibt. Dazu ist es erforderlich, dass systemübergreifend alle an einem Strang ziehen und zwar konzertiert und energisch. Das ist auch in der maritimen Wirtschaft dringend notwendig, denn sonst wird es sie in Deutschland bald nicht mehr so geben, wie wir es gewohnt sind. Das Maritime Cluster in Deutsch-

land entspricht nicht mehr den Anforderungen der Finanzwirtschaft. Daher müssen wir gemeinsam daran arbeiten, dass wir am Standort Deutschland die Weichen stellen für ein neues, zukunftsfähiges Maritimes Cluster. Nur so können wir die große Bedeutung des Standortes erhalten. Wir brauchen Zusammenschlüsse von Unternehmen zu größeren Einheiten, Master-KG's statt Einzel-KG's, Corporate Structures, wie es neudeutsch heißt. Wir müssen unseren Kapitalmarktzugang institutionalisieren und internationalisieren, denn so wie bisher lässt sich die Finanzierungsaufgabe nicht bewältigen. Die ersten Wettbewerber haben bereits Kapitalerhöhungen mit

ausländischen, institutionellen Kapitalpartnern durchgeführt und aufgezeigt, was möglich ist. Weitere werden folgen müssen. Wir selbst haben uns bereits Ostern 2011 zu einer tiefgreifenden Umstrukturierung entschlossen und diese zügig umgesetzt. Für das Unternehmen war dieser Prozess sehr schmerzhaft, ich bedanke mich jedoch ausdrücklich bei allen Mitarbeitern, die dazu einen Beitrag geleistet haben. Die Halbierung der Mitarbeiterzahl und die Reduzierung unserer Tätigkeiten auf das Kerngeschäft – Schifffahrt, Infrastruktur und Private Equity – waren die Grundvoraussetzungen für einen zukünftigen Fortbestand.

⇒ Fortsetzung auf Seite 4



Deutscher BeteiligungsPreis 2011 für König & Cie.

»International Private Equity II« herausragend in der Kategorie „Innovation und Trends“



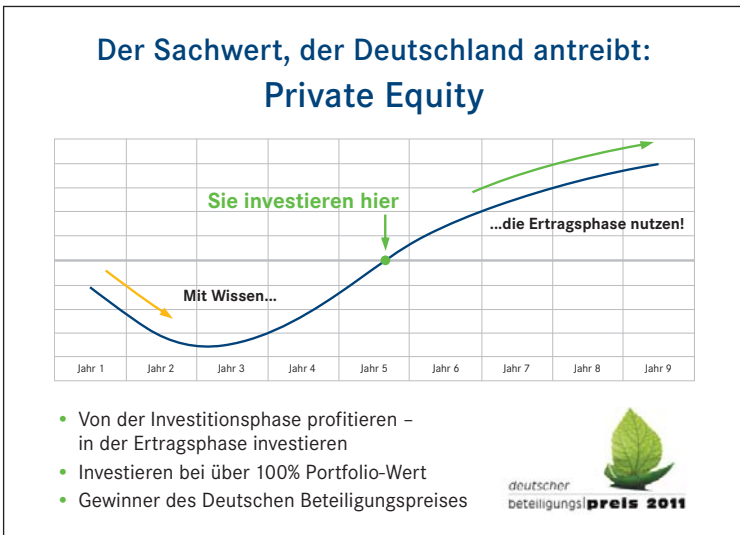
Der Ansatz des Fondsmanagements, das Portfolio sehr breit über die verschiedenen Private-Equity-Segmente zu diversifizieren, ist aufgegangen.

⇒ Fortsetzung von Seite 1

Ralph Günther, Principal von Pantheon Ventures (UK) und Laudator des »International Private Equity II«, zu der König & Cie.-Beteiligung: „... ich freue mich heute die Verleihung des Deutschen BeteiligungsPreises 2011 für den Fonds »International Private Equity II« aus dem Hause König & Cie. kommentieren zu dürfen. Gerade die Tatsache, dass der Preis in der Kategorie „Innovation und Trends“ errungen wurde, erfüllt uns mit Stolz. Die Begeisterung für Private Equity ist wie bei kaum einer ande-

ren Anlageklasse starken Schwankungen unterworfen. Daher ist es umso mehr zu begrüßen, dass ausgerechnet im schwierigen Jahr 2011 der Preis an einen Vertreter aus der Private-Equity-Klasse vergeben wurde. Der Ansatz des Fondsmanagements, das Portfolio dieses Dachfonds sehr breit über die verschiedenen Private-Equity-Segmente zu diversifizieren, ist aufgegangen. Das Spektrum der im Fonds vertretenen Anlagestrategien reicht von Venture Capital bis zu Mega Buyouts. Gleichzeitig wurde neben Allokationen in Europa und Nordamerika auch von Anfang an eine

Allokation in Asien beigemischt. Ein weiterer lobenswerter Aspekt bei der Fondskonzeption ist darin zu sehen, dass man mit einer vergleichsweise hohen Investitionsquote an den Start gegangen ist. Ich kann mich hier nur der Aussage der FondsMedia-Analyse anschließen: Für Kenner von Private-Equity-Investitionen stellt der König & Cie. »International Private Equity II« eine qualitativ einzigartige Offerte dar. Der Deutsche BeteiligungsPreis 2011 geht an König & Cie. »International Private Equity II«. Herzliche Gratulation!“



Der »International Private Equity II« geht in die Gewinnphase über.

M Marenave Schiffahrts AG: Zwischenbericht Q3/2011



Die Marenave Schiffahrts AG steigert ihr Ergebnis gegen den Markttrend

Die Marenave hat das dritte Quartal 2011 mit einem Konzernergebnis für die ersten neun Monate des Jahres in Höhe von EUR 2,4 Mio. abgeschlossen. Trotz eines zunehmend schwierigeren Marktumfeldes ist ihr damit eine nochmalige Steigerung gegenüber dem Halbjahresergebnis gelungen. Neben dem Ergebnis verbesserten sich auch wesentliche Erfolgskennzahlen. Gegenüber dem Vergleichszeitraum des Jahres 2010 erhöhten sich die Umsatzerlöse um 42 Prozent, während der operative Cashflow sogar um 56 Prozent auf EUR 20,9 Mio. zunahm.

Der Grund für diese positiven Entwicklungen liegt in der seit Gründung der AG propagierten und umgesetzten Investitions- und Beschäftigungsstrategie. Dazu der CEO Tobias König: „Durch den diversifizierten Einsatz der Flotte in allen Segmenten der Seeschiff-

fahrt sowie durch den Mix aus Spot- und langfristiger Festvercharterung konnten die derzeit negativen Konzernbeiträge der Produktentanker mehr als kompensiert werden.“ Als hilfreich erwies sich hier vor allem die Langfristcharter von vier Supramax-Bulkern aus dem im Mai 2011 beendeten Neubauprogramm der AG sowie der in Bare-

boat-Charter bei Höegh Autoliners fahrende Autotransporter. Während andere Reedereien in den vergangenen Wochen überwiegend negative Ergebnisse vorlegen mussten, konnte die Marenave Schiffahrts AG somit einen Kontrapunkt setzen. Der Ausblick auf die Zukunft ist verhalten optimistisch. Es besteht durchaus Anlass zur Hoffnung, dass in der Pro-

duktentankerfahrt eine saisonal bedingte Charratenerhöhung in den kommenden kalten Wintermonaten in ein strukturell gesünderes Charratenumfeld ab Mitte 2012 übergeht. Strategisch ist ein weiteres Flottenwachstum das Ziel der Marenave Schiffahrts AG. Dazu Tobias König: „Wir erwarten weiterhin ein sehr schwieriges Marktumfeld. Es wer-

den sich allerdings auch Chancen auf günstige Schiffkäufe bieten. Als börsennotierte Aktiengesellschaft sehen wir uns gut aufgestellt von anstehenden Veränderungen zu profitieren. Wir sind weder an einen Bereederer noch an eine Assetklasse gebunden. Darüber hinaus haben wir insbesondere im Tankerbereich ein internationales Netzwerk mit exzellenten Kontakten auf der Ladungsseite.

Die Finanzierung weiterer Schiffe kann über die Ausgabe neuer Aktien, Genussrechte und Wandelschuldverschreibungen erfolgen. Gesellschafter von KG-Schiffen könnten auf diesem Weg zu Aktionären der Marenave AG werden und von den Vorteilen einer diversifizierten, börsennotierten Reederei profitieren. Wir sind sehr gut aufgestellt und in vielerlei Hinsicht heute schon dort, wo andere hin wollen.“



Der Autotransporter trägt konstant zur positiven Entwicklung der Gesellschaft bei



Private Equity – Zukunft in Asien

Die Emerging Markets profitieren von wachsender Mittelschicht und starker Industrie



Zu den Kernkompetenzen des Emissionshauses König & Cie. zählt neben der Schifffahrt das Segment Private Equity. Seit 2005 stellt das Emissionshaus dem Privatanleger in diesem Bereich intelligente und mehrfach „ausgezeichnete“ Beteiligungen zur Verfügung. Die breite Streuung sowie die früh gezeichneten Zielfonds gewähren dem Anleger einen zeitlichen Vorsprung, den er zurzeit beim »International Private Equity I« nutzen kann.

In Deutschland beschäftigen Private-Equity-finanzierte Unternehmen mehr Mitarbeiter als die gesamte Automobilindustrie (2008 waren es über 1,2 Mio. Arbeitsplätze). 2008 haben Private-Equity-Gesellschaften Kapital für rund 6.400 Firmen zur Verfügung gestellt. 8,4 Milliarden Euro wurden in diesem Jahr in 1.140 Unternehmen investiert. Der Anteil der Umsätze dieser Unternehmen am Bruttoinlandsprodukt betrug rund 8,5 Prozent. Durch die Unterstützung von Private-Equity-Investoren zeigen diese Unternehmen höheres Umsatzwachstum und geringere Krisenanfälligkeit. Insbesondere in der Fertigungsindustrie, bei Bedarfsgütern und im Chemie-Sektor gelingt Private-Equity-finanzierten Unternehmen eine deutlich stärkere Entwicklung als der Vergleichsgruppe.

Eine ähnliche Tendenz zeigt sich auch in anderen Bereichen der

CHECK-Analyse zur Fonds-Sicherheit: Note 1,1

„Die Investitionsstrategie in unterschiedliche Unternehmensgrößen, Branchen, Unternehmensentwicklungsphasen und Regionen in den Wachstumsmärkten Europas, Asiens und Lateinamerikas sowie ein Fund-of-Fund-Investment mit Schwerpunkt Ost-Asien haben sich bewährt.“

(Unternehmensanalyse Stephan Appel, 11/2011)



@ Hier können Sie sich die Analyse herunterladen

Welt. Asien ist ein Beispiel für Private-Equity-Wachstumsmärkte der Zukunft. Gerade hier ist Pioniergeist gefragt – zur richtigen Entfaltung muss er mit zusätzlichem Kapital unterstützt werden. Die Idee wird bewertet und mit der Kompatibilität im eigenen Portfolio verglichen. Kann das Portfolio mit einer neuen Investition sinnvoll erweitert werden, ergibt sich ein Mehrwert für alle Beteiligten.

Internationale Diversifikation senkt Risiken, erhöht Chancen
Asien und die großen Schwellenländer werden in den nächsten Jahren schneller und erfolgreicher wachsen als die Industrienationen. Der Beitrag der asiatischen

Länder am gesamten Wachstum der Weltwirtschaft beträgt bereits im nächsten Jahr 37 Prozent. Diese Entwicklung wird sich aufgrund der steigenden Binnennachfrage stetig fortsetzen. Die Emerging Markets profitieren dabei vor allem von einer wachsenden Mittelschicht und einer soliden industriellen Basis.

