



BOSPORUS SHIPYARDS

Asset Management

Informations – Memorandum



Vorwort

Die Globalisierung eröffnet Investoren eine Vielzahl von Beteiligungsmöglichkeiten. Eine Anlageklasse, die immer mehr an wirtschaftlicher Bedeutung gewinnt, stellen Direktbeteiligungen in grenzübergreifende Infrastruktur-, Transport- und Logistikprojekte dar. Bisher konnten sich ausschließlich institutionelle Investoren an solchen Projekten beteiligen. Wir möchten sowohl institutionellen als auch privaten Investoren eine Direktbeteiligung an einem maritimen Infrastrukturprojekt, einem Service- und Reparaturhafen für Seeschiffe, anbieten.

Für die Schifffahrt sind Reparaturhäfen von zentraler Bedeutung. Schiffe müssen in regelmäßigen Intervallen gewartet und bei Bedarf in Stand gesetzt werden. Denn ohne intakte Schiffe kann der globale Handel nicht sichergestellt werden.

Die Türkei zählt mittlerweile zu den wichtigsten Investitionsländern der Welt. Der Außenhandel der Türkei hat sich innerhalb weniger Jahre vervielfacht und belief sich 2008 auf 202 Mrd. USD Ausfuhren bei 132 Mrd. USD Einfuhren. Die stetig wachsende Wirtschaft und das Bevölkerungswachstum ziehen einen steigenden Konsum und zunehmenden Bedarf an unterschiedlichen Wirtschaftsgütern im Land nach sich. Der Energiebedarf im Land nimmt jährlich um circa 8 Prozent zu. Wirtschaftsgüter aus aller Welt werden über die Türkei transportiert oder über türkische Häfen umgeschlagen. Vergleichsweise niedrige Lohnkosten, eine günstige geografische Lage und ein hohes Wachstumspotenzial haben dazu geführt, dass sich die Türkei zu einem der wichtigsten Logistikkreuzpunkte weltweit entwickelt.

Die Dardanellen, das Marmarameer und der Bosphorus gehören zu den wichtigsten Wasserwegen in der Region und stellen zugleich einen strategisch bedeutsamen Versorgungs- und Verbindungsweg für den maritimen Handelsverkehr zwischen Europa und der restlichen Welt dar. Über 65.000 Schiffe passieren jedes Jahr diese Meerengen. Zum Vergleich: Den Panamakanal passieren jährlich etwa 14.000 Schiffe.

Es gibt weltweit nur wenige Service- und Reparaturhäfen, die Schiffe umfassend und fachgerecht warten und reparieren können. Die meisten Werften sind technisch nicht in der Lage, Schiffe zu warten oder zu reparieren, oder sie haben nicht die notwendige Wassertiefe und liegen fern der Handelsrouten. Auf Grund des weltweit wachsenden Schiffsaufkommens sind die Wartungs- und Reparaturkosten enorm angestiegen, weil die Wartungs- und Reparaturinfrastruktur nicht mitgewachsen ist. Viele Schiffe müssen nach wie vor mehrere tausend Seemeilen bis zu einer Reparaturwerft fahren, gegebenenfalls vorher gelöscht werden und mehrere Tage, manchmal wochenlang, liegen. Der Bedarf an neuen, modernen Servicehäfen ist daher groß!

Wir bieten Ihnen die Möglichkeit, an dem wirtschaftlichen Erfolg eines der modernsten und größten Service- und Reparaturhäfen zwischen Europa und Asien zu partizipieren.

Info - Memorandum	1
Vorwort	2
Inhaltsverzeichnis	
1 Das Beteiligungsangebot	4
2 Infrastruktur – die Anlageklasse der Zukunft	9
3 Eine Investition in ein realwirtschaftliches Infrastrukturvorhaben.....	12
4 Der Initiator, die Anbieter und das Management	14
5 Chancen der Vermögensanlage	17
6 Risiken der Vermögensanlage	20
7 Das Sicherheitskonzept	28
8 Investitionsstandort Türkei	30
9 Die Schifffahrtsindustrie	38
10 Bosphorus Shipyard A.S.....	45
11 Ertragsentwicklung.....	50
12 Rechtliche Grundlagen	57
13 Steuerliche Grundlagen.....	68
14 Abwicklungshinweise	77

1. Das Beteiligungsangebot

Mit einer Beteiligung an der BOSPORUS SHIPYARD 1 GmbH & Co. KG haben Anleger die Möglichkeit, sich an einem Service- und Reparaturhafen für Seeschiffe zu beteiligen. Der Service- und Reparaturhafen verfügt über die Zulassung, neben Handelsschiffen auch militärische Schiffe zu reparieren, zu warten und zu bauen. Das Projekt bietet zudem die Besonderheit, dass es mit einem speziellen Trockendocksystem ausgestattet ist. Dieses ermöglicht es, beladene Schiffe bis zu 250 m Länge und 45 m Breite (Containerschiffe bis zu 4.000 TEU und Tanker bis zu 80.000 tdw) in kürzester Zeit zu reparieren und zu warten, ohne dass diese vorher gelöscht werden müssen.

Das Vorhaben befindet sich bereits im Bau. Etwa zwei Drittel des Rohbaus sind fertig gestellt. Von Beginn an wurde das Projekt von Lloyds Türkei überwacht und in jeder Bauphase zertifiziert. Der lokale Projektentwickler die „DALSAN GROUP“ gehört zu den führenden Infrastrukturunternehmen der Türkei im Bereich maritime Bauwerke und hat in den vergangenen Jahren weit über 30 Großprojekte erfolgreich realisiert. Zudem verfügt das Unternehmen mit eigenen Ingenieuren und Experten für maritime Bauwerke über eine langjährige Expertise in der Planung, Entwicklung und Errichtung von Hafenanlagen und Werften.

Der Service- und Reparaturhafen „Bosporus Shipyard“ liegt in Tuzla direkt am Marmarameer etwa 100 km von Istanbul entfernt, wo der Schwerpunkt der türkischen Schiffbauindustrie angesiedelt ist. Die dort bisher bestehenden Betriebe können lediglich Schiffe bis zu 30.000 tdw und Containerschiffe bis 2.500 TEU bauen und Notreparaturen durchführen. Daneben haben sich einige Unternehmen auf den Yachtbau spezialisiert und gehören zu den weltweit führenden Yachtherstellern. Mit „Bosporus Shipyard“ entsteht einer der modernsten Reparaturhäfen zwischen der Mittelmeerregion und Asien. Seine ideale Lage und weitere Alleinstellungsmerkmale machen ihn zu einem interessanten Anlageobjekt.

1.1 Die wesentlichen Eckdaten der Beteiligung im Überblick

Investitionen in Infrastrukturprojekte, insbesondere in Wachstumsländern, bieten im Allgemeinen deutlich bessere Chancen als Investitionen in den Märkten der westlichen Industrienationen. Die Gesellschaft finanziert die Errichtung und den anschließenden Betrieb eines Schiffservice- und Reparaturhafens in der Türkei. Nach Fertigstellung des Hafens partizipieren die Gesellschafter an den Gewinnerwartungen des laufenden Betriebs. Geplant ist eine Beteiligungsdauer von sieben Jahren. Nach sieben Jahren ist der Ausstieg vorgesehen. Es ist aber auch möglich, durch Beschluss der Gesellschafter die Beteiligung nach neu zu bewertenden Bedingungen fortzuführen.

1.2 Eckdaten des Beteiligungsangebots

Beteiligungsgesellschaft	BOSPORUS SHIPYARD 1 GmbH & Co. KG
Beteiligungsart	Direktbeteiligung als Kommanditist
Gesamtbeteiligung	Insgesamt ist eine Beteiligung von Kommanditgesellschaften an der Bosphorus Shipyard A.S. von bis zu 49 % möglich. Die Initiatoren sind mit 51 % an diesem Projekt beteiligt. Bisherige Investitionen sind mit Eigenmitteln finanziert worden.
Entwicklungsstand	Sämtliche Genehmigungen und Nutzungsrechte liegen vor, der Baugrund (Aufschüttungen) ist etwa zu 2/3 hergestellt.
Laufzeit	Nicht befristet - Beendigung nach 7 Jahren angestrebt
Mindestzeichnung	200.000 EUR
Gesamtbeteiligung an der Werft	10 Millionen Euro mit der Option auf Erhöhung bis zu einem Volumen von 20 Millionen EUR
Währung	Einzahlungen erfolgen in Euro
Vorauss. Zeichnungsschluss	30.06.2010
Steuerliche Grundlage	Voraussichtlich Abgeltungssteuer
Besonderheit der Beteiligung	Die Wartungs- und Instandhaltungskosten in der internationalen Schifffahrt sind in den vergangenen Jahren immens (teilweise bis zu 150 %) gestiegen. Die meisten Reparaturhäfen befinden sich abseits der Handelsrouten; viele davon in Asien. Das führt dazu, dass Schiffe gelöscht und fallweise bis zu 14 Tagen fern des Heimathafens abgestellt werden müssen, um gewartet oder repariert zu werden. Hinzu kommt, dass über 90 % der Werften weltweit auf Grund ihrer technischen Ausstattung für den Bau von Schiffen vorgesehen sind und lediglich Notreparaturen (z. B. Behebung von Rumpfschäden) durchführen können. Um fachgerechte und umfassende Wartungs-, Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten durchführen zu können, ist eine entsprechende technische Ausrüstung erforderlich. Deshalb wird der Service- und Reparaturhafen, der von der Bosphorus Shipyard A.S. realisiert wird, mit einem Trockendock, einem Halbtrockendock sowie mehreren Spezialkränen und Liftanlagen ausgestattet. Dadurch kann die Wartung, Instandhaltung und Instandsetzung von allen Schiffstypen sogar in beladenem Zustand durchgeführt werden. Auf Grund der Wassertiefe von über 25 m kann der Service- und Reparaturhafen sämtliche Schiffstypen und -größen aufnehmen.
Anteilsrückgabe	Die vorzeitige Veräußerung bzw. die Übertragung der Gesellschaftsanteile ist jederzeit möglich.
Agio	3 %
Ergebnisverteilung	Eine Vorzugsrendite von 10 % p. a. ist angestrebt. Das Management ist an darüber hinausgehenden Gewinnen mit 40 % beteiligt, so dass eine Interessengleichheit zwischen Gesellschafter und Geschäftsführung gewährleistet ist.
Renditeerwartung*	12 % IRR (vor Steuern)