Folgerichtig ist das Interesse der Private-Equity-Investoren an den Emerging Markets in der ersten Hälfte des Jahres 2011 sehr stark gewesen. Fonds-Manager und Investoren haben das Engagement in einen der am schnellsten wachsenden Märkte der Welt erhöht. Dieser Trend hat sich auch im dritten Quartal fortgesetzt: 54 Prozent der professionellen Investoren bewerten diesen Markt als besonders attraktiv, 60 Prozent wol-

junktur diese aufstrebenden Märkte Gewinnzuwächse verzeichnen und sind ein entscheidender und höchst erfolgreicher Teil des Portfolios. Zwei Beispiele aus den Zielfonds des »International Private Equity II« nach der jüngsten CHECK-Analyse:

- Der 2002 gegründete Zielfonds CDH Investments hat ein erfahrenes Investment-Team, das bereits seit 1995 zusammenarbeitet. Das Investmentportfolio beläuft sich auf zurzeit rund vier Milliarden US-Dollar (Commitmentvolumen ca. 5,5 Milliarden US-Dollar). CDH Investments wurden von einer Private-Equity-Jury des Asian Private Equity Journal 2007 mehrfach ausgezeichnet u.a. als »Private-Equity-Unternehmen des Jahres« und für das erfolgreichste »Exit des Jahres«: für Belle International Holdings. Das Unternehmen ist der größte Hersteller und Einzelhändler von Damenschuhwaren in China. Durch einen IPO 2008 erzielte das Investmentteam von CDH Investments und Morgan Stanley mit einem Telexit von 17 Prozent das 31-fache des eingesetzten Kapitals. Die Platzierung war 500-fach überzeichnet. Am Eröffnungstag stieg die Aktie um 31,3 Prozent (AVCJA, 2007).

- Der 2007 mit USD vier Mrd. platzierte Asienfonds KKR Asian Fund, LP mit Schwerpunkt China, Japan und Australien erwarb im

Januar 2011 für 1,6 Milliarden US-Dollar das Zielunternehmen Yageo Corporation, das auf die Herstellung von Komponenten für elektronische Geräte spezialisiert ist. Aufgrund der starken Wettbewerbsfähigkeit konnte das Unternehmen schnell zu den Marktführern aufschließen und ist bereits der weltweit größte Hersteller von Chip-Widerständen. Durch hohe Fertigungskapazität und intensive Forschung und Entwicklung konnte Yageo seine Präsenz nach Europa und Amerika ausweiten und erzielte im Jahr 2010 Umsatzerlöse in Höhe von 862 Mio. US-Dollar. Bisher wurden 14 Prozent der gesamten Investitionen des Portfolios in Asien getätigt, bereits über 17 Prozent der Rückflüsse stammen aus dem Kontinent. Anleger des Vorgängers »International Private Equity I« sahen bisher sogar 23 Prozent ihrer Einzahlungen nach Asien fließen und erhielten knapp 14 Prozent ihrer Rückflüsse von dort.

Anleger des König & Cie. »International Private Equity II« können mit ihrer Beteiligung von diesem nachhaltigen Trend in den aufstrebenden asiatischen Volkswirtschaften profitieren. Während Europa und Amerika noch die Stabilität der lokalen Finanzmärkte sicherstellen müssen, entwickelt sich Asien aufgrund niedriger absoluter und prozentualer Staatsschulden deutlich dynamischer.



Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen, Entwicklungsstufen und Kontinenten



Im Gespräch: Der Weg aus der Krise

Fünf Fragen an Tobias König

IQ: Die Umstrukturierung ist zurzeit bei König & Cie. ein großes Thema. Wird es das Unternehmen weiterhin geben?

Tobias König: König & Cie. hat in dieser äußerst schnelllebigen Zeit über ein Jahrzehnt die Branche der geschlossenen Fonds geprägt. Wir haben in dieser Zeit bewiesen, dass wir alles können. Wir haben aber auch frühzeitig erkannt und entschieden, dass nicht alles geht. Seit Ausbruch der Finanzkrise bewegt sich die gesamte Branche der geschlossenen Fonds in einem äußerst schwierigen Marktumfeld. Die Umsätze liegen weit unter dem Niveau der letzten Jahre. Da sie sich auf absehbare Zeit auch nicht wieder erholen werden, mussten wir Rückschläge für unser Unternehmen und herbe Einschnitte in der Personalstruktur hinnehmen. Aber es geht weiter, König & Cie. ist nach der Verschlingung und Umstrukturierung stark für neue Aufgaben.

IQ: Was hat sich genau geändert?

Tobias König: In den vergangenen Jahren seit Gründung des Unternehmens waren wir Alles-Anbieter. Wir hatten ein großes Portfolio an Produkten, das wir mit einem großen Pool an Mitarbeitern entwickelt und vertrieben haben. Wir haben jetzt eine schlagkräftige

Kernmannschaft, mit der wir ausgesuchte Erfolgsprodukte anbieten. Es hat sich also auf mehreren Ebenen etwas geändert: Zum einen ist der Kreis der König & Cie.-Mitarbeiter deutlich reduziert worden. Dies war oftmals ein sehr schmerzhafter Prozeß, der aber auch das Überleben von König & Cie. gesichert hat. Zum anderen haben wir die Auswahl der Produkte deutlich eingeschränkt. Private Equity, Infrastruktur und natürlich unsere Kernkompetenz, die Schifffahrt, werden die Segmente sein, die uns auch in den nächsten Jahren mit Rückenwind voranbringen werden - auch wenn die See unruhig ist.

IQ: Wird es denn weiterhin so turbulent zugehen wie in den letzten Jahren oder haben Sie Hoffnung, dass es in absehbarer Zeit wieder in ruhige Fahrwasser geht?

Tobias König: Die Wirtschaft hat sich in den letzten drei Jahren nachhaltig verändert. Die Volatilitäten sind enorm hoch und außerhalb unseres Einflussbereiches. In wenigen Bereichen gibt es Sicherheit, das muss ein professionelles Emissionshaus beachten, wenn es erfolgreich am Markt bestehen will. Anleger wollen Qualität und Erfolg. Wenn das

Produkt nicht gut ist, orientieren sie sich um. Wir werden auch weiterhin eines der besten Emissionshäuser sein, weil wir flexibel sind und uns auf einige erfolgreiche Produkte konzentrieren. In den Segmenten Private Equity und Infrastruktur haben wir "ausgezeichnete" Beteiligungen konzipiert, die wir auch weiterhin anbieten. Und auch in der Schifffahrt bieten sich immer wieder Möglichkeiten.

IQ: Welche könnten das sein?

Tobias König: Regelmäßig gibt es Meldungen über Schifffahrts-Fonds in Schieflage. Im vergangenen Jahr wurden weniger als eine Milliarde Euro Eigenkapital platziert - ein Großteil davon Sanierungskapital - und die Zahlen stagnieren nach Angaben der VGF weiter. Zuviel Tonnage ist auf dem Markt. Dadurch dass die Finanzkrise den Konkurrenzkampf der Linienreedereien härter gemacht hat, führt der jetzige Kampf um Marktanteile absurderweise auch zukünftig zu einer enormen Tonnagesteigerung. Der Eigenkapitalanteil bei Schiffen wird steigen, die Laufzeit der Darlehen wird kürzer werden. Sicherheit bieten Pools, kleine und mittlere Containerschiffe werden in Zukunft gebraucht. Es ist wahrscheinlich,

Tobias König, geschäftsführender Gesellschafter der König & Cie. GmbH & Co. KG

Tobias König, 49, gründete das Emissionshaus König & Cie. im Jahr 1999. Tobias König ist seit 1992 in den Bereichen Schifffahrt und Immobilien unternehmerisch tätig. Nach seiner Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann bei der zum Oetker-Konzern gehörenden Reederei Hamburg Süd arbeitete Tobias König bei mehreren Unternehmen der Gruppe im In- und Ausland in den Bereichen Marketing und Sales.



dass in den nächsten Quartalen Schiffsfonds in bislang nicht gekanntem Ausmaß insolvent gehen werden. Aber auch das bietet wieder Chancen, beispielsweise für den »Schifffahrts Investment I« von König & Cie., der in der Investitionsphase ein diversifiziertes Schiffsportfolio aufbaut.

IQ: Wann ist endlich Schluss mit dem Krisengerede?

Tobias König: Am liebsten sofort, ich fürchte aber, dass es noch einige Zeit dauern wird. Ich habe in früheren Interviews schon die Einmaligkeit dieser Krise betont, die die Branche der geschlossenen Fonds grundlegend erschüttert hat. Der Anleger ist verunsichert, dadurch dass sicher geglaubte

Wirtschaftsgesetze nicht mehr gelten. Und eine signifikante Erholung ist nicht in Sicht. Auch wir mussten für einige Schiffe Betriebsfortführungskonzepte entwickeln und haben diese in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten erfolgreich umgesetzt. Jetzt schauen wir in die Zukunft - und planen auch weiterhin mit äußerst schwierigen Marktgegebenheiten. Wir werden beim Gang aus der Krise auch unser Profil als Alles-Anbieter hinter uns lassen. Die Zeit fordert für ein erfolgreiches Emissionshaus ein aufmerksames und pro-aktives Fonds-Management mit übersichtlicher Produktpalette - und die größten und einschneidendsten Schritte dorthin haben wir bereits getan.



Vorwort

⇒ Fortsetzung von Seite 1

Das professionelle Fondsmanagement erfordert heute den höchsten Einsatz und wird in der Regel weder vergütet, noch gedankt. Unser Ziel ist es, alle Schiffe durch die schwerste Krise zu steuern, die es je gegeben hat. Letzte Woche schrieb Alan Posen in der „Welt“ in Bezug auf die wiederkehrenden Weltuntergangsszenarien in der Presse: „Man fragt sich, was mit dem Hirn eines Menschen passiert, dem Woche für Woche Apokalypse gefüttert wird. Aus dem Frontallappen wird ein Jammerlappen. Keine gute Voraussetzung fürs Krisenmanagement.“

Die Verunsicherung ist dabei das Grundproblem - in den Märkten, in der Wirtschaft und auch in unserer Branche. Es müssen stabile und fundierte Lösungsansätze her. Wenn etwas erfolgreich ist, sollte darüber geredet werden, damit jeder erkennen kann, dass geschlossene Fonds als Finanzierungsinstrument funktionieren. Ein „Paradebeispiel“ ist der »Infrastruktur International I«. Nachdem der Fonds mit dem Zielfonds Global Infrastructure Partners (GIP) schon mehrfach ausgezeichnet worden ist, haben sich in den letzten Wochen erneut die guten Meldungen zu dieser Beteiligung gehäuft: So hat aktuell die El Paso Corporation die 680-Meilen lange, 42-Inch

Erdgas-Pipeline „Ruby“ in Betrieb genommen - finanziert durch GIP. GIP konnte zudem zehn Millionen Aktien an Chesapeake Midstream Partners gewinnbringend veräußern, mit einer zusätzlichen Option zum Verkauf von 1,5 Mio. weiteren Anteilen. Außerdem hat der London Gatwick Airport das Nord-Terminal des Flughafens neu eröffnet. Der 73 Mio. Pfund teure Umbau wurde im November fertiggestellt und damit zusätzliche Kapazität für vier Mio. neue Passagiere jährlich geschaffen - ebenfalls finanziert durch GIP. Und aktuell in dieser Woche können wir bekannt geben, dass neben GIP mit einem Gesamtvolumen von 5,64 Mrd. US-Dollar ein zweiter Zielfonds den »Infra-

struktur International I« verstärken wird. Neuer Zielfonds ist der Asian Infrastructure & Related Resources Opportunity Sidecar ("AIS"). AIS ist ein Infrastruktur-Fonds, der gemeinsam mit dem JPMorgan Asian Infrastructure and Related Resources Opportunity Fund ("AIRRO") in zwei indische Projektgesellschaften mit dem Fokus auf Straßenbau investiert. Als staatlicher Partner ist die National Highway Authority of India vertreten, mit der die Projektgesellschaften bereits moderne Überlandstraßen mit einer aktuellen Gesamtlänge von 241 Kilometer errichtet haben. Wir schauen mit verhaltenem Optimismus in die Zukunft. Sicher ist, dass uns jeder Tag nä-

her an eine Trendwende heran bringt, die kommen wird. Wir haben im Jahr 2011 viele wichtige Veränderungen umgesetzt und intensiv an Lösungen und neuen Konzepten gearbeitet.