*Der hier verwendete Renditebegriff basiert auf der sog. IRR-Methode (Internal Rate of Return). Diese zur Ermittlung der Verzinsung des rechnerisch in einer Beteiligung gebundenen Kapitals anwendbare Methode berücksichtigt neben der Höhe der Zu- und Abflüsse des Kapitals auch dessen zeitliche Bindung. Diese Form der Renditeberechnung ist mit sonstigen Renditeberechnungen anderer Kapitalanlagen, bei denen keine Änderung des gebundenen Kapitals eintritt (z. B. festverzinsliche Wertpapiere), im Allgemeinen nicht vergleichbar. Ein Vergleich ist nur unter Einbezug des jeweilig durchschnittlich gebundenen Kapitals, bezogen auf die Vermögensanlage/Kapitalanlage, des Gesamtertrags und der Anlagedauer der jeweiligen Investition möglich.

1.3 Beteiligungsgegenstand

Die Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG (Kommanditgesellschaft) wird sich durch den Erwerb von Anteilen an der Bosphorus Shipyard A.S., einer türkischen Aktiengesellschaft, beteiligen. Die Bosphorus Shipyard A.S. verantwortet als Vorhabenträger die Planung, die Bauausführung und den späteren Betrieb des Service- und Reparaturhafens. Mit den Einzahlungen der Einlagen durch die Kommanditisten beginnt die Investitionsphase. Dabei werden mit dem Kommanditkapital Aktien der Bosphorus Shipyard A.S. erworben.

Die Bosphorus Shipyard A.S. finanziert die Fertigstellung des Service- und Reparaturhafens und den anschließenden Betrieb. Mit dieser Infrastrukturmaßnahme werden die gesamte Mittelmeerregion und die Schwarzmeerregion mit Reparatur- und Wartungskapazitäten versorgt. Sämtliche Schiffstypen können aufgenommen, gewartet und repariert werden. Die technische Konzeption und spezielle Trockendocks, so genannte „Drydocks“, ermöglichen es, beladene Schiffe aufzunehmen, zu reparieren oder zu warten, ohne dass die Schiffsladungen gelöscht werden müssen.

Voraussetzung für eine erfolgreiche Investition ist eine professionelle Analyse der jeweiligen Standorte und der direkte Marktzugang durch das Projektmanagement vor Ort. Diese Aufgabe übernimmt die Dalsan Liman İnşaatı, Tarama, Gemicilik Sanayi ve Tic. Ltd. (DALSAN), die über das spezielle Know-how und langjährige Erfahrungen im Bau von maritimen Infrastruktureinrichtungen verfügt. Insgesamt belaufen sich die Kosten für das Gesamtprojekt auf etwa 174 Millionen Euro. Davon hat DALSAN aus eigenen Mitteln und ohne Fremdfinanzierung die Planung, Entwicklung und Einholung der Genehmigungen ebenso finanziert wie die Herstellung des Baugrundes (Aufschüttungen), die bisher zu etwa zu 2/3 abgeschlossen ist. Diese Investitionen wurden mit etwa 88 Millionen Euro bewertet.

Die Bauzeit für die weitere Bauausführung beträgt etwa 24 Monate. In dieser Zeit wird zunächst die Rohbauphase mit der Herstellung des Baugrundes, den Aufschüttungsarbeiten, abgeschlossen. Bereits während der Rohbauphase wird die technische Ausstattung des Service- und Reparaturhafens hergestellt. Dazu werden insbesondere die Spezialkräne vorbereitet und die weitere technische Ausstattung montiert und getestet. Zur Finanzierung der weiteren Bauausführung bietet die Bosphorus Shipyard A.S. eine Beteiligungsmöglichkeit in Höhe von bis zu 49 % der Aktien an. Hieran wird sich die Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG mit einem Kommanditkapital von 9.210.000 Euro beteiligen.

1.4 Die Präsenz vor Ort

Eine erfolgreiche Cross-Border-Investition setzt neben interkulturellen Kompetenzen eine genaue Kenntnis der Rechtslage, der Märkte und der Handelsbräuche vor Ort voraus. Dies kann nur mit einem Projektmanagement erreicht werden, das vor Ort über praxiserprobte Erfahrungen verfügt. Das Projektmanagement von DALSAN ist bereits über 35 Jahre erfolgreich in der Türkei tätig und kann eine Vielzahl von Referenzprojekten nachweisen.

Zu den wichtigsten Referenzen von DALSAN gehören folgende Projekte:

	Auftraggeber, Projektpartner	Region	Projektart, Projektausführung	Jahr
1	Yıldız Gemi ve Makine San. Tic. A.Ş.	Tuzla - İstanbul	Werftbau (Großyachten) mit Unterwasserschienen und Slipanlage mit Unterwasserbetonrampe	1988-1989
2	P.K.M.Gemi Yapım San.ve Dz. A.Ş.	Tuzla – İstanbul	Werftbau mit Unterwasserschienen und Slipanlage mit Unterwasserbetonrampe	1990-1992
3	Mardaş Marmara Deniz İřlt. A.Ş.	Ambarlı - İstanbul	Seegrundvertiefung, Errichtung einer Strömungsklappe	1994-1995
4	Dearsan Gemi İnřa A.Ş.	Tuzla - İstanbul	Werftbau mit Slipanlage und Unterwasserbetonrampe, Seeauffüllung	1995-1996
5	Armatörler Liman İřlt.Tic.San. A.Ş.	Ambarlı - İstanbul	Hafenbau, Seegrundvertiefung	1996-1997
6	Kadıköy Belediyesi	Kadıköy	Ins Meer führender Kanalbau, Zuwasser, Abwassersysteme	1996-1997
7	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı	Marmaris	Hochseeauffüllung, Plateaubau, Uferbefestigung, Seegrundvertiefung für die Marine Kommandozentrale in Marmaris	1997-1998
8	Akport Tekirdağ Liman İřlt. A.Ş.	Tekirdağ	Hafenbau, größter Containerterminal der Türkei	1998-2009
9	Çanakale Çimento Ticaret A.Ş.	Ambarlı - İstanbul	Seeauffüllung, Bau eines Betonlade- und Silohafens	1996-1997
10	Gemak İnřaat San. ve Tic.A.Ş.	Tuzla - İstanbul	Seegrundvertiefung	1996-1997
11	Çayeli Bakır İřletmeleri A.Ş.	Rize	Seegrundvertiefung für einen Kupferverladeterminale	1996-1998
12	S.S.İst.Batı Yakası Kumcular Koop.	Ambarlı - İstanbul	Hafenbau, Seegrundvertiefung	1996-1998
13	Soyak Hazır Beton San.İnř.Tic. A.Ş.	Ambarlı - İstanbul	Hochseeauffüllung, Hafenbau, Bulkerhafen	1998-1999
14	Istanbul Büyükşehir Belediyesi	Pendik	Kanalbau, Zuwasser, Abwassersysteme	1998-1999
15	Zeyport A.Ş.	Zeytinburnu Limanı	Hafenbau, Seegrundvertiefung, Ro-Ro-Hafen	1998-2002
16	Istanbul Wasserwerke İSKİ	Küçükçekmece	Abwasserleitungen in Meerestiefe	2001-2002
17	Istanbul Wasserwerke İSKİ	Kadıköy	Abwasserleitungen in Meerestiefe	2001-2002
18	Devlet Su İřleri DSI	Bartın-Zonguldak	Kanalbau, Zuwasser, Abwassersysteme	2002-2003
19	Akport Tekirdağ Liman İřlt. A.Ş.	Tekirdağ	Wellenbrecher	2007-2009

20	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı	Pendik – İstanbul	Hafenbau (Verteidigungsministerium) Hochseeauffüllung	2003-2004
21	Tekirdağ Belediyesi	Tekirdağ	Uferbefestigung mit Schutzmauer, Uferanlegestellen mit Seegrundvertiefung	2004 - 2008
22	Poloport Kimya Sanayi ve Ticaret A.Ş.	Gebze/Kocaeli	Hafenbau nach Höchstsicherheitsstandards, Hochseeauffüllung (Produktentanker- und Bulkerhafen für chemische Produkte)	2004 -2006
23	Yıldız Gemi ve Makine San. Tic. A.Ş.	Tuzla - İstanbul	Hafenbau mit Uferbefestigung, Uferanlegestellen mit Seegrundvertiefung	2005–2006
24	Trabzon Denizcilik İşletmeleri A.Ş.	Trabzon	Hochseegrundvertiefung, Errichtung einer Strömungsklappe	1999-2000
25	Akçansa Çimento San. ve Tic. A.Ş.	Ambarlı - İstanbul	Hochseegrundvertiefung, Errichtung einer Strömungsklappe	2000-2001
26	Tuzla Gemi Endüstrisi A.Ş.	Tuzla - İstanbul	Hochseegrundvertiefung, Errichtung einer Strömungsklappe	2001-2002
27	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Marine Komandizentrale	Pendik - İstanbul	Hochseegrundvertiefung, Errichtung einer Strömungsklappe	2002-2004
28	Verteidigungsministerium Milli Savunma Bakanlığı	Pendik - İstanbul	Hochseegrundvertiefung, Errichtung einer Strömungsklappe	2002-2004
29	İskenderun Demir ve Çelik A.Ş.	İskenderun	Hochseegrundvertiefung, Errichtung einer Strömungsklappe	2005-2006
30	Bosporus Shipyard	Tuzla- İstanbul	Bau von Spezialwerften, Reparaturwerften	2007-2009

Die Beteiligungen an dem Infrastrukturvorhaben der Bosporus Shipyard A.S. werden durch die Bosporus Shipyard Asset Management GmbH gebündelt. DALSAN agiert als Projektmanager, der die Projekte für die Bosporus Shipyard A.S. plant, entwickelt und durchführt. Das operative Team setzt sich aus erfahrenen Experten verschiedener Fachgebiete zusammen, die über das notwendige Know-how und ein praxiserprobtes Netzwerk auf lokaler und regionaler Ebene verfügen. Die Ingenieure, Architekten und Experten für maritime Infrastrukturvorhaben haben persönlichen Zugang zu den Behörden, politischen Entscheidungsträgern und weiteren am Vorhaben Beteiligten vor Ort. Sie verfügen auch über Erfahrungen bei der Berücksichtigung der örtlichen politischen Gegebenheiten. Nur durch die enge Einbindung aller Beteiligten können die Geschäftsprozesse optimal gesteuert und die Chancen eines innovativen Vorhabens in einem aufstrebenden Markt effektiv genutzt werden.

1.5 Beitritt der Kommanditisten

Die Mindestbeteiligungssumme für jeden Kommanditisten beträgt 200.000 Euro zuzüglich eines Agios von 3 % auf die Beteiligungssumme. Höhere Zeichnungsbeträge (ohne Agio) müssen glatt durch 10.000 teilbar sein. Anleger können der Fondsgesellschaft ausschließlich direkt als Kommanditist beitreten. Die direkte Beteiligung als Kommanditist setzt die namentliche Eintragung des Kommanditisten im Handelsregister voraus. Daher muss jeder Anleger der Gesellschaft eine Handelsregistervollmacht in notariell beglaubigter Form erteilen.

1.6 Laufzeit

Die Laufzeit der Kommanditgesellschaft ist zeitlich nicht befristet. Ein Verkauf der Beteiligung an der Bosphorus Shipyard A.S. ist nach sieben Jahren angestrebt.

1.7 Kapitalherkunft

Die Investition in Aktien der Bosphorus Shipyard A.S. soll ausschließlich mit Eigenkapital finanziert werden. Eine Kreditlinie bis zum Betrag von 2 Millionen Euro ist nach Ermessen der Geschäftsführung zur Deckung von laufenden Ausgaben im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit der Fondsgesellschaft möglich.

2 Infrastruktur – die Anlageklasse der Zukunft

Infrastrukturinvestitionen verfügen über eine Reihe vorteilhafter Eigenschaften: Zum einen sind stabile Renditen möglich, die aufgrund der häufig gegebenen Monopolstellung der Projekte auftreten. Zum anderen korrelieren Infrastrukturbeteiligungen kaum mit anderen Anlageklassen. Unabhängig davon, wie sich der Kapitalmarkt entwickelt, die Versorgung von Menschen und der Welthandel müssen funktionieren. Investitionen in Infrastrukturvorhaben, die die Versorgung von Menschen und den Welthandel sicherstellen, eignen sich daher zur Diversifikation sowie zur Optimierung der Rendite-Risiko-Struktur eines jeden Anlageportfolios.

2.1 In Infrastrukturprojekte investieren?

Infrastrukturprojekte gehören zu den lukrativsten Investitionen weltweit. Neben Investitionen in das Gesundheitswesen (z. B. Krankenhäuser) und die Energiegewinnung gehören Investitionen in Vorhaben aus dem Bereich Transport und Logistik zu den zukunftsreichsten Investitionen. Das ist auch deshalb der Fall, weil der Modernisierungs- und Instandhaltungsbedarf bei den bestehenden Infrastruktureinrichtungen zunimmt. Bis zum Jahr 2010 prognostiziert die Weltbank einen Bedarf von 1.362 Milliarden USD für solche Investitionen. Bis zum Jahre 2030 sollen weltweit Infrastrukturinvestitionen von 20 Billionen Euro erfolgen.

Mit Infrastruktur bezeichnete man ursprünglich im Boden befindliche Leitungen wie Rohre und Kabel. Infrastruktur erfasst nach heutigem Verständnis darüber hinaus alle langlebigen Einrichtungen personeller, materieller und institutioneller Art, die das Funktionieren einer Volkswirtschaft sicherstellen. Dabei wird zwischen technischer und sozialer Infrastruktur unterschieden:

Technische Infrastruktur

- Versorgung (Energie, Zu- und Abwasser, Telekommunikation, Müllentsorgung)
- Städtebauliche Planung und Entwicklung
- Verkehrsinfrastruktur (Transport & Logistik)

Soziale Infrastruktur

- Bildungseinrichtungen
 - Verwaltung
 - Gesundheit
 - Dienstleistungen
-

Die Schifffahrt ist aus unserem modernen Leben nicht mehr wegzudenken. Sie bildet die Grundlage der globalen Versorgung. Die Bereitstellung und Aufrechterhaltung der nationalen Infrastruktur ist im Allgemeinen die Aufgabe des Staates. Während die hoheitlichen Aufgaben nach wie vor beim Staat verbleiben, wird die Realisierung von Infrastrukturvorhaben im Wege der Privatisierung zunehmend privaten Unternehmen und Investoren übertragen. Dies hat den Vorteil, dass für die Verwirklichung der Vorhaben keine Steuergelder eingesetzt werden müssen.

2.2 Infrastrukturinvestitionen bestimmen die Zukunft eines Landes

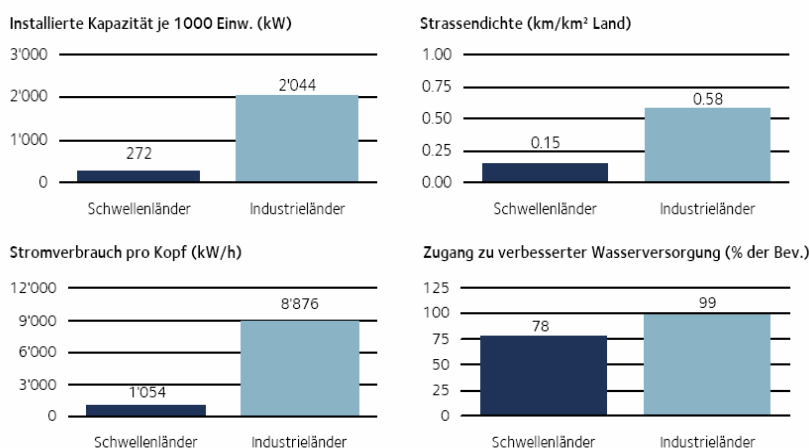
Ob Krankenhäuser, Kraftwerke, Tunnel oder Seehäfen – solche Projekte bieten langfristig stabile Renditen und Inflationsschutz. Das Thema Infrastruktur stellt eine äußerst interessante Beteiligungschance dar. Investitionen in diesem Sektor sind bisher Privatpersonen nicht zugänglich gewesen, weil attraktive Projekte mühelos bei Großinvestoren ihr Kapital finden. Darüber hinaus profitieren Investoren von positiven Nebentrends: Investitionen in die globale Infrastruktur kommen vielen Unternehmen zugute – von Infrastrukturunternehmen bis hin zu Firmen, die Produkte und Dienstleistungen für Infrastruktureinrichtungen und -projekte bereitstellen. Letztendlich geht es bei Infrastruktur immer um die notwendige Versorgung der Menschen.