Ich hoffe, dass wir jetzt alle die Zeit zum Durchatmen haben und die Gelegenheit für Besinnlichkeit und Rückschau auf die Leistung dieses Jahres finden. Wir hoffen, dass Sie uns auch in der Zukunft die Treue halten werden und wünschen Ihnen einen frohen und glücklichen Jahreswechsel.

Ihr Tobias König



Im Hamburger Hafen stehen die Zeichen auf Wachstum

Aktuelles und Bemerkenswertes aus Schifffahrt und Wirtschaft

Unternehmensverband Hafen Hamburg Jahresbericht 2011

Im Oktober legte der Unternehmensverband Hafen Hamburg seinen Jahresbericht 2011 vor, der neben detaillierten Zahlen für 2010 auch einen Ausblick auf 2011 enthält. Für 2010 konnte der Verband viel Gutes melden. So stand die Umschlagsentwicklung ganz im Zeichen einer deutlichen Erholung. Der Gesamtumschlag stieg um 9,8 Prozent von 110 Mio. auf 121 Mio. Tonnen, wobei der Containerumschlag mit einer Steigerung von 12,7 Prozent der wichtigste Wachstumstreiber war. Der Umschlag von konventionellem Stückgut wuchs um 5,4 Prozent, der Umschlag von Massengütern sogar um 9,5 Prozent.

Stärkster Handelspartner im Containerverkehr ist und bleibt China. Der Umschlag mit der Volksrepublik konnte um 18,3 Prozent auf beinahe 2,7 Mio. TEU gesteigert werden. Wie wichtig Hamburg als Bindeglied zwischen den Märkten Asiens und Osteuropas ist, zeigt die Liste der wichtigsten Handelspartner.

Das zweite Hauptfahrtgebiet für den Hamburger Hafen ist traditionell der Europaverkehr mit dem Ostseeraum als Schwerpunkt. Hier stieg der Umschlag um 8,3 Prozent auf insgesamt 2,1 Mio. TEU. Die Verkehre im Ostseeraum nahmen dabei mit 19,9 Prozent auf 771.000 TEU stärker als der Durch-

Die zehn wichtigsten Handelspartner im Containerverkehr

Rang	Handelspartnerländer	Container (in 1.000 TEU)
1	VR China	2.685
2	Singapur	583
3	Russische Föderation	440
4	Südkorea	293
5	Finnland	270
6	Schweden	258
7	Malaysia	209
8	Japan	199
9	Brasilien	188
10	Indien	182
Top 10 insgesamt		5.307
Andere Länder		2.588
Gesamt		7.896

Quelle: Hafen Hamburg Marketing e.V.



Der Containerterminal Burchardkai von Nordwesten aus gesehen

schnitt zu, was hauptsächlich an der Erholung des russischen Marktes lag.

Auch 2010 wurden – wie in den Jahren zuvor – etwa zwei Drittel des gesamten Hamburger Containerumschlags mit den zehn wichtigsten Handelspartnern abgewickelt.

Die positive Entwicklung des Vorjahres setzte sich auch im ersten Halbjahr 2011 weiter fort. Der Gesamtumschlag konnte um 9,4 Prozent auf 64,1 Mio. Tonnen zulegen, der Containerumschlag stieg um 17,4 Prozent auf 4,35 Mio. TEU und der Stückgutverkehr wuchs mit 15,1 Prozent sogar deutlich stärker als im Vorjahr.

Kürzung der Solarförderung für 2012

Jetzt hat es sich auch bis ins Bundeskanzleramt herum gesprochen: Es mache keinen Sinn, dass für nur zwei Prozent der Stromerzeugung 50 Prozent der Fördermittel für Erneuerbare Energien aufgewendet werden, erklärte Bundeskanzlerin Angela Merkel Anfang

Seite 9). Nach Angaben der Bundesnetzagentur wurden in den vergangenen zwölf Monaten Photovoltaikanlagen mit einer Gesamtleistung von 5.200 Megawatt auf Deutschlands Dächern installiert. Bei voller Sonneneinstrahlung entspricht das ungefähr der Leistung von vier Atomkraftwerken.

Abschaltung von Windmühlen nimmt zu

Die Abschaltung von Windmühlen aufgrund von Netzengpässen nimmt deutlich zu. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Beratungsunternehmens ECOFYS im Auftrag des Bundesverbandes WindEnergie e.V. (BWE). Demnach sind im Jahr 2010 bis zu 150 Gigawattstunden Windstrom verloren gegangen, weil die Netzbetreiber, insbesondere die E.ON Netz GmbH, Anlagen abgeschaltet haben. Gegenüber dem Vorjahr ist das eine Steigerung um bis zu 69 Prozent. Hermann Albers, der Präsident des BWE, ist überzeugt davon, dass die Anzahl der Abschaltungen weiter steigen wird, denn 2010 sei ein eher schlechtes Windjahr gewesen. Verantwortlich dafür machte er die Netzbetreiber, die den Netzausbau seit Jahren verschleppen würden.

Der durch die Abschaltungen verloren gegangene Strom habe zwar nur einen Anteil von 0,4 Prozent an der gesamten 2010 eingespeisten Windenergie, einzelne Windparks in Norddeutschland hätten dadurch aber Ausfälle von fast einem Viertel ihres Jahresenergieertrages. Das Erneuerbare Energie Gesetz (EEG) sähe zwar finan-

zielle Entschädigungen für derartige Ausfälle vor, Mitgliedsunternehmen hätten sich aber beklagt, dass diese Entschädigungen sehr verzögert ausgezahlt werden.

Zero Emission Feeder

Im IQ 2/2011 berichteten wir, dass die Klassifikationsgesellschaft DNV ein Konzept für einen gasgetriebenen Öltanker vorgestellt hat. Nun hat der Germanische Lloyd (GL) nachgezogen und ein Konzept für ein komplett emissionsfreies Container-Feederschiff entwickelt, das nur mit verflüssigtem, mit Windstrom erzeugtem Wasserstoff betrieben wird.

Der 1.000-TEU-Feeder soll 160 Kühlcontainerplätze und komplett offene Ladeluken haben. Dadurch verkürzen sich die Be- und Entladezeiten, so dass das Schiff mit 15 Knoten langsamer fahren kann als konventionelle Feeder. Das hat den Vorteil, dass auch der Energiebedarf deutlich niedriger ist. Geliefert wird die Energie von einer 5-Megawatt-Brennstoffzellenanlage, die aus zehn gekoppelten Modulen mit je 0,5 MW Leistung besteht. Für eine zehntägige Rundreise, wie sie typisch für nordeuropäische Seegebiete ist, benötigt der Feeder ca. 920 m³ flüssigen Wasserstoff. Für die entsprechenden Tanks müssten etwa sechs Prozent der TEU-Ladepazität geopfert werden. Die Kosten eines derartigen Schiffes schätzt der GL auf etwa 35 Mio. US-Dollar, das sind ungefähr 60 Prozent mehr als man für ein konventionelles Feederschiff investieren müsste (ca. 22 Mio. US-Dollar).



Mehr zu dem Schiff und seiner Wirtschaftlichkeit erfahren Sie in diesem Infofilm des Germanischen Lloyd.



ARA Amsterdam/Rotterdam/Antwerpen

Hamburgs wichtigste Wettbewerber



So soll der neue Hafen Maasvlakte II nach seiner Fertigstellung aussehen.

Vier Mal hat sich der Hamburger Wirtschaftssenator Frank Horch mit Experten getroffen, um Ideen zu sammeln, wie sich der Hamburger Hafen im Wettbewerb behaupten kann, insbesondere gegen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, die so genannten ARA-Häfen. Die Ergebnisse der Workshops sollen bis zum Ende des Jahres in den Entwurf des Hafenentwicklungsplans einfließen. Die Zeit drängt, denn die Wettbewerber investieren große Summen in den Ausbau ihrer Kapazitäten und ihrer Infrastruktur.

In Rotterdam z.B. wurden in 2010 und 2011 insgesamt 1,2 Milliarden Euro in den Ausbau und die Erneuerung des Hafens investiert. Ausgabenschwerpunkte sind das Hafenerweiterungsgebiet Maasvlakte II, dessen erste Flächen und Kaimauern 2013 in Betrieb genommen werden sollen, das neue LNG-Terminal und das Landstrom-Versorgungsnetzwerk für die Binnenschifffahrt. Ende September wurde das „Gate Terminal“ eingeweiht, dessen Bau seit 2008 rund 745 Mio. Euro gekos-

tet hat. Das Terminal umfasst drei große Lagertanks und zwei Anleger für LNG-Tanker, die mögliche Umschlagskapazität liegt bei zwölf Milliarden m³. Rotterdam wird damit zu einem der wichtigsten Häfen für die Versorgung des nordwesteuropäischen Raumes mit verflüssigtem Erdgas. Rotterdam soll auch zum führenden Umschlagplatz für russisches Erdöl aus dem Ural werden. Ein Vertrag für den Bau entsprechender Lagerkapazitäten wurde Ende Oktober unterzeichnet. Um die Luftverschmutzung zu reduzieren, hat der Hafenbetrieb grundsätzlich vorgeschrieben, dass die 110.000 Binnenschiffe, die Rotterdam jährlich ansteuern, während ihrer Liegezeit mit Landstrom versorgt werden müssen. Dazu wird jetzt ein Versorgungsnetzwerk aufgebaut.

Mit diesen Investitionen wird Rotterdam seine Position als unangefochtener Marktführer unter Europas Häfen weiter festigen. Im Jahr 2010 wurden in Rotterdam insgesamt 429,9 Mio. Tonnen an Gütern umgeschlagen, das sind fast 40 Mio. Tonnen mehr als in

Antwerpen (178,2), Hamburg (121,2) und Amsterdam (90,6) zusammen.

Die größte Schleuse der Welt für Antwerpen

Auch in Antwerpen, der Nummer zwei in Europa, wird nicht gekleckert, sondern geklotzt. Hier ent-

steht für 340 Mio. Euro die größte Schleuse der Welt, die 2016 eröffnet werden soll. Die Schleuse dient der Weiterentwicklung des Hafens am linken Ufer der Schelde und bildet die Zufahrt zum Waaslandkanal. Mit einer Länge von 500 Metern, 68 Metern Breite und einer besonders tiefen Schleu-

senkammer soll sie auch größten Containerschiffen die Zufahrt zu den neuen Containerterminals ermöglichen.