2.3 Vom Wachstum profitieren

Die Qualität der Infrastruktur in Wachstumsländern liegt deutlich hinter dem Stand der Industriestaaten. Viele Länder haben Investitionen in ihre Infrastruktur vernachlässigt. Insbesondere in Asien ist in den vergangenen Jahren kaum in Infrastruktur investiert worden – es besteht also hoher Nachholbedarf. Die Weltbank schätzt, dass die Wachstumsländer pro Jahr 8% ihres Bruttosozialprodukts ausgeben müssten, um ihren Bedarf zu decken. Viele dieser Länder haben deutlich weniger investiert. So liegen die Infrastrukturausgaben in der Türkei laut Angaben der Weltbank seit mehr als zehn Jahren unter 3% des BIP. Viele Länder haben den Bedarf inzwischen erkannt und Privatisierungsprogramme ins Leben gerufen. Die Türkei setzt mit einer aktiven Wirtschaftsförderung Maßstäbe für Know-how-Transfer und grenzübergreifende Kooperationen und damit zugleich attraktive Rahmenbedingungen für Investitionen in Infrastrukturvorhaben.

Hier setzt unser Konzept an. Wir begleiten Infrastrukturprojekte von der Planung über die Ausführung bis hin zu ihrer Inbetriebnahme.

Globaler Infrastrukturbedarf Die Schwellenländer – Enormes Aufholpotenzial



Quelle: World Development Indicator Database – 2003

Die aktuellen politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen haben die Voraussetzungen für Investitionen in den Wachstumsländern verbessert. Die Staatshaushalte zeigen trotz der Finanzkrise ein positiveres Bild als Jahre zuvor. All diese Entwicklungen haben dazu geführt, dass diese Märkte nunmehr ein stabileres Investitionsumfeld bieten. In der Türkei hat die Regierung frühzeitig erkannt, dass die Förderung von Infrastrukturvorhaben, insbesondere in den Bereichen Transport/Logistik und Energieversorgung, das nationale Wirtschaftswachstum entscheidend verbessern kann. Hiervon profitiert gerade auch der Service- und Reparaturhafen in Tuzla.

Gründe für die Investition in einen Service- und Reparaturhafen in der Türkei:

- die Türkei gehört zu den wichtigsten Logistikkreuzen der Welt
- 65.000 Schiffe passieren jedes Jahr die Dardanellen, das Marmarameer und den Bosphorus
- wichtiges Energieland
- der Bau von (Öl- und Gas-) Pipelines wird den Tankerverkehr deutlich erhöhen
- Wirtschaftswachstum und Ansiedlung neuer Industrien
- günstige geografische Lage
- Handelsbeziehungen zu allen Nachbarstaaten
- die Türkei als "Schweiz" der Mittelmeer- und Schwarzmeerregion
- hoher Bedarf an neuen Häfen, Schienenverkehr, Flughäfen sowie Kraftwerken

Die langfristigen Aussichten für globale Infrastrukturinvestitionen sind vielversprechend. Auf Grund der verbesserten volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen werden Investitionen in der Türkei immer attraktiver. Infrastrukturinvestitionen haben aus diesem Grund in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Allen voran sind Pensionskassen zu nennen, die nach langfristigen Beteiligungen zur Deckung ihrer Verbindlichkeiten suchen. Privatinvestoren engagieren sich über Private Equity Beteiligungen an Infrastrukturunternehmen oder an Private Public Partnerships, die vertraglich geregelte Partnerschaft zwischen der Privatwirtschaft und dem Staat bzw. öffentlichen Körperschaften.

2.4 Marktzugang, Erfahrung und Expertise

Bei der Auswahl der Investitionsstandorte sind der direkte Marktzugang und das projektspezifische Know-how grundlegende Voraussetzungen. Deshalb werden sämtliche Prozesse vor Ort mit Partnern gesteuert, die teilweise seit über 35 Jahren in dieser Branche aktiv sind und viele Projekte erfolgreich realisiert haben. Die Erfahrungen, die aus den bisherigen Vorhaben und Projekten gewonnen wurden, fließen in die Vorbereitung und Durchführung der Investitionen mit ein.

Das Team hat in den vergangenen Jahren über 30 Großprojekte erfolgreich abgeschlossen und ist bestens mit den Chancen und Risiken von Projektentwicklungen im Bereich maritimer Infrastruktur vertraut. Zusammen mit diesem Netzwerk können wir die Chancen und Risiken zeitnah beurteilen und zielgerichtet investieren.

3 Eine Investition in ein realwirtschaftliches Infrastrukturvorhaben

Wir bieten Ihnen eine alternative Beteiligungsmöglichkeit mit überzeugenden Renditechancen: Die Beteiligung an einem realwirtschaftlichen Infrastrukturprojekt – einem modernen Service- und Reparaturhafen, in dem bis zu acht Schiffe gleichzeitig gewartet und repariert und daneben bis zu vier Schiffe gebaut werden können. Das Projekt ist bereits im Bau und ist bisher ausschließlich mit Eigenmitteln finanziert worden. Zwei Drittel der Gründungsarbeiten (Aufschüttungen) sind bereits erbracht. Der Initiator und der Projektentwickler haben das Projekt bisher finanziert und bleiben mit 51 % weiterhin an dem Projekt beteiligt. Die Gesellschaft plant eine direkte Beteiligung an dem den Service- und Reparaturhafen realisierenden Vorhabenträger, einer Aktiengesellschaft nach türkischem Recht.

3.1 Ein moderner Service- und Reparaturhafen als Kapitalanlage

Im Vergleich zu ähnlichen Investitionsmöglichkeiten bietet Ihnen diese Beteiligung entscheidende Vorteile:

- Beteiligung an einem genehmigten, bereits im Bau befindlichen Infrastrukturprojekt
- voll erschlossene Region – Hinterland mit sehr guter infrastruktureller Anbindung
- direkter Marktzugang des Projekt- und Managementteams vor Ort
- hoher Bedarf an modernen Reparaturhäfen mit Trockendocks und ausreichender Wassertiefe
- ideale Lage – Verkehrsknoten direkt im Bosphorus
- renommiertes Projekt- und Managementteam mit 35-jähriger Erfahrung im Bau von Häfen und Werften
- mit Eigenkapital finanziertes Projekt

Selbstverständlich ist keine Beteiligung frei von Risiken – dennoch ermöglicht es die folgende Konzeption, Unwägbarkeiten entscheidend zu reduzieren. Die Investition in einen Service- und Reparaturhafen, die Eignung des Standortes, eine professionelle Geschäftsführung sowie die Präsenz und Einbindung vor Ort sind Teile der konsequenten Sicherheitsstrategie, um ein solides Rendite- und Risikoprofil zu erreichen.

3.2 Das Infrastrukturvorhaben

Der Service- und Reparaturhafen liegt in Tuzla, direkt am Marmarameer, und ist etwa 100 km von Istanbul entfernt. Anlass für das maritime Infrastrukturvorhaben ist der auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens entstandene Bedarf an Wartungs- und Reparaturhäfen in der gesamten Mittelmeer- und Schwarzmeer-Region. In dieser Region besteht zum einen bereits heute eine hohe Industriedichte. Zum anderen ist dort der Schwerpunkt der türkischen Schiffbauindustrie angesiedelt. Etwa 45 Werften belegen heute eine Bucht mit einer Wassertiefe von etwa zehn Metern. Die Werften sind in den vergangenen 15 Jahren nach und nach entstanden und können Schiffe bis zu

30.000 tdw und Containerschiffe bis zu 2.500 TEU bauen. Im Yachtbau sind einige türkische Werften unter den Top Ten der Welt.

Der Service- und Reparaturhafen Tuzla entsteht in südöstlicher Ausrichtung vor dieser Bucht und wird mit Abstand der größte Reparaturbetrieb der Türkei und einer der modernsten Reparaturhäfen zwischen der gesamten Mittelmeerregion und Asien. Hinzu kommt, dass der Betrieb mit seiner idealen Lage und seinen Alleinstellungsmerkmalen wie z. B. einer Wassertiefe von bis zu 30 Metern und seiner technischen Ausstattung, zu den modernsten und führenden Reparaturhäfen Europas gehören wird.

Im Rahmen einer Raumordnungsmaßnahme hat das Türkische Verkehrsministerium (T.C. Ulaştırma bakanlığı DLH) die Entwicklung einer Hafenanlage auf einer Fläche von insgesamt 1.200.000 m² beschlossen. Hierzu gehört insbesondere die Aufschüttung eines Areals von circa 350.000 m² zur Landgewinnung. Dalsan Liman İnşaatı, Tarama, Gemicilik Sanayi ve Tic. Ltd. (DALSAN) hat den Zuschlag für dieses Gesamtprojekt erhalten. Hierzu gehört auch die Errichtung des Service- und Reparaturhafens in Tuzla als Teilprojekt mit einer Fläche von circa 110.000 m², einer Uferbreite von 320 m und einer Wassertiefe von bis zu 30 m, was die Aufnahme aller Schiffstypen und -größen gewährleistet.