Neue Schleuse auch für Amsterdam

Auch in Amsterdam – nach Rotterdam, Antwerpen und Hamburg die Nummer vier auf der Liste der Wettbewerberhäfen – verfolgt man ehrgeizige Ausbaupläne. Der Hafen von Amsterdam liegt etwa 30 Kilometer landeinwärts und kann von der Nordsee her in ca. 2,5 Stunden über den Nordseekanal erreicht werden. Damit der Hafen tidenunabhängig ist, wurden an der Kanalmündung in IJmuiden im 19. Jahrhundert vier Seeschleusen errichtet, von denen nur die Nordschleuse groß genug für die heutigen Containerschiffe ist. Jetzt soll bis 2016 eine zweite, noch größere Seeschleuse gebaut werden. Diskutiert wird auch darüber, in Lelystad, ca. 55 Kilometer südlich von Amsterdam, einen zweiten Hafen für die Binnenschifffahrt zu bauen. Dazu müsste der Hafenbetrieb Amsterdam aus der kommunalen Verantwortung entlassen und – wie in Rotterdam und Antwerpen bereits geschehen – in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden. Hierzu hat sich der Gemeinderat von Amsterdam aber noch nicht entschließen können.



Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen liegen deutlich näher an der Nordsee als Hamburg – ein wichtiger strategischer Vorteil



IMO International Maritime Organization

Die Vereinten Nationen der Schifffahrt

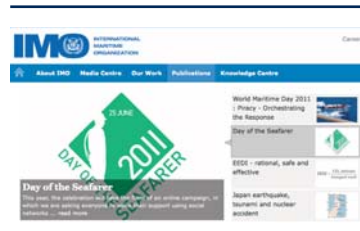


Der Sitz der IMO am Themseufer

Wie schwer es vielen Staaten kurz nach dem zweiten Weltkrieg fiel, auf internationaler Ebene zusammen zu arbeiten, zeigt sich am Beispiel der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation IMO (International Maritime Organization). Obwohl ihre Gründung als Sonderorganisation der Vereinten Nationen schon 1948 beschlossen wurde, dauerte es zehn Jahre, bis die mehrfach geänderte Satzung endlich in Kraft trat. Ihre Tätigkeit nahm die IMO dann am 13. Januar 1959 auf.

Zu dieser Zeit wurde die Seeschifffahrt noch von wenigen Staaten dominiert, die überwiegend in der nördlichen Hemisphäre lagen; sie prägten auch die IMO und ihre Aufgabengebiete. Mit der stürmischen Entwicklung des Welthandels und der Welt handelsflotte veränderte sich auch die Mitgliederstruktur der IMO. Zu den 169 bzw. 170 Mitgliedsländern (auf der Website imo.org finden sich beide Angaben) zählen traditionelle Schiff-

fahrtsnationen wie England, Japan, Griechenland und Deutschland, Billigflaggenländer wie Antigua und Barbuda, Fiji, die Kapverden, die Marshall-Inseln, Trinidad und Tobago sowie bislang unbekannte Seefahrernationen wie Luxemburg, Nepal und San Marino.



Hier gelangen Sie zur Webseite der IMO.

Mit einem Stab von nur 300 Mitarbeitern ist die in London ansässige IMO die kleinste und bescheidenste aller UN-Sonderorganisationen. Die jährlichen Kosten von ca. 30 Millionen Pfund Sterling (ca. 34 Mio. Euro) werden auf die Mitglieder umgelegt, wobei sich die Beiträge nach dem prozentualen Anteil der Flotte eines Landes an der Welthandelsflotte

richten. Dem entsprechend sind Panama, Liberia und die Bahamas die größten Zahler.

Die Kunst der Kompromisse

Ihre vielen Ziele hat die IMO in einem Satz zusammengefasst: Sichere, geschützte und effiziente Schifffahrt auf sauberen Meeren. Dafür hat die Organisation seit 1959 etwa 50 internationale Übereinkommen erarbeitet, im Durchschnitt etwas mehr als eins pro Jahr. Verglichen mit der Gesetzesflut, die der Deutsche Bundestag in einer Legislaturperiode verabschiedet, erscheint das herzlich wenig; in der IMO geht es aber nicht um Mehrheiten, sondern um internationale Akzeptanz. Eine Zustimmung von 51 Prozent zu einem Übereinkommen ist zu wenig, denn wenn fast die Hälfte der Mitglieder dagegen ist, besteht die Gefahr, dass es zu nationalen Alleingängen kommt und damit zu einer Spaltung der IMO. Nach Meinung der Organisation bedeutet das aber nicht, dass man sich nur auf den kleinsten gemeinsamen Nenner verständigt. Eins der



bedeutendsten Übereinkommen zur Sicherheit auf See – International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) – wurde immerhin von 156 Mitgliedsländern in die nationale Gesetzgebung übernommen. Die internationalen Übereinkommen werden ergänzt durch ca. 700 unverbindliche Entschlüsse, Kodizes und Handbücher, was die Produktivität der IMO in einem anderen Licht erscheinen lässt.

Die Schwerpunkte der Arbeit

Neben der immer aktuellen Sicherheit an Bord bestimmen zur-

zeit zwei Themen die Arbeit der IMO: die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung (im IQ 3/2011 berichteten wir über die neuen Umweltauflagen für Seeschiffe) sowie die Bekämpfung der Piraterie. Wie man hier die Bemühungen um eine sichere Schifffahrt weltweit koordinieren und verbessern kann, wurde Mitte Oktober zwei Tage lang sehr intensiv hinter verschlossenen Türen auf dem „World Maritime Day“ in Rom diskutiert. Die nächsten Monate werden zeigen, ob es dabei zu konkreten Vereinbarungen gekommen ist.



Rush Hour in Manhattan

Leben auf der Kriechspur



Amerikas marode Transport-Infrastruktur

Wenn es um die Qualität der Infrastruktur geht, liegen die USA nach einer Untersuchung des World Economic Forum weltweit auf Platz 23, zwischen Spanien und Chile. Präsident Obama beklagte denn auch im August 2011: „Amerika hatte einmal von allem immer das Beste: die besten Straßen, die besten Flughäfen, die besten Häfen. Wir fallen zurück, weil wir nicht investieren.“ Und daran wird sich auch so schnell nichts ändern, denn Investitionen in die Infrastruktur werden im Wahlkampfjahr 2012 nicht möglich sein. Schon gar nicht bei den Größenordnungen, um die es geht.

Im Jahr 2005 setzte der amerikanische Kongress eine Kommission ein, die sich mit dem Zustand der Transport-Infrastruktur und Maßnahmen zu deren Finanzierung beschäftigen sollte. In ihrem Abschlussbericht im Juli 2008 kam die Kommission zu einem überraschenden Urteil: „It is currently the best surface transportation system in the world.“ Die Herausforderung bestände darin, dafür zu sorgen, dass es auch so bliebe. Die Höhe der nötigen Investitionen stand dann aber in krassem Widerspruch zu der patriotischen Bewertung. Erforderlich seien In-

vestitionen von mindestens 255 Milliarden US-Dollar – aber nicht einmalig, sondern pro Jahr und für die nächsten 50 Jahre. Die tatsächlichen aktuellen Investitionen liegen 60 Prozent niedriger.

Fixiert auf Autos

Seit den 60er Jahren fallen die öffentlichen Ausgaben für Transportwege und Wasserversorgung kontinuierlich und haben nur noch einen Anteil von 2,4 Prozent am Bruttoinlandsprodukt. In Europa beträgt der Anteil fünf Prozent, in China sogar neun Prozent. Nach Angaben der OECD werden in Amerika zwar immer noch viele Straßen gebaut, für deren Erhaltung gibt man jedoch deutlich weniger aus als in Europa. Die Folgen sind unübersehbar: Die Ein- und Ausfallstraßen amerikanischer Städte sind permanent verstopft.

Kaum Alternativen

Ein Ausweichen auf andere Transportsysteme hilft auch nicht. Das Schienennetz ist so marode, dass die Bahn für zuverlässige Gütertransporte nicht in Betracht kommt. Wer seine Güter per Luftfracht versenden will, wird feststellen, dass viele Flughäfen fortwährend überlastet sind. Hinzu kommt, dass die Kontrolle des Luftverkehrs noch mittels eines

bodengestützten Systems aus den 50er Jahren erfolgt, was zu ineffizienten Routen führt und große Sicherheitsabstände erforderlich macht.

Wer soll das bezahlen?

Auf die Spitze getrieben wird das Ganze noch durch das System und die Regeln, nach denen der Staat, die einzelnen Bundesstaaten und die Gemeinden Steuern erheben und wieder verteilen. Hier kann es passieren, dass Staaten, die Gebühren erheben, um den Verkehr zu begrenzen, Zuschüsse gekürzt werden, während andere Staaten dafür belohnt werden, dass sie Highways bauen, die sie nicht unterhalten können. Präsident Obamas Budgetvorschlag für 2012 sieht zwar Investitionen von 556 Millionen Dollar für den Straßenbau vor, enthält aber keine Hinweise, wie sie finanziert werden sollen. Eine Erhöhung der Mineralölsteuer, die seit 1993 konstant ist, wäre theoretisch zwar möglich, in einem Wahljahr aber ein politisches Todesurteil. Der „Economist“ warnte im Frühjahr 2011, dass die amerikanische Wirtschaft zum Stillstand kommen könnte, sollten sich Demokraten und Republikaner nicht nur in Washington blockieren, sondern auch in den Bundesstaaten.

Schadet Biosprit der Umwelt?

Keiner weiß nichts Genaues

Die Frage, ob Biosprit gut oder schlecht ist, stiftet überall Verwirrung, wie die stümperhafte Einführung von E10 in diesem Frühjahr beispielhaft gezeigt hat. Gäbe es nicht die diversen Euro-, Schulden- und Griechenlandkrisen, die Biokraftstoffe wären ein perfektes Thema zum Füllen des Sommerlochs gewesen.

Die Agentur für Erneuerbare Energien ist sich sicher: „Biokraftstoffe wie Bioethanol reduzieren die Treibhausgas-Emissionen im Verkehrssektor.“ So weit, so gut. Bei der Frage, wie hoch die Einsparungen sein können, setzt die Agentur aber die Gesetze der Mathematik außer Kraft, denn sie schreibt: „Die Bandbreite reicht dabei je nach Herstellung von einem Drittel bis hin zu über 100 Prozent weniger CO₂.“ Trotz aller Begeisterung: Wenn man etwas um 100 Prozent reduziert, ist es nicht mehr vorhanden, eine Steigerung ist also nicht möglich.



Bei Zuckerrüben widersprechen sich Umweltministerium und Umweltbundesamt

Verheerende Folgen

Folgt man der Berichterstattung der Financial Times Deutschland (FTD) ist Biosprit „Gift für die Umwelt“. Am 15. September berichtete die FTD, die Herstellung von Biodiesel aus Raps, Soja oder Palmöl führe zu mehr CO₂ in der Atmosphäre als herkömmlicher Sprit. Das soll ein internes Papier der EU-Kommission besagen, das der Zeitung vorliege. Grund dafür seien die Effekte von indirekten Landnutzungsänderungen, die bisher nicht in die Berechnungen eingegangen seien. Gemeint ist da-

mit die Nutzung von Regenwäldern oder kohlenstoffhaltigen Böden für den Anbau von Nahrungsmitteln, weil auf dem ursprünglichen Ackerland Biosprit-Pflanzen wachsen. Die Folgen für die Klimabilanz der EU seien verheerend, ebenso für die hoch subventionierte Biodieselindustrie.

Bundesministerium gegen Umweltbundesamt

Im Juli diesen Jahres veröffentlichte das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit eine Broschüre mit dem Titel: „Gute Gründe für mehr Bio im Benzin.“ Dazu gehört z.B. dass Biokraftstoffe unsere Abhängigkeit vom Erdöl vermindern, dass die Beimischung von Bioethanol zu Kraftstoffen deren Preisanstieg dämpfen kann und natürlich die Einsparung von Treibhausgasen in einer Menge, die zwei bis drei Millionen Tonnen CO₂ entspricht. Zur Herkunft des Bioethanols heißt es: „Bioethanol für E10 wird zu 90 Prozent aus Getreide und Zuckerrüben hergestellt (Quelle: Umweltbundesamt), die in Deutschland und Europa angebaut und verarbeitet werden.“ Das Umweltbundesamt aber, zu dessen wichtigsten Aufgaben die wissenschaftliche Unterstützung der Bundesregierung gehört, hält überhaupt nichts von Bioethanol auf der Basis von Zucker- und Stärkepflanzen. Bioethanol gehöre zur 1. Generation von Biokraftstoffen, die sich dadurch auszeichnet, dass die Anbaupflanzen nur in Teilen – hinsichtlich ihres Öl-, Zucker- oder Stärkegehalts für die Kraftstoffherstellung genutzt werden. Wörtlich ist auf der Website zum Thema „Biokraftstoff, Wasserstoff und Elektrizität“ zu lesen: „Biokraftstoffe der 1. Generation sind – gegenüber der stationären energetischen Nutzung der Biomasse (feste Biomasse in Feuerungen und Biogas) – aus Klimaschutzgründen so ineffizient, dass die gegenwärtige Markteinführungsförderung für diese Kraftstoffe korrigiert werden sollte.“ Offensichtlich gab es vor der Einführung von E10 keinen fachlichen Austausch zwischen Ministerium und Umweltbundesamt.



Traditionelle Kühltechnik statt Klimaanlage

Arabische Windturmhäuser sind die Vorbilder



Mit Windtürmen lassen sich Häuser auch ohne Strom kühlen

Wer im Sommer die Arabischen Emirate besucht, dem ist es egal, wie viel Strom die Klimaanlage verbraucht, solange die Temperaturen nur erträglich sind. Dass man Häuser auch ohne Strom kühlen kann, ist während der stürmischen wirtschaftlichen Entwicklung fast in Vergessenheit geraten. Doch jetzt, wo man sich überall bemüht, nachhaltig zu bauen, werden die traditionellen Kühltechniken wieder entdeckt.

Wie so oft haben die Menschen dabei das nachgebaut und weiterentwickelt, was sie in der Natur vorgefunden haben. Präriehunde in Nordamerika z.B. haben ein ä-

berst effizientes Lüftungssystem für ihre Höhlen. Beim Bau eines Ganges bringen sie den Abraum immer nur an einem der beiden Eingänge an die Oberfläche und türmen ihn zu einem Kegel auf. Streicht der Wind über diesen Kegel – egal aus welcher Richtung – entsteht ein Sog, der die Luft im Gang in Bewegung versetzt. Schon bei einer Windgeschwindigkeit von 0,4 Metern pro Sekunde wird der ganze Bau innerhalb von zehn Minuten durchlüftet, wie Tests an einem Modell gezeigt haben.

Das Bernoulli-Prinzip

Die physikalische Erklärung für dieses Strömungsverhalten lieferte der Schweizer Physiker, Mathe-

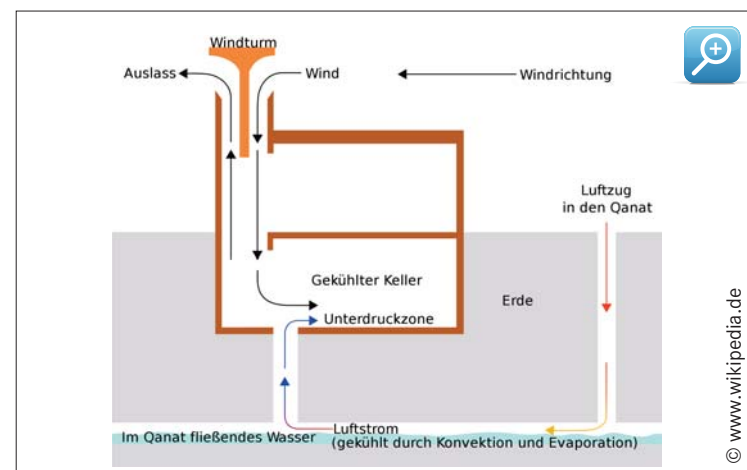
matiker und Mediziner Daniel Bernoulli (1700-1782), der die Fließgeschwindigkeit von Flüssigkeiten und Gasen in einem Rohr untersuchte. Der von ihm beschriebene Kamineffekt erklärt auch den Aufbau von Termitenhügeln.

Diese Fluginsekten bauen in Afrika „Türme“ von bis zu sieben Metern Höhe und 28 Metern Umfang am Boden. Bei Sonneneinstrahlung heizt sich die Luft im Inneren der Bauten auf, steigt nach oben und wird durch die porösen Wände nach außen gedrückt. Dadurch entsteht ein Unterdruck, der kühlere Luft aus dem unterirdischen Teil des Baus nachzieht und so für die gewünschte Temperatur von 30 Grad Celsius sorgt.

Das Windturmhaus

Wie derartiges Wissen entstand, gesammelt und weitergegeben wurde, gehört zu den ungelösten Rätseln der Menschheit. Auf jeden Fall ist es vor vielen Jahrhunderten nach Persien gelangt und wurde dort in der Architektur in Form von Windtürmen (Badgiren) umgesetzt. Windtürme wurden vorzugsweise aus Adobe gebaut, einer Mischung aus Sand, Ton, Wasser und Stroh. Sie reichen von den untersten Räumen eines Gebäudes bis hoch über das Dach hinaus und verfügen über vier Lüftungskanäle, die in alle Himmelsrichtungen geöffnet sind. So können die kühlen Nachtwinde eingefangen und in das Haus geleitet werden.

An den Holzstangen in den Türmen aufgehängte feuchte Tücher verstärken die Kühlung noch. Tagsüber kehrt sich der Kamineffekt um. Dann sorgt die Sonneneinstrahlung für einen Auftrieb, bei dem warme und verbrauchte Luft nach draußen geleitet wird und die in den Wänden gespeicherte Kälte die Kühlung übernimmt. Auf diese Weise lässt sich die Temperatur im Innern des Gebäudes um bis zu 20 Grad senken – bei Außentemperaturen von bis zu 48 Grad eine spürbare Erleichterung. Die Wirkung lässt sich noch weiter verstärken, wenn ein Teil der zugeführten Luft über einem unterirdischen Wasserbecken oder Kanal (Qanat) Feuchtigkeit aufnehmen kann (siehe Grafik) und so von unten für zusätzliche Kühlung sorgt. In unseren Breiten werden wir diese ebenso einfache wie kostengünstige Kühltechnik leider nicht nutzen können, da die Temperaturunterschiede zwischen Tag und Nacht zu klein sind.



So lässt sich die Temperatur um bis zu 20 Grad senken

Monopolkommission will das EEG abschaffen

Einspeisevergütungen werden zu teuer

Noch vor gut einem Jahr plante die Bundesregierung den Ausstieg aus dem Atomausstieg. Dann ereignete sich am 11. März das Reaktorunglück in Fukushima und schneller als man das Wort „Energiewende“ buchstabieren konnte, wurde selbige beschlossen und verkündet. Nun hat die Monopolkommission die Kosten nachgerechnet und empfiehlt, das Erneuerbare-Energien-Gesetz abzuschaffen.

Das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG), das seit dem Jahr 2000 gilt, soll die Abhängigkeit der Stromversorgung von den fossilen Brennstoffen reduzieren und den Anteil der erneuerbaren Energien durch finanzielle Fördermaßnahmen steigern. Ein zentrales Element dieser Fördermaßnahmen ist die Einspeisevergütung, die jedem Betreiber einer Ökostromanlage 20 Jahre lang einen gesetzlich garantierten Tarif zusi-

chert, zu dem er seinen Strom ins Netz einspeisen darf. Diese Einspeisevergütung wird von den Netzbetreibern auf den Strompreis aufgeschlagen, so dass alle Verbraucher den Ausbau regenerativer Stromquellen finanzieren.

20 Prozent Strom aus erneuerbaren Energien

Durch das EEG hat sich der Anteil der erneuerbaren Energien an der Strommenge von 10,03 Prozent

im Jahr 2005 auf 20,02 Prozent im Jahr 2010 verdoppelt. Damit einhergehend stieg die EEG-Gesamtvergütung in diesem Zeitraum von 4,5 Milliarden Euro auf 12,2 Milliarden Euro. Das heißt, dass die EEG-Umlage, die jeder Verbraucher zahlen muss, von 1,2 Cent pro Kilowattstunde im Jahr 2009 auf 3,53 Cent pro Kilowattstunde im Jahr 2011 gestiegen ist. Für 2012 wird die EEG-Umlage auf 3,59 Cent steigen, was nach An-

gaben des Bundesumweltministeriums für einen 4 Personen-Haushalt mit einem Verbrauch von 3.500 Kilowattstunden pro Jahr Mehrkosten von rund 18 Cent pro Monat bedeutet. Das Ministerium erklärt auch, dass erst vor wenigen Wochen eine repräsentative Befragung ergeben hätte, dass fast 80 Prozent der Befragten eine EEG-Umlage von 3,5 Cent für angemessen hielten.

⇒ Fortsetzung auf Seite 10





Monopolkommission will das EEG abschaffen

Einspeisevergütungen werden zu teuer

⇒ Fortsetzung von Seite 9

Wieso plädiert die Monopolkommission dann für eine Abschaffung des EEG?

Kritik an der Photovoltaik-Förderung

Nach Meinung der Monopolkommission hat das EEG zu einer Fehlentwicklung geführt. In ihrem „Sondergutachten Strom und Gas 2011“ bemängeln die Gutachter u.a., dass in Deutschland fast 50 Prozent der weltweiten Photovoltaik-Kapazität installiert sind, obwohl das Land vergleichsweise sonnenarm sei. Hier werde eine Technologie gefördert, die nicht zu den klimatischen Gegebenheiten



Fast 50 Prozent der weltweiten Photovoltaik-Kapazität sind in Deutschland installiert

ten passe; nur begrenzt vorhandene finanzielle Mittel und Ressourcen würden zu Lasten aller Stromverbraucher ineffizient verwendet. Es erscheine „ökonomisch weitaus vorteilhafter, zunächst kostengünstigere Technologien mit höherem Wirkungsgrad

zu erforschen und zu entwickeln, bevor, wie im Falle der Solartechnologie, eine ineffiziente, teure Technik in einem klimatisch ungeeigneten Umfeld unter Inkaufnahme von Subventionen in dreistelliger Milliardenhöhe weiter verbreitet wird.“ Indirekt trägt die

Bundesregierung dieser Kritik schon seit Jahren Rechnung, denn die Vergütungssätze für neu installierte Solarstromanlagen sinken von Jahr zu Jahr - trotz heftiger Proteste von Vertretern der Solarbranche.