Nach dem zwischen DALSAN, einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach türkischem Recht, und der obersten türkischen Liegenschaftsverwaltung (T.C Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü) am 19.07.2007 geschlossenen Vertrag sind DALSAN die Nutzungsrechte an dem Grundstück für 49 Jahre eingeräumt worden. Zudem liegen sämtliche Bau-, Ausführungs- und Betriebsgenehmigungen des Türkischen Verkehrsministeriums vor. Das Bauvorhaben wurde von Beginn an von Lloyd Türkei überwacht und nach Bauabschnitten zertifiziert.

DALSAN bringt diese Nutzungsrechte und Genehmigungen in die Bosphorus Shipyard A.S. ein. Die Bosphorus Shipyard A.S. ist eine Aktiengesellschaft nach türkischem Recht, die als Vorhabenträger die Planung, die Bauausführung und den späteren Betrieb des Service- und Reparaturhafens verantwortet.

Das Bauvorhaben wird von der DALSAN Liman İnşaatı Tarama, Gemicilik Sanayi ve Ticaret Ltd., einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach türkischem Recht, durchgeführt. DALSAN Hafen- und Werftbau, DALSAN Schifffahrt und DALSAN Unterwasserbauten (DALSAN Liman İnşaatı, Gemicilik Sanayi, Sualtı ve Liman Hizmetleri Ltd.) sind auf die Planung, Entwicklung und Ausführung komplexer Bauvorhaben wie Häfen, Werften und sonstige Infrastrukturbauten nach internationalen Standards spezialisiert. Die Unternehmen der DALSAN-Gruppe sind Anfang der 1980er Jahre entstanden und wurden 1998 in einer Unternehmensgruppe zusammengefasst. Diese beschäftigt heute über 160 qualifizierte Mitarbeiter, darunter hauseigene Infrastrukturexperten und Ingenieure, die alle Prozesse vor Ort begleiten und verantworten. Zudem verfügt DALSAN als Marktführer über die größte Hochseemaschinenflotte der Türkei. Die Gesellschaft ist wirtschaftlich unbelastet. Die Geschäftsleitung verantwortet Herr Nusret Coskun.

Herr Coskun ist Absolvent der Marineakademie und Marineoffizier a. D. Es gibt wenige Häfen oder Werften in der Türkei, die er nicht gebaut oder entwickelt hat. Zudem hat er viele neue Unterwasserbausysteme mit international etablierten Wissenschaftlern entwickelt. Viele militärische

und zivile maritime Bauten in der Türkei tragen seine Handschrift. Bis 2008 war er zudem Präsident der Handelskammer für Seehandel und Schifffahrt in der Türkei.

3.3 Umfang der Investition

Die Kosten für die Planung und Errichtung des Service- und Reparaturhafens inklusive aller technischen Ausstattungen werden etwa 174 Millionen Euro betragen. Davon hat DALSAN aus eigenen Mitteln und ohne Fremdfinanzierung die Planung, Entwicklung und Einholung der Genehmigungen ebenso finanziert wie die Gründungsarbeiten (Aufschüttungen), die bisher zu etwa 2/3 abgeschlossen sind. Insgesamt wurden diese Investitionen mit etwa 88 Millionen Euro bewertet. DALSAN wird diese Investition einschließlich aller Nutzungsrechte und Genehmigungen in die Bosphorus Shipyard A.S. einbringen. Zur Finanzierung der weiteren Bauausführung bietet die Bosphorus Shipyard A.S. eine Beteiligungsmöglichkeit in Höhe von bis zu 49 % der Aktien an. Hieran wird sich die Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG mit einem Kapital von 9.210.000,00 Euro beteiligen.

4 Der Initiator, die Anbieter und das Management

Anbieter und Initiator der Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG ist die Bosphorus Shipyard Asset Management GmbH („BSAM“). Die Geschäftsleitung der BSAM verfügt über umfangreiche Erfahrungen in der juristischen und kaufmännischen Begleitung von Immobilien- und Infrastrukturprojekten und hat bei zahlreichen Immobilientransaktionen und Großbauvorhaben international agierender Bauunternehmen mitgewirkt. Im Bereich unternehmerische Beteiligungen hat sie zahlreiche Geschäfte juristisch und kaufmännisch begleitet. Die Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG ist das erste Private Placement in dieser Anlageklasse. Investitionen dieser Art sind privaten Anlegern bisher kaum zugänglich gewesen. Mit diesem Angebot wird auch nichtinstitutionellen Anlegern der Zugang zu einer Infrastrukturinvestition an einem Wartungs-, Service- und Reparaturhafen für Schiffe eröffnet.

BSAM ist eine international ausgerichtete Gesellschaft mit Sitz in Berlin, die sich auf die Entwicklung, Finanzierung und Verwaltung von realwirtschaftlichen Infrastrukturinvestitionen im Bereich maritime Infrastruktur konzentriert. Von Reparaturhäfen bis hin zu Containerterminals begleitet die BSAM Projekte von der Planung bis zu ihrer Fertigstellung. Sie investiert über Beteiligungsgesellschaften in Infrastrukturprojekte, die sich weitgehend unabhängig von den klassischen Kapitalmärkten entwickeln.

Die klassischen Kapitalmarktanlagen unterliegen hohen Wertschwankungen; festverzinsliche Wertpapiere erwirtschaften derzeit Renditen knapp über dem Inflationsniveau. Dagegen eröffnet die Globalisierung der Märkte immer wieder neue Chancen für alternative, bisher unbekannte Beteiligungsmöglichkeiten. Über Beteiligungen der Bosphorus Shipyards Asset Management GmbH können auch nichtinstitutionelle Anleger in maritime Infrastrukturprojekte wie z. B. Containerterminals, Logistikkimmobilien oder Schiffsreparaturhäfen investieren. Dabei profitieren sie stets von den Entwicklungen des Investitionslandes, dem direkten Marktzugang und den langjährigen Erfahrungen des Managementteams vor Ort.

Gegründet wurde die Gesellschaft von Herrn Nezhil Ülkekel und Herrn Dr. Joël B. Münch.

Herr **Nezhil Ülkekel** studierte Rechts- und Politikwissenschaften in Bonn. Als Partner der Sozietät Buse Heberer Fromm leitet er den Bereich „Turkey Desk“ und ist Mitglied der Practice Group „Immobilien und Baurecht“. Seine Tätigkeitsschwerpunkte liegen im Gesellschaftsrecht, Handelsrecht und insbesondere im nationalen und internationalen Privatrecht. Seine Erfahrungen erstrecken sich sowohl auf die baubegleitende Rechtsberatung als auch auf forensische Tätigkeiten. Er berät seit vielen Jahren mittelständische Unternehmen bei ihrem Markteinstieg in der Türkei und türkische Unternehmen bei ihren Aktivitäten in Deutschland. Darüber hinaus ist Herr Nezhil Ülkekel in nationalen und internationalen Schiedsverfahren als Schiedsrichter tätig. Vor seinem Eintritt in die Sozietät Buse Heberer Fromm war er als Syndikusanwalt der STRABAG AG u. a. auch im internationalen Bereich tätig. Er ist unter anderem Mitglied der Türkisch-Deutschen Industrie- und Handelskammer (TD-IHK).

Herr Nezhil Ülkekel ist einer der beiden Gründungsgesellschafter der BSAM und vertritt die Gesellschaft als Geschäftsführer. Darüber hinaus verantwortet er den Bereich Business Affairs.

Herr **Dr. Joël B. Münch** war nach dem Studium des deutschen und französischen Rechts an der Universität des Saarlandes zunächst in der wirtschaftsprüfungsnahen Rechtsanwaltskanzlei von PricewaterhouseCoopers, der PwC Veltins Rechtsanwaltskanzlei mbH, und später in der internationalen Rechtsanwaltskanzlei Coudert Brothers LLP tätig. Dort hat er u. a. Infrastrukturvorhaben im Bereich Verkehrswege und zahlreiche Immobilienprojekte juristisch begleitet. Als Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht berät Herr Dr. Münch heute Mandanten aus dem In- und Ausland. Seine Tätigkeitsschwerpunkte liegen im Bereich des Immobilienrechts sowie des Handels- und Gesellschaftsrechts. Sein Interesse gilt darüber hinaus grenzübergreifenden Projekten. Er ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Baurecht und der Arbeitsgemeinschaft Handels- und Gesellschaftsrecht des Deutschen Anwaltsvereins DAV.

Herr Dr. Joël B. Münch ist Gründungsgesellschafter und Geschäftsführer der BSAM. Er verantwortet den Bereich Legal & Tax.

Um die Investitions- und Entwicklungsprozesse in der Türkei besser steuern und überwachen zu können, arbeitet BSAM eng mit einem Managementteam vor Ort und führenden Projektentwicklungsgesellschaften in der Türkei zusammen. Einer der Partner der BSAM ist die DALSAN Gruppe. Das Investitionsvorhaben wurde von DALSAN projektiert, geplant und gebaut. Die DALSAN Gruppe besteht aus den Unternehmen DALSAN Hafen- und Werftbau, DALSAN Schifffahrt und der DALSAN Unterwasserbauten (DALSAN Liman Insaati, Gemicilik Sanayi, Sualti ve Liman Hizmetleri Ltd.). Diese Unternehmen sind Spezialisten in der technischen Planung und Entwicklung sowie in der Ausführung komplexer Bauvorhaben wie Häfen, Werften und sonstige Bauten nach internationalen Standards. Die Gruppe beschäftigt heute über 160 qualifizierte Mitarbeiter, Ingenieure und Experten, die sich auf die Entwicklung von maritimen Infrastrukturvorhaben spezialisiert haben und die sämtliche Prozesse vor Ort begleiten und verantworten. Zudem verfügt die DALSAN als Marktführer über die größte Hochseemaschinenflotte der Türkei.

Angabenvorbehalt

Herausgeber („Anbieter“) dieses Informationsmemorandums und damit verantwortlich für den Inhalt sind der Anbieter und die Kommanditgesellschaft als Emittentin.

Herausgeber („die Anbieter“):

Bosporus Shipyard Asset Management GmbH

Amtsgericht Charlottenburg HRB 120402 B

Zimmerstraße 55, 10117 Berlin

Geschäftsführer: Nezhil Ülkekel, Dr. Joël B. Münch

Gesellschaft (Emittentin): Bosporus Shipyard 1 GmbH & Co. KG

Amtsgericht Charlottenburg HRA 42862 B

Zimmerstraße 55, 10117 Berlin

vertreten durch die Komplementärin: Bosporus Shipyard Asset Management GmbH

Der Inhalt des Informationsmemorandum wurde mit größtmöglicher Sorgfalt zusammengestellt. Er beruht auf dem Wissens- und Planungsstand und den gesetzlichen und sonstigen Bestimmungen und Vorschriften zum Zeitpunkt der Erstellung. Eine Haftung für den Eintritt der in diesem Memorandum enthaltenen Planungen und Prognosen kann daher nicht übernommen werden.

Die Anbieter versichern nach bestem Wissen und Gewissen, zu ihnen bekannten Umständen, die für die Beurteilung einer Beteiligung an dieser Gesellschaft bedeutsam sind, keine unrichtigen Angaben gemacht zu haben und keine wesentlichen Tatsachen verschwiegen zu haben.

Grundlage eines Vertragsverhältnisses zwischen dem Interessenten und der Gesellschaft sind ausschließlich die Angaben dieses Informationsmemorandums und der darin abgedruckten Verträge. Abweichende Aussagen, Angaben oder Zusagen bedürfen der ausdrücklichen schriftlichen Zustimmung der Herausgeberin.

Bei der Erstellung des Memorandums wurden bis zum Datum der Erstellung den Anbietern bekannte oder erkennbare Sachverhalte berücksichtigt. Bosporus Shipyard Asset Management GmbH übernimmt die Verantwortung für dieses Memorandum und erklärt, dass ihres Wissens die Angaben richtig sind und keine wesentlichen Umstände ausgelassen wurden.

Eine steuerliche oder sonstige, insbesondere auch rechtliche Beratung ist mit der Bereitstellung dieses Informationsmemorandums nicht verbunden.

Berlin, 15. September 2009

Nezhil Ülkekel

Geschäftsführer der BSAM

Dr. Joël B. Münch

Geschäftsführer der BSAM

5 Chancen der Vermögensanlage

Eine Investition in Infrastrukturvorhaben bietet Anlegern eine Vielzahl von Vorteilen und Chancen. In der Kombination aus unmittelbarem Marktzugang und langjährigen Erfahrungen in der Entwicklung und Realisierung von Infrastrukturprojekten liegen die besonderen Investitionschancen dieses Beteiligungsangebotes.

5.1 Reparatur- und Wartungsmarkt

Die Anzahl der Seeschiffe hat sich in den vergangenen zehn Jahren verdoppelt. Der enorme Anstieg der weltweit nachgefragten Transportkapazitäten und der anhaltende Druck auf die Transportpreise haben dazu geführt, dass immer größere und breitere Schiffe gebaut werden. Mittlerweile gibt es Schiffe, die 14.000 Container aufnehmen und transportieren können – vor einigen Jahren noch unvorstellbar. Demgegenüber ist die maritime Infrastruktur praktisch nicht mitgewachsen – ein international bekanntes Problem. Die meisten Häfen können diese Schiffe weder aufnehmen noch löschen. Das gleiche Problem haben Reparaturhäfen oder Werften. Die meisten dieser Betriebe sind vor über zehn Jahren gebaut worden. Auch Häfen oder Werften, die bis vor etwa fünf Jahren fertig gestellt wurden, können selbst bei gewachsener Betriebs- oder Kapazitätsgröße größere Schiffstypen nicht aufnehmen, denn der Tiefgang und das Gewicht der neuen Schiffe erschweren den Betrieben die Aufnahme und die Wartung. Der Bedarf an modernen Reparaturhäfen, die auch größere Schiffe warten und reparieren können, ist daher sehr groß.

Hier setzt das Beteiligungsangebot der Bosphorus Shipyard 1 GmbH und Co. KG an, das den Investoren folgende Chancen und Vorteile bietet:

- ideale Lage – 65.000 Schiffe passieren jedes Jahr die Dardanellen, den Bosphorus und das Marmarameer
- Der Betrieb kann sämtliche Schiffstypen aufnehmen (natürliche Wassertiefe von bis zu 30 m)
- voll erschlossene Infrastruktur – Hinterland mit sehr guter infrastruktureller Anbindung
- Schiffe bis zu 80.000 tdw und 3.000 TEU können voll beladen gewartet und repariert werden
- bis zu acht Schiffe können parallel gewartet oder repariert werden
(zudem könnten zeitgleich bis zu vier Schiffe gebaut werden)
- der Service- und Reparaturhafen hat die Genehmigung, militärische Schiffe zu reparieren, zu warten und zu bauen
- der Projektentwickler und Initiator bleiben mit 51 % Eigenkapital weiterhin an dem Projekt beteiligt
- erfahrenes, etabliertes Projektentwicklungsteam vor Ort mit 35-jährigen Erfahrungen
- direkter Marktzugang
- über 30 erfolgreich abgeschlossene Referenzprojekte
- Unabhängigkeit vom klassischen Kapitalmarkt
- Nachfrage nach Reparaturkapazitäten weitgehend unabhängig von Charter- und Frachtraten
- kurze Laufzeit von 7 Jahren
- stabile Renditeerwartung

5.2 Ideale Lage

Der Service- und Reparaturhafen liegt etwa 100 km von Istanbul entfernt direkt am Marmarameer, das das Schwarze Meer mit dem Mittelmeer verbindet. Die Dardanellen, das Marmarameer und der Bosphorus gehören zu den wichtigsten Wasserwegen in der Region und stellen zugleich einen strategisch bedeutsamen Versorgungs- und Verbindungsweg für den maritimen Handelsverkehr zwischen Europa und der restlichen Welt dar. Der Außenhandel der Türkei hat sich innerhalb weniger Jahre vervielfacht und belief sich 2008 auf 202 Mrd. USD Ausfuhren bei 132 Mrd. USD Einfuhren. Über 65.000 Schiffe passieren jedes Jahr diese Meerengen. Zum Vergleich: Den Panamakanal passieren jährlich etwa 14.000 Schiffe, den Suezkanal etwa 21.000 Schiffe.

5.3 Wettbewerbsvorteil

Im Vergleich zu bestehenden Hafenbetrieben oder Werften verfügt dieser Wartungs-, Service- und Reparaturhafen über entscheidende Wettbewerbsvorteile. Es gibt zwar viele Werften weltweit, diese sind jedoch technisch nicht für Wartungs- und Reparaturarbeiten ausgelegt. Demgegenüber existieren bislang nur wenige Hafenbetriebe, die sich auf die Wartung und Reparatur von Schiffen spezialisiert haben. Die meisten davon liegen in Asien und sind Anlaufstelle für tausende Schiffe. Die Reparatur und Wartung von Schiffen unterscheidet sich grundlegend vom Schiffbau. Sie stellt insbesondere auch andere Anforderungen an die Qualifikation der Mitarbeiter. Die Bosphorus Shipyard A.S. wird neben dem erfahrenen Projektmanagement auch qualifiziertes Personal, darunter Ingenieure, Techniker und Elektronikexperten, im laufenden Wartungs- und Reparaturbetrieb einsetzen. Zudem ist die enge Zusammenarbeit mit international namhaften Motoren- und Getriebeherstellern, die ihre Ingenieure und Spezialisten zur Verfügung stellen, eine wesentliche Voraussetzung für professionelle Dienstleistungen.

Während für Häfen vor zehn Jahren noch eine Wassertiefe von 8 bis 10 Metern ausreichend war, werden heute Wassertiefen von 15 Metern und mehr benötigt. Der Service- und Reparaturhafen der Bosphorus Shipyard A.S. zeichnet sich durch eine Wassertiefe von bis zu 30 Metern aus und kann damit alle Schiffstypen aufnehmen. Mit Dry- oder Schwimmdocks können sogar beladene Schiffe bis zu 80.000 tdw oder 4.000 TEU aufgenommen werden.