Der Marktpreis ist deutlich niedriger

Für Strom aus Wind, Photovoltaik, Wasser und Biogas erhielten die Anbieter bis Ende August 2011 insgesamt eine Einspeisevergütung von 10,87 Milliarden Euro. Da die Netzbetreiber diesen Strom aber nicht nur abnehmen, sondern auch an der Börse verkaufen müssen, gibt es auch einen Marktpreis dafür. Der lag per Ende August bei 2,98 Milliarden Euro, das ist nur etwas mehr als ein Viertel der dafür aufgewendeten Kosten. Die Differenz ist die EEG-Umlage, die auf alle Verbraucher umgelegt wird. Nachhaltiger Strom hat eben seinen Preis.

Wenn das Haus intelligenter ist als seine Bewohner



„Smart Homes“ können schon bald Realität werden

Beim Thema „intelligente Häuser“ ist ein Produkt zum Synonym für unsinnige technische Spielereien geworden: der intelligente Kühlschrank, der selbständig die Produkte nachbestellt, die zur Neige gehen. Hätte man sich darauf eingelassen, hätte es immer die gleiche Wurst und den gleichen Käse gegeben – die Erfinder waren mit Sicherheit keine Feinschmecker. Heute geht es um energieeffiziente Gebäude, die mitdenken.

Ein Musterbeispiel dafür ist das „SmartHome“ im Technologiepark Paderborn. Hier haben sich keine Zukunftsforscher und Visionäre ausgetobt, sondern Handwerks- und Handelsunternehmen aus der Region, die zeigen, was schon heute mit handelsüblichen Produkten realisiert werden kann. Das beinhaltet Energie-Management, Photovoltaik, Informationstechnologie, Telekommunikation, Sicherheit, Unterhaltungselektronik, Haus- und Lichtsteuerung, Telemedizin und Hausgeräte.

Wer darf wann ins Haus?

Um die Haustür zu öffnen, benötigt man keine Sicherheitsschlüssel

mehr, man hält einfach seinen Autoschlüssel vor einen kleinen Sensor neben der Tür. Anhand des eingebauten RFID-Sensors erkennt der Haus-Rechner, welcher Schlüssel das Haus betreten möchte; ob es ein Mitglied der Familie ist, das immer Zugang hat, oder die Putzfrau, die nur an bestimmten Tagen



Hier können Sie sich die SmartHome-Broschüre herunterladen.

kommt oder vielleicht der Pflegedienst, für den ein besonderes Zeitfenster gilt. Stehen Fremde vor der Tür und niemand ist zu Hause, macht die Türkamera ein Bild mit Datum und Uhrzeit, speichert es oder schickt es auf ein Handy.

Zentraler Monitor

Im Hausflur, in der Tür zur Abstellkammer, befindet sich ein

Touchscreen-Bildschirm. Es ist der zentrale Monitor für alle Sensoren, Aktoren, Kameras und Szenarien. Die Sensoren melden, ob Fenster und Türen offen oder geschlossen sind, ob es regnet oder die Sonne scheint, ob die Raumtemperatur entsprechend angepasst werden muss und ob sich eine Person in einem Zimmer befindet. Steht ein Fenster offen, wird der Heizkörper in diesem Raum herunter geregelt. Scheint die Sonne zu stark ins Wohnzimmer, senkt sich das Außenrollo, allerdings nur, wenn die Terrassentür verschlossen ist. Verlässt eine Person ein Zimmer, wird das Licht gelöscht und umgekehrt. Für die Ausführung zuständig sind die Aktoren, so werden die Bausteine bezeichnet, die den Schaltvorgang auslösen.

Kameras zur Sicherheit

Darüber hinaus gibt es eine Reihe von Kameras innerhalb und außerhalb des Gebäudes. Die äußeren werden aktiviert, sobald der letzte Bewohner das Haus verlassen hat. Wer sich jetzt dem Haus nähert, wird verschlüsselt gefilmt; die Videos werden auf einem Server außerhalb des Gebäudes ge-

speichert. Mit den Kameras innerhalb des Gebäudes könnte sich z.B. ein Pflegedienst bei einem Unfall einen Überblick verschaffen. Natürlich können die Bewohner selbst entscheiden, ob, wann und unter welchen Umständen sie bereit sind, anderen Einblick in ihre Privatsphäre zu ermöglichen.

1,25-Liter-Haus

Auch was den Energieverbrauch betrifft, setzt das „SmartHome“ Maßstäbe. Das Süddach besteht vollständig aus Photovoltaik-Elementen, für den Bau wurde über-

wiegend heimisches Holz verwendet und die Dämmstoffe sind recyclebar. Mit dem Ergebnis, dass der Energiebedarf vergleichbar ist mit einem Verbrauch von nur 1,25 Litern Heizöl pro Quadratmeter und Jahr. Die Empfehlungen und Vorgaben der Bundesregierung zur Dämmung werden damit weit übertroffen. Wer sich selbst ein Bild machen will, ist herzlich willkommen. Das „SmartHome“-Paderborn ist jeden Sonntag von 11:00 bis 17:00 Uhr geöffnet. Eine Anmeldung ist nicht notwendig.



Mehr über das Thema „intelligente Häuser erfahren Sie auf der Website www.smarthomepaderborn.de



Was macht uns wirklich glücklich?

Bruttoinlandsprodukt vs. Lebensqualität

In der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten werden allgemeine, unveräußerliche Menschenrechte formuliert, zu denen neben dem Leben und der Freiheit auch das Streben nach Glückseligkeit (the pursuit of happiness) gehört. Was uns wirklich glücklich macht, beschäftigt nicht nur jeden einzelnen von uns, auch die Wissenschaft untersucht, ob und wie man Glück messen kann.

Folgt man der Definition des Brockhaus, liegen die Dinge klar, zumindest auf den ersten Blick: „Glück ist ein seelisch gehobener Zustand, der sich aus der Erfüllung der Wünsche ergibt, die dem Menschen wesentlich sind.“ Diese Wünsche können einerseits individuell sein - materiell, geistig oder körperlich, andererseits auch allgemeiner Art und sich z.B. auf die politischen oder sozialen Verhältnisse in der Familie, in einer Stadt, einer Region oder der ganzen Welt beziehen.

Gute Gedanken

Denkt man die Brockhaus-Definition weiter, stellt sich die Frage: Was passiert, wenn die Wünsche erfüllt sind? Hält der „seelisch gehobene Zustand“ an? Ist es nur ein kurzer Rauschzustand oder eine dauerhafte Empfindung? Und erwachen die Wünsche erneut, wenn das Glücksgefühl schwächer wird oder gänzlich verschwindet? Der römische Kaiser Marc Aurel dürfte zu den dauerhaft glücklichen Menschen gehört haben. Trotz der Macht und der Privilegien, die er aufgrund seiner Stellung hatte, gab er sich extrem bescheiden und sagte, dass das Glück von den guten Gedanken abhängt, die man hat.

Geld, Ehe und Arbeit

Was die Deutschen glücklich macht, geht aus dem „Glücksatlas Deutschland 2011“ hervor, der Ende September veröffentlicht wurde. Der Atlas beruht auf den Daten des sozio-ökonomischen Panels, für das seit 1984 regel-

mäßig Umfragen in 11.000 Haushalten durchgeführt werden. Einige Ergebnisse: Geld allein macht nicht glücklich, Kinder ebenso wenig, aber eine gute Ehe und eine Arbeit, die Spaß macht. Je höher der Nettoverdienst liegt, desto glücklicher sind die Menschen – aber nur bis zu einem Nettoverdienst von 5.000 Euro. Ab dieser Grenze tritt ein Gewöhnungseffekt ein und die Zufriedenheit steigt nicht mehr. Wer in einer intakten Partnerschaft oder Ehe lebt, ist glücklicher als Singles, verwitwete oder geschiedene Personen. Die glücklichsten Menschen der Republik wohnen in Hamburg, am unzufriedensten sind die Thüringer. Der Abstand zwischen West- und Ostdeutschland ist aber noch nie so gering gewesen.

Der Maßstab des Glücks

Was das Streben der Bürger nach Glück für die Politik bedeutet, untersuchte der amerikanische Wirtschaftswissenschaftler und No-



Die glücklichsten Deutschen wohnen in Hamburg.

belpreisträger Joseph Stieglitz 2009 im Auftrag des französischen Präsidenten Nicolas Sarkozy. Für Stieglitz sitzen Politiker zwischen mehreren Stühlen: Sie werden nach der Wirtschaftsentwicklung bewertet, müssen aber auch viele andere Aspekte der Lebensqualität im Auge behalten, unter anderem die Umwelt. Stieglitz empfiehlt deshalb, nicht nur das Bruttoinlandsprodukt (BIP) zu messen, sondern auch die Ge-

sundheit der Menschen, ihr Konsumverhalten, ihren Besitz und ihr Freizeitverhalten zu berücksichtigen. Einfließen sollen auch die Schäden, die durch unser Wirtschaften an der Umwelt entstehen. Das BIP stelle nur den wirtschaftlichen Wert einer Aktivität fest, aber nicht eine daraus resultierende Belastung. So steigerten Staus zwar den Benzinverbrauch, die Lebensqualität verbesserten sie aber nicht.

Boom für Luxusprodukte in Asien

Die neuen Millionäre und ihre Bedürfnisse

Wenn es noch eines letzten Beweises für die globale Machtverschiebung in Richtung Asien bedurft hätte, wurde er jetzt vom Guide Michelin geliefert. Im „Michelin 2012“ kann jedermann nachlesen, dass es in Japan mehr Restaurants mit drei Sternen gibt als in Frankreich: das Ergebnis lautet 29 : 25.

Den Besuch eines Spitzenrestaurants werden sich zwar nur relativ wenige leisten können, aber die Zahl der potenziellen Kunden wird immer größer. Glaubt man den Analysten der Schweizer Bank Julius Bär und von Credit Lyonnais Securities Asia (CLSA) in Hongkong, wird sich die Zahl der Asiaten mit einem frei verfügbaren Anlagevermögen von mehr als einer Million US-Dollar von derzeit 1,16 Millionen bis 2015 auf 2,82 Millionen mehr als verdoppeln. Deren

Vermögen soll sich sogar fast verdreifachen: von 5,6 Billionen auf 15,8 Billionen Dollar. Von den untersuchten zehn Ländern China, Indien, Südkorea, Hongkong, Taiwan, Singapur, Thailand, Indonesien, Malaysia und den Philippinen wird die Anzahl der Reichen am stärksten in China, Indien und Südkorea zunehmen (siehe Tabelle). Chinesen werden 2015 auch mit 8,76 Billionen US-Dollar mehr als die Hälfte des gesamten Anlagevermögens der Asiaten halten.

Neue Statussymbole

Standen in Europa und den USA noch vor wenigen Jahren Luxusuhren, Schmuck und Kunst im Mittelpunkt des Interesses, wird in diesen Regionen heute mehr Geld für Kreuzfahrten und teure Hotels ausgegeben. Vom weltweiten Luxusmarkt, den Boston Consulting mit einer Billion Euro veranschlagt,

Wer das Geld hat
Personenzahl mit mehr als einer Mio. USD freiem Anlagevermögen (in Tausend)

	2010	2015
China	502	1.378
Indien	173	403
Südkorea	138	310
Hongkong	86	131
Taiwan	70	136
Singapur	64	129
Thailand	47	128
Indonesien	33	99
Malaysia	32	68
Philippinen	16	38

Quelle: CLSA Asia-Pacific Markets

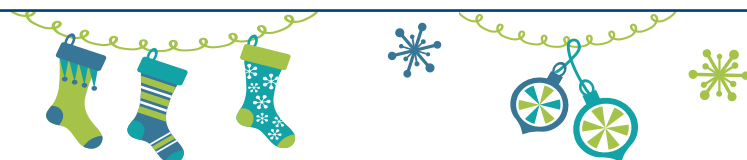
entfallen 270 Milliarden Euro auf Reisen und Hotels, 250 Millionen auf Autos der Premiumklasse und 100 Millionen auf technische Produkte wie Smartphones. Erst dann folgen die „Klassiker“ wie Uhren und Schmuck mit 100 Milliarden und Textilien/Lederwaren mit 50 Milliarden.