5.4 Stabilität der Investition

Die Beteiligung an der Bosphorus Shipyard 1 GmbH und Co. KG ist als Investition in ein Infrastrukturvorhaben weitgehend unabhängig von den Kurschwankungen des klassischen Kapitalmarktes und eignet sich daher auch zur Verbesserung der Risikostreuung bei größeren Anlageportfolien.

Die Nachfrage nach Reparatur und Wartung von Seeschiffen ist auch nicht unmittelbar abhängig von der Entwicklung der Charter- und Frachtraten in der Seeschifffahrt. Schiffe müssen nicht nach ihrer Auslastung, sondern nach ihrer technischen Beanspruchung und in zeitlich vorgegebenen Intervallen gewartet und repariert werden. Ein Schiff, das nicht in Betrieb ist, kann sogar einen höheren Wartungs- und Reparaturaufwand aufweisen als ein Schiff unter (Voll-)Auslastung.

5.5 Kurze Laufzeit

Bei Beteiligungen an Infrastrukturinvestitionen ist der Anleger normalerweise über eine lange Zeit an sein Investment gebunden. Darüber hinaus sind Investitionen in z. B. Immobilien oder Schiffe statisch an Mieteinnahmen oder Charter- bzw. Frachtraten gebunden. Demgegenüber weist die Bosphorus Shipyard 1 GmbH und Co. KG eine höhere Flexibilität auf:

- Planbare kurze Laufzeit von sieben Jahren
- Jährliche Rückflüsse aus dem operativen Geschäftsbetrieb der Reparaturwerft ab 2012

5.6 Erfahrenes, etabliertes Projektentwicklungsteam

Bei der Auswahl der Projekte und der Investitionsstandorte sind lokale Vernetzung und Spezialwissen von großer Bedeutung. Die Bosphorus Shipyards Asset Management GmbH (BSAM) steuert sämtliche Investitionen mit Experten, die seit vielen Jahren in diesem Bereich aktiv sind und zahlreiche Projekte realisiert haben.

Das Management vor Ort verfügt über langjährige und praxiserprobte Erfahrungen aus ihren bisherigen Aktivitäten als Ingenieure und Infrastrukturexperten, die in die Entwicklung der Investitionsvorhaben einfließen. Das Team hat in den vergangenen Jahren allein in der Türkei über 30 Infrastrukturprojekte erfolgreich begleitet und abgeschlossen und ist daher auch in der Lage, Anlagechancen zu beurteilen und zielgerichtet zu nutzen.

5.7 Marktzugang und Präsenz vor Ort

Die DALSAN Gruppe verfügt über den lokalen Marktzugang und ist vor Ort präsent. Dadurch ist die effiziente Beschaffung von Waren und Leistungen türkischer Partnerunternehmen gewährleistet. DALSAN hat außerdem die Erfahrung und Kompetenz, die Qualität der Leistungen türkischer Partnerunternehmen zu überwachen und sicherzustellen.

5.8 Stabile Renditeerwartung

Die Investition ist mit einer stabilen Renditeerwartung verbunden. Der Service- und Reparaturhafen wird nach Fertigstellung zu den modernsten und führenden Schiffswartungsbetrieben Europas gehören. Schiffe, die das Marmarameer und den Bosphorus passieren, haben im Umkreis von 4.000 km keine andere Anlaufstelle, um eine vollumfängliche Wartung oder Reparatur zeitnah durchführen zu können. Der Bosphorus hat jedes Jahr über 400 ernsthafte Unfälle zu verzeichnen; Maschinenschäden oder technische Ausfälle kommen dazu. Die meisten dieser Schiffe mussten bisher nach Asien geschleppt werden, wobei es manchmal gar notwendig wurde, unterwegs die Ladung zu löschen. Aus diesem Grund ist die Annahme einer guten Auslastung realistisch. In der Planrechnung führen diese Prognosen auch nach deutlichen Sicherheitsabschlägen zu den dort ausgewiesenen Gewinnerwartungen.

6 Risiken der Vermögensanlage

6.1 Vorbemerkung

Im Folgenden werden die wesentlichen Risiken einer Beteiligung an dieser Gesellschaft dargestellt. Dabei stellt die Reihenfolge der Auflistung der Risiken keine Wertung im wirtschaftlichen oder rechtlichen Sinne dar. Bei den folgenden Ausführungen wird zwischen prognosegefährdenden, anlagegefährdenden und anlegergefährdenden Risiken unterschieden:

- Prognosegefährdend sind diejenigen Risiken, deren Eintritt das Ergebnis des Emittenten belasten und somit die Höhe der Auszahlung an die Gesellschafter verringern kann.
- Anlagegefährdend sind diejenigen Risiken, deren Eintritt den Bestand der Vermögensanlage gefährdet und zu einem Verlust der gesamten Beteiligungssumme führen kann,
- Als Anlegergefährdende Risiken werden diejenigen Risiken bezeichnet, die beim Anleger nicht nur zum Verlust der gesamten Beteiligungssumme führen, sondern auch sein weiteres Vermögen gefährden können.

Das Auftreten einzelner oder auch das Zusammentreffen mehrerer Risikofaktoren kann dazu führen, dass sich das wirtschaftliche Ergebnis einer Beteiligung erheblich verschlechtert, ggf. kann sogar ein Totalverlust des eingesetzten und weiteren Kapitals eintreten.

6.2 Allgemeine Risiken

6.2.1 Grundsätzliches Risiko von unternehmerischen Beteiligungen (Maximalrisiko)

Die Beteiligung an der Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG ist ein unternehmerisches Engagement und als solches mit bestimmten Risiken verbunden. Die zukünftige Entwicklung der Beteiligung hängt von wirtschaftlichen, rechtlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen ab, die aus heutiger Sicht nicht vorhersehbar sind und die von den diesem Dokument zugrunde liegenden Annahmen und Prämissen erheblich abweichen können. Dadurch kann es zu negativen Auswirkungen auf die Liquiditätsentwicklung der Gesellschaft und folglich zu reduzierten Auszahlungen an die Gesellschafter kommen.

Grundsätzlich besteht dabei auch das Risiko des Totalverlustes der Kommanditeinlage inklusive Agio sowie gegebenenfalls darüber hinaus der Verpflichtung des Gesellschafters, aus seinem sonstigen privaten Vermögen Steuern zahlen zu müssen, Erstattungen an die Gesellschaft aufgrund von Regelungen des Gesellschaftsvertrages leisten zu müssen und im Falle der Refinanzierung der Einlage die Belastung aus der Fortsetzung oder Rückführung des Darlehens und gegebenenfalls zusätzlich entstehenden Kosten tragen zu müssen (maximales Risiko für den Gesellschafter). Schlimmstenfalls kann die Belastung des Anlegers mit den vorgenannten Zahlungsverpflichtungen ohne korrespondierende Einnahmen die Privatinsolvenz verursachen.

Es wird daher empfohlen, dass der einzelne Gesellschafter vor Beitritt zur Gesellschaft fachkundige Beratung in rechtlicher und steuerlicher Hinsicht in Anspruch nimmt, um die Auswirkungen des Beteiligungsangebotes und der damit verbundenen Risiken auf seine individuellen Verhältnisse prüfen zu können.

6.2.2 Allgemeine Risiken einer Vermögensanlage mit Auslandsbezug

Eine Investition in ein im Ausland ansässiges Unternehmen ist gegenüber Investitionen in inländische Beteiligungen grundsätzlich mit ergänzenden Risiken verbunden. So besteht das Risiko, dass sich in der Türkei die politischen, rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ändern oder im Hinblick auf die Finanzierung erhebliche Änderungen der Kapitalmarktbedingungen eintreten und es nachfolgend zu schlechteren Rahmenbedingungen für den Bestand, die Fortführung oder die Beendigung der Bosphorus Shipyard A.S. oder für die Beteiligung an der Gesellschaft kommt. Zu nennen sind hier beispielsweise mögliche Beschränkungen des Devisen- und Kapitalverkehrs, die mangelnde Liquidität und Transparenz der im Aufbau befindlichen Finanz- und Kapitalmärkte, staatliche Beschränkungen oder behördliche Eingriffe in Bezug auf den Eigentumserwerb durch ausländische Investoren einschließlich des Risikos der Enteignung oder Verstaatlichung bestimmter Investitionen, das Fehlen ausreichender Marktdaten bzw. die nur geringe Anzahl von Infrastrukturprojekten oder auch ungewöhnliche Vorschriften hinsichtlich der Bilanzierung und oder Veröffentlichung von Unternehmensdaten. Ferner besteht das Risiko, dass auf Grund von in der Türkei bestehenden Usancen, die von in Deutschland üblichen Gebräuchen abweichen, bestimmte Sachverhalte anders behandelt werden, als dies nach deutschen Verhältnissen üblich wäre. Hiermit sind generelle Kostenrisiken und zusätzliche Kosten aufgrund der Hinzuziehung von Experten, die mit den regionalen Besonderheiten und der Landessprache vertraut sind, verbunden.