Im Konsumverhalten bestehen noch deutliche Unterschiede zwischen altem und neuem Geld. In China z.B., das bald der größte Luxusmarkt der Welt sein wird, ist es wichtig, seinen Reichtum auch am Körper zu präsentieren. Hiervon profitieren besonders Schweizer Uhrenmarken wie Rolex, Patek Philippe, Omega, Breguet, Vacheron Constantin und Longines. Von zweistelligen Umsatzsteigerungen berichten auch Prada, Burberry, Gucci und Polo Ralph Lauren.

Was ist Luxus?

Aufschlussreich ist die Antwort auf die Frage, was ein Produkt zu einem echten Luxusprodukt macht. Darüber entscheidet eine Gruppe, die weltweit nur aus 1,5 Millionen Haushalten besteht: Der klassische Geldadel und der wirkliche Adel. Wie Boston Consulting

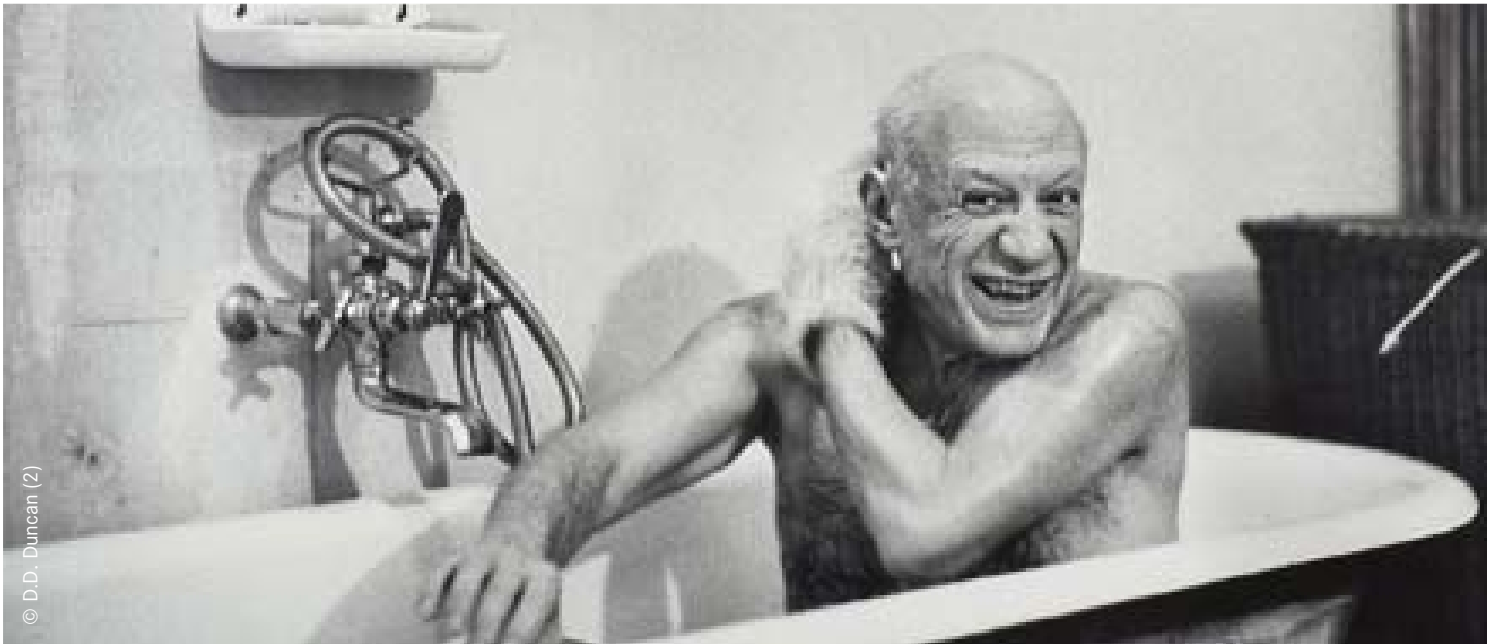
herausgefunden hat, wird ein Produkt dadurch veredelt, dass es von dieser Zielgruppe gekauft wird. Die Medien, die sich mit dem Leben und Treiben der Berühmtheiten beschäftigen, sorgen für die weltweite Verbreitung. Hat ein Produkt einmal dieses Gütesiegel, wird es für die nachfolgenden Zielgruppen interessant, die für den entsprechenden Umsatz sorgen. Das sind hauptsächlich die rund sechs Millionen Haushalte der Neureichen, die sich ihr Vermögen von mindestens 750.000 Euro selbst erarbeitet haben; gefolgt vom aufstrebenden Mittelstand mit einem Einkommen von mehr als 110.000 Euro im Jahr. Dieser Abstrahleffekt erklärt auch, warum es zwischen den Herstellern von Luxusmarken erbitterte Kämpfe darum gibt, wer welchen Star kostenlos ausstatten darf.





David Douglas Duncan: Ich war nur ein Typ, der reinkam

Picasso durch die Linse des Ausnahmefotografen – von Janneke Bauermeister



Innerhalb weniger Minuten machte es Klick

Die für die Nachwelt vielleicht schönste Dokumentation einer Freundschaft des vergangenen Jahrhunderts wird derzeit im Picasso Museum in Münster präsentiert: „Picasso bei der Arbeit – durch die Linse von David Douglas Duncan.“ Ein Highlight der Ausstellung ist ein Interview dieses Jahres mit dem 95-jährigen Fotografen.

Als David Douglas Duncan (DDD) Picasso 1956 in seiner Villa „La Californie“ bei Cannes zum ersten Mal traf, hatte der 1916 geborene US-Amerikaner bereits Fotogeschichte geschrieben. Seine Fotodokumentationen über den 2. Weltkrieg und den Koreakrieg waren sämtlich unter anderem im berühmten „Life Magazin“ veröffentlicht und prämiert worden. DDDs kriegskritischen Foto-Bände „This is war!“ oder „I protest!“ erzählen in scheinbar schwarzweiß-fotografischer Nüchternheit das Unfassbare, „das Schlimmste, das nicht sichtbar ist“, wie er selbst sagt, die menschlichen Tragödien sinnloser Kriege.

Treffen des Ausnahmefotografen mit dem Jahrhundertkünstler
Die Begegnung zwischen Picasso und DDD sollte eine unendlich erfreulichere, eine wunderbare Geschichte bereithalten, die vom Anfang bis zum Ende – Picassos Tod

1973 – von tiefer Freundschaft, gegenseitiger Inspiration und vor allem höchstem Vertrauen erzählt. Als DDD im Februar 1956 Picasso zum ersten Mal besucht, öffnet ihm Jacqueline, Picassos zweite Ehefrau, die Tür. Der „Maestro“, wie DDD ihn fortan nennt, empfängt ihn in der Badewanne sitzend.

Innerhalb weniger Minuten machte es Klick

Obwohl DDD kein französisch und nur sehr wenig spanisch sprach, bestand sofort eine hohe Empathie zwischen Künstler und Fotograf. „Innerhalb weniger Minuten machte es Klick“, sagt DDD. Der doppelsinnige Klick brachte direkt das erste und vielleicht das berühmteste Foto des Maestros von DDD hervor – Picasso in der Badewanne. Das sofortige Freundschaftsgefühl bezog sich für DDD auch auf Jacqueline. „Wir waren alle drei innerhalb weniger Minuten Freunde.“ Picassos Villa in Südfrankreich, dem „vielleicht glücklichsten Haus auf Erden“ (DDD), wird zu DDDs zweiter Heimat, in der er mit seiner Kamera die letzte Lebens- und Schaffensperiode des großen Künstlers höchst sensibel dokumentiert.

Nicht der beste Fotograf

Picasso teilt mit DDD familiäre Momente sowie intime Bereiche

seines künstlerischen Schaffens. „Ich war nicht der beste Fotograf, aber der beste, um mit ihm zusammen zu sein.“

Auf die Frage, warum ausgerechnet er, hat DDD eine interessante, vielleicht zu tief gestapelte Antwort: „Ich war kein Galerist, kein Verleger, kein Künstler, hatte kein Studio kein sonst was. Ich war nur ein Typ, der reinkam.“

Den ganzen Tag mit einer Belichtung

Ein praktischer, sicher auch klimatisch bedingter Aspekt kam der Kunst des Fotografen zugute, von dem dieser noch heute schwärmt.

„Das Licht von „La Californie“ war fantastisch. Den ganzen Tag fotografierte ich mit einer Belichtung.“

Wie eine Mücke an der Wand

Der Fotograf wird zum stillen Beobachter von Picassos Arbeit. „Er akzeptierte mich wie eine Mücke an der Wand. Wir verbrachten Stunden zusammen, ohne ein Wort zu reden.“

DDD dokumentiert die Entstehung einer Reihe von Keramiken und Gemälden in Picassos Atelier, darunter jenes berühmte Portrait seiner letzten Muse Jacqueline. DDD selbst war immer wieder verblüfft über die fast grenzenlose

Freiheit, die Picasso ihm gewährte: „Der berühmteste Künstler des 20. Jahrhunderts sagte nie nein! Nie!“

„Frage ich dich, wie ich malen soll?“

Ebenso verblüfft war DDD über Picassos blindes Vertrauen. „Ich hatte irgendwann über 10.000 Fotos von ihm und fragte ihn, ob ich welche nicht veröffentlichen darf. Seine Antwort war: „Frage ich dich, wie ich malen soll? Du bist der Fotograf.“

„Signieren? Vergiss es.“

Picassos Collage „The Great Snow Owl“ zeigt den künstlerischen Austausch, der zwischen Fotograf und Maler statt gefunden hat: eine Aufnahme DDDs von Picassos Augen wird durch einen witzig-bizarren Einfall des Künstlers zu dessen Selbstportrait als Eule. Eine Fotoserie dokumentiert die Entstehung des gemeinsamen Werks von Fotograf und Künstler.

DDD: „Ich zeigte ihm das Foto seiner Augen. Was tat er? Er malte kurz innerhalb weniger Minuten eine Eule. Ich fragte ihn, ob ich das Bild signiert haben könnte. „Signieren? Vergiss es.“, sagte er und schnitt der Eule die Augen aus, um die Schablone auf das Foto seiner Augen zu legen. Fabelfaß.“

⇒ Fortsetzung auf Seite 13





David Douglas Duncan: Ich war nur ein Typ, der reinkam

Picasso durch die Linse des Ausnahmefotografen



„Lump starb am 29. März 1973, zehn Tage vor Picasso.“

⇒ Fortsetzung von Seite 12

Er wurde ein Indianer

DDD schildert viele Kuriositäten Picassos. Sichtlich bewegt erzählt er, wie Gary Cooper zu Besuch kam und einen Indianerhäuptlingskopfschmuck, vermutlich aus einem Film, mitbrachte. „Picasso setzt ihn auf. Was passierte? Er wurde ein Indianer! Es war unglaublich! Er zeigte sein Profil, zog die Wangen ein und verwandelte sich komplett! Mit dem Ding auf dem Kopf fühlte er wie ein Indianer und wurde einer! Was für ein Schauspieler!“ Das Foto in der Ausstellung belegt DDDs Schilderung eindrucksvoll.

„Welcher ist mein Lieblingsfinger?“

Bezeichnend ist auch die Reaktion Picassos, nachdem DDD ihn nach seinen Lieblingswerken fragte. „Ist es die Blaue Periode, die Rosa Periode, der Kubismus, das Spätwerk? Was ist es? - Picasso hielt mir seine Hand vor mein Gesicht und fragte: ‚Welcher ist mein Lieblingsfinger? Was glaubst du? - Alles gehört zu mir, alles ist Teil meines Schaffens.‘“

Sicher nicht in meiner Welt

Bis heute, zu diesem Interview, bewegt den enorm lebendig erzählenden DDD sichtbar die

Frage, woran Picasso dachte, wenn er einfach so da saß oder stand und zu überlegen schien. „Ich wusste nie, was er dachte. Immer wieder stellte ich mir die Frage: Woran denkt der Kerl? An einer seiner Schaffenszyklen? Wo ist er? Jedenfalls nicht in meiner Welt, so viel ist sicher.“

Berührende Momentaufnahmen

Mit einer speziell von Leica gefertigten Kamera fängt DDD auch die raren, stimmungsvollen Momente der Ruhe und Kontemplation im Leben des rastlosen Künstlers ein. Seine Bilder erlauben überraschende Einblicke in Picassos vielschichtige Persönlichkeit und präsentieren den Künstler in unbekannt Rollen: als humorvollen Gastgeber und Freund, als zurückhaltenden Ehemann sowie als kindlichen Spielgefährten von Paloma und Claude, der sich in fortgeschrittenem Alter von der Kindheit mitreißen lässt. Berührende Momentaufnahmen aus dem Privatleben Picassos versprühen Herzlichkeit, Intimität und Vitalität. Sie präsentieren einen Picasso, der zu seinen Lebzeiten nur wenigen Auserwählten bekannt war.

Nichts war künstlich

DDD zeigt auf das berühmte Bild, auf dem Picasso sich neben

Jacqueline als Ballerina versucht: „So etwas entstand ganz plötzlich. Sie war eine ausgebildete Ballerina und er wollte es für einen Moment auch sein, ganz spontan. Alles war echt, nichts war künstlich. Er war nie künstlich. Die Fotos waren nie vorhersehbar, nichts war planbar.“

„Eines Tages raucht er meine Zigaretten“

Diese Feststellung Picassos bezieht sich auf Kurzhaardackel Lump, der beim Maestro so ziemlich alles durfte. DDD: „Picasso hatte viele Hunde, aber nur einen nahm er in den Arm - Lump.“ Eigentlich gehörte er DDD, aber von Anfang an hatte Lump Picasso gegenüber eine so auffallende Zuneigung demonstriert, dass DDD ihn Picasso ganz überließ. „Wenn Picasso Lump ansah, leuchtete eine warme Sanftmut in seinen Augen auf, ganz kurz, kaum mit der Kamera festzuhalten.“

Ein Dackel schrieb Kunstgeschichte

Auf vielen seiner Gemälde tauschte Picasso ein anderes Tier gegen Lump ein, so unter anderem in seinen Variationen von Velázquez „Las Meninas“, wo er den dort ruhenden, riesigen Wolfshund durch Lump ersetzte. Lump starb am 29. März 1973, zehn

Tage vor Picasso. Da hatte DDD bereits eigens den Fotoband „Picasso und Lump“ veröffentlicht. Die Ausstellung zeigt Lump sowohl als Modell weltberühmter Kunstwerke als auch als Lump, der gerade ein Kunstwerk seines Wahlherrchens frisst.

Das Herz zersprang mir fast!

Als DDD die folgende Geschichte erzählt, ist er sofort wieder mitten drin, in all seinen Nöten von damals. Er war beim Fotografieren von Picassos Privatsammlung seiner eigenen Arbeiten - Picassos Picassos - auf ein Selbstportrait aus dem Jahr 1938 gestoßen. Wie fast alle im Haus vergrabenen Werke war es von jahrzehntealtem Staub bedeckt und musste gesäubert werden. „Ich ging mit dem Staubwedel darüber - und das Herz zersprang mir fast!“ Die Kohlezeichnung war nicht fixiert worden und ruiniert. „Ich verbrachte den Vormittag mit sinnlosen, verzweiferten Versuchen, den Schaden zu beheben, Kleenex mit Speichel befeuchtet, alles umsonst.“

Er verlor kein Wort darüber

„Was hast du? Hast du deinen Mercedes zu Schrott gefahren?“ Die Frage stellte Picasso DDD, als er ihn mittags kurz vorm Essen traf. „Er sah sofort, wie schlecht

es mir ging, ich war aschfahl. Ich sagte, nein, schlimmer, ich habe ein Gemälde ruiniert. Er wandte sich darauf Richtung Küche und rief ‚Jacqueline! Wann essen wir?!‘ Auch als ich ihm nach dem Essen das Bild zeigte, zuckte er nur die Schultern und verlor kein weiteres Wort darüber.“

Weil wir uns mochten

Die Mitkuratorin der Ausstellung Stephanie Ansari fragte DDD, warum er fotografisch so sehr auf Picasso fixiert gewesen sei. Die Antwort kam ohne zu überlegen: „Ganz einfach - weil wir uns mochten.“ DDD sagte einmal: „Er hat sich die Welt, in der er lebt, selbst geschaffen und er ist der einzige, der sie der Mitwelt darstellen und erklären kann.“ Als Freund weihte Picasso David Douglas Duncan in seine Welt ein, der nun wiederum uns mit seinen Fotos einlädt, Anteil an diesem einmaligen künstlerischen Reich mit all seinen Protagonisten zu haben.



Ausstellung

„Picasso bei der Arbeit - durch die Linse von David Douglas Duncan.“



Im Graphikmuseum Pablo Picasso in Münster bis zum 15. Januar 2012



Wie gut kennen Sie Europa?

Auflösung des Gewinnspiels der letzten Ausgabe



Wir haben uns sehr über Ihre rege Teilnahme an unserem Europa-Quiz der Ausgabe 03/2011 gefreut. Nachfolgend finden Sie die richtigen Antworten auf die fünf Fragen des Gewinnspiels.

Aus wie vielen Ländern besteht Europa?

Die richtige Antwort ist b)
In Europa gibt es 46 unabhängige Länder.

Wie heißt der längste Fluss Europas?

Die richtige Antwort ist a)
Die Wolga ist mit 3.534 Kilometern der längste Fluss bzw. Strom Europas.

Drei Staaten liegen sowohl auf dem europäischen als auch asiatischen Kontinent. Türkei und Russland zählen dazu - wer ist der Dritte im Bunde?
Die richtige Antwort ist c)
Ein kleiner Teil von Kasachstan wird dem äußersten Osteuropa zugerechnet.

Welche dieser Mittelmeer-Inseln gehört zu Frankreich?

Die richtige Antwort ist a)
Korsika ist die größte Insel Frankreichs und die viertgrößte Insel im Mittelmeer.

In welchem Gebirge liegt der höchste Berg Bulgariens?

Die richtige Antwort ist c)
Im Rila-Gebirge liegt der Musala (2.925 Meter hoch).

Wie gut kennen Sie Deutschland?

König & Cie.-Gewinnspiel



Deutschland im Rampenlicht: Testen Sie Ihr Wissen

Als Gründungsmitglied der Europäischen Union ist die Bundesrepublik Deutschland das bevölkerungsreichste EU-Land und bildet mit insgesamt 17 Mitgliedstaaten eine Währungsunion. Es ist nicht nur Mitglied der Vereinten Nationen, der OECD, der NATO, der G8 und der G20, Deutschland hat auch eine faszinierende Landschaft und viele bekannte und unbekanntere Sehenswürdigkeiten zu bieten. Dazu nachfolgend fünf Fragen:

Natürlich werden Sie für Ihre Mühen auch wieder belohnt:

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir zwei edle Flaschen Champagner aus dem Hause Barons de Rothschild.

Viel Glück!

Was ist der Heverstrom?

- a) ein Kanal im Norden von Berlin
- b) ein Gezeitenstrom, der die Nordsee mit Husum verbindet
- c) eine geplante Verbindung vom Bodensee zum Walensee

Welches Weltnaturerbe befindet sich im Nationalpark Jasmund?

- a) 500 qm Ostsee-Lilienbewuchs
- b) 500 ha Buchenwald
- c) 500 qm Wanderdüne

Bad Frankenhausen ist berühmt für ein 1800-qm-Gemälde. Welches Thema wird dort großflächig behandelt?

- a) Bauernkrieg und die Schlacht zu Frankenhausen
- b) Das Grauen des ersten und zweiten Weltkrieges
- c) Lichtspiele, Farbe als physiologisches Phänomen

Welcher ist der größte See Deutschlands?

- a) Müritzsee
- b) Bodensee
- c) Chiemsee

Was ist die Völklinger Hütte?

- a) Industriedenkmal im Saarland
- b) Alpenhütte, berühmt durch Louis Trenker
- c) sagenumwobenes Geisterhaus im Nordseewatt

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 „Investor's Quarterly“ gratuliert Frau Ulla Buck und Herrn Richard Kölbl, die Sieger des Gewinnspiels „Wie gut kennen Sie Europa?“ sind. Sie haben jeweils eine Holzkiste mit edlen Weinen aus dem Hause Barons de Rothschild gewonnen. Herzlichen Glückwunsch!

Bücher schenken

Hafenstädte der Ostsee – Nicht nur für Kreuzfahrer, Eberhard Petzold

Lübeck, Rostock, Danzig, Riga, Tallinn, St. Petersburg, Stockholm – die schönsten Hafenstädte der Welt liegen an der Ostsee. Mit eindrucksvollen Bildern und kurzen, lebendigen Texten lädt der Fotograf Eberhard Petzold auf eine Reise zu den Metropolen der Ostsee ein.

Johannes Holst – Maler der See, Walter König

Von der idyllischen Bauern- und Fischerinsel Altenwerder vor den Toren Hamburgs sind der weit sichtbare Kirchturm und das zeitlose Werk ihres bedeutendsten Sohnes Johannes Holst (1880-1965) geblieben. Er wurde bekannt als der Maler, der die große Zeit der Windjammer mit ihren turmhohen Masten bei Kap-Horn festhielt, der den Ewern und Kuttern von Blankenese, Finkenwerder und Altenwerder ein Denkmal setzte. Walter König kannte den Maler persönlich und hat sich intensiv mit seinem Werk befasst.

New York von der Seeseite, Nikolaus Gelpke mit Fotos von Paolo Pellegrin und Stefan Pielow

Dass die Stadt der Städte ohne Meer nicht sein kann, zeigen die meisterhaften Bilder von Paolo Pellegrin und Stefan Pielow. Von unbekanntem, aufregendem Standpunkten porträtieren die beiden Fotografen New York und New Yorker, die mit dem Ozean auf überraschende Weisen verbunden sind.

The Shipping Man, Matt McCleery

Nachdem der New Yorker Hedgefonds-Manager Robert Fairchild sich entschieden hat, ein Schiff zu kaufen, macht er alle Erfahrungen, die ihn am Ende zu einem echten „Shipping Man“ werden lassen. Teils rasanter Finanz-Thriller, teils faktenreiches Lehrwerk in Sachen Schiffsfinanzierung ist dieser englischsprachige Roman für jeden lesenswert und spannend, der mit der Schifffahrt zu tun hat.



Impressum

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