6.3 Steuerliche Risiken

6.3.1 Allgemeine steuerliche Risiken

Die steuerlichen Annahmen wurden auf der Grundlage der derzeitigen Praxis der Finanzverwaltung und der Rechtsprechung sowie der bestehenden Steuergesetze erstellt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich durch künftige Änderungen in der Steuergesetzgebung, Rechtsprechung oder Praxis der Finanzverwaltung in Deutschland und/oder der Türkei eine ungünstigere steuerliche Belastung ergibt. Die steuerliche Qualifikation des Beteiligungsangebots und die Besteuerungsfolgen sind weder in Deutschland noch in der Türkei durch eine verbindliche Auskunft abgesichert. Die endgültige Anerkennung der steuerlichen Konzeption bleibt der Betriebsprüfung durch die Finanzverwaltung und der Rechtsprechung vorbehalten. Eine detaillierte Darstellung der wesentlichen steuerlichen Grundlagen der Konzeption befindet sich im Kapitel "Steuerliche Grundlagen".

6.3.2 Qualifikation der Einkünfte aus der Fondsgesellschaft (prognosegefährdend)

Mit dem Halten einer Beteiligung an der Bosphorus Shipyard A.S. erzielt der Anleger über die Fondsgesellschaft Einkünfte aus Kapitalvermögen, die der Abgeltungsteuer unterliegen. Wird diese steuerliche Würdigung von der Finanzverwaltung nicht nachvollzogen, besteht das Risiko einer steuerlichen Mehrbelastung, wenn insofern Einkünfte aus Gewerbebetrieb angenommen werden sollten. Vereinigen sich zum Zeitpunkt des Beitritts oder während der Fondslaufzeit durch Erbschaft, Schenkung oder sonstige Erwerbungen unmittelbar oder mittelbar mehr als ein Prozent der Anteile an der Bosphorus Shipyard A.S. auf einen Anleger, erzielt dieser mit den Veräußerungsgewinnen stets Einkünfte aus Gewerbebetrieb (§ 17 EStG), die dem individuellen Steuertarif des Anlegers und nicht der Abgeltungsteuer unterliegen. Hierdurch kann es im Vergleich zu einem Anleger, der über die Fondsgesellschaft mit weniger als 1 % an der Bosphorus Shipyard A.S. beteiligt ist, zu einer höheren steuerlichen Belastung kommen.

6.3.3 Gewerbliche Prägung (prognosegefährdend)

Die Fondsgesellschaft ist vermögensverwaltend tätig und nicht gewerblich geprägt, da der Gründungskommanditist, Herr Selim Kuzu, neben dem Komplementär auch zur Geschäftsführung berufen ist. Sollte Herr Kuzu aus der Fondsgesellschaft ausscheiden, ohne dass zuvor ein anderer Kommanditist Geschäftsführer war und ist, erzielt der Anleger aufgrund der gewerblichen Prägung der Fondsgesellschaft Einkünfte aus Gewerbebetrieb im Sinne des § 15 Abs. 3 Nr. 2 EStG. Dies hätte zur Folge, dass die Dividendeneinkünfte aus dem Beteiligungsangebot zu 60 Prozent dem individuellen Steuersatz des Anlegers sowie ggf. einer auf der Ebene der Fondsgesellschaft entstehenden, beim Anleger anrechenbaren Gewerbesteuer unterliegen. Die laufenden Ausschüttungen und die Schlussauszahlungen würden dadurch gemindert. Um dem vorzubeugen ist vorgesehen, dass eine Kapitalgesellschaft als weiterer geschäftsführender Kommanditist der Fondsgesellschaft beitreten kann.

6.3.4 Risiko der Nichtabzugsfähigkeit von Verlusten (prognosegefährdend)

In Deutschland besteht das Risiko, dass Verluste, die durch Darlehen zur Finanzierung der Geschäftstätigkeit auf der Ebene der Fondsgesellschaft entstehen, nur eingeschränkt unter Berücksichtigung der besonderen Verlustverrechnungsbeschränkungen der §§ 15a und 15b EStG berücksichtigt werden können.

6.3.5 Fehlen der Einkunftserzielungsabsicht (prognosegefährdend)

Der Initiator geht davon aus, dass die Fondsgesellschaft mit dem Halten der Beteiligung einen Überschuss erzielen wird. Dennoch kann eine Fremdfinanzierung der Beteiligung durch den Anleger, die nicht Prämisse der steuerlichen Grundlagen ist, dazu führen, dass ein steuerlicher Überschuss/Gewinn auf der Ebene des Anlegers nicht erreicht wird. Für den Anleger besteht dann das Risiko, dass die Finanzverwaltung die im Zusammenhang mit der Fremdfinanzierung entstandenen Zinsaufwendungen nicht anerkennt und es so zu einer höheren steuerlichen Belastung beim Anleger kommen kann.

6.3.6 Quellensteuerrisiko in der Türkei (prognosegefährdend)

Die türkische Finanzverwaltung ist ermächtigt, durch Verordnung jederzeit die Quellensteuer auf Dividenden zwischen 0 und 30 Prozent festzusetzen. Im Fall einer Anhebung auf 30 Prozent besteht das Risiko einer steuerlichen Mehrbelastung, da die türkische Quellensteuer nur bis zur Höhe der deutschen Abgeltungsteuer angerechnet werden kann. Ein steuerlicher Anrechnungsüberhang kann die Auskehrungen aus der Fondsgesellschaft wirtschaftlich belasten.

6.3.7 Die steuerliche Anerkennung der Fondsgesellschaft in der Türkei (anlegergefährdend)

Es besteht das Risiko, dass die Fondsgesellschaft von der türkischen Finanzverwaltung für Zwecke der innerstaatlichen Besteuerung eine von der steuerlichen Intransparenz abweichende steuerliche Qualifikation vornimmt. Sollte die türkische Finanzverwaltung in diesem Fall eine steuerliche Transparenz der deutschen Fondsgesellschaft annehmen, kann dies zu einer individuellen Steuerpflicht und Erklärungspflicht des Anlegers in der Türkei führen. In diesem Fall kann nicht generell ausgeschlossen werden, dass der Anleger Steuern zahlen muss, die den Betrag der einbehaltenen Quellensteuer übersteigen.

6.4 Risiken aus rechtlichen Verhältnissen

6.4.1 Änderung der relativen Höhe von Beteiligungen (prognosegefährdend)

Beschließt jeweils eine qualifizierte Mehrheit der Fondsgesellschaft oder der Bosphorus Shipyard A.S., eine Kapitalerhöhung durchzuführen, hat der einzelne Gesellschafter das Recht, aber in der Regel nicht die Pflicht, an der Kapitalerhöhung teilzunehmen. Lehnt der jeweilige Gesellschafter seine Teilnahme an der Kapitalerhöhung ab, kommt es zu einer Reduzierung seines Beteiligungsverhältnisses. Dadurch ändern sich der Anteil dieses Gesellschafters bezogen auf die nominelle Ausschüttung und das anteilige steuerliche Ergebnis bezogen auf das zu verteilende Ergebnis der Fondsgesellschaft.

6.4.2 Geschäftsführung/Management (anlagegefährdend)

Der Anleger ist von der Geschäftsführung der Fondsgesellschaft ausgeschlossen. Gleichmaßen ist die Fondsgesellschaft von der Geschäftsführung der Bosphorus Shipyard A.S. ausgeschlossen. Dem Anleger stehen somit gegenüber der Fondsgesellschaft nur Informations-, Kontroll- und Widerspruchsrechte zu. Dies gilt gleichmaßen für die Fondsgesellschaft in Bezug auf die Beteiligung an der Bosphorus Shipyard A.S. Ein Missbrauch von Vertretungsmacht, Fehlentscheidungen, die Unterlassung notwendiger Maßnahmen oder die Verfolgung von Eigeninteressen zum Nachteil der Anleger oder der Fondsgesellschaft können negative Einflüsse auf die Fondsbeteiligung haben.

6.4.3 Bonität anderer Gesellschafter (anlagegefährdend)

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass andere Gesellschafter der Bosphorus Shipyard A.S. an notwendigen oder sinnvollen Kapitalerhebungsmaßnahmen nicht teilnehmen wollen oder können, sodass ein Risiko im Hinblick auf die Finanzierung der Bosphorus Shipyard A.S. mit Gesellschaftermitteln entsteht.

6.4.4 Fungibilität der Anteile an der Fondsgesellschaft (anlagegefährdend)

Die Anleger können über ihre Gesellschaftsanteile an der Fondsgesellschaft grundsätzlich frei verfügen, insbesondere diese verkaufen. Allerdings darf über die Kommanditanteile nur mit Zustimmung der Komplementärin verfügt werden. Diese darf nur aus wichtigem Grund verweigert werden, sodass die Übertragung im Einzelfall ausgeschlossen oder beschränkt sein kann. Des Weiteren besteht kein gesetzlich geregelter Markt für Kommanditbeteiligungen. Das Transaktionsvolumen von gehandelten Anteilen ist derzeit gering, sodass eine effiziente Preisbildung nicht gegeben ist. Der Anleger kann daher finanzielle Verluste erleiden, sofern kein Käufer für den Kommanditanteil gefunden werden oder nur ein Veräußerungserlös erzielt werden kann, der unterhalb des zu diesem Zeitpunkt noch investierten Kapitals liegt.

6.4.5 Gesellschafterstellung an der Bosphorus Shipyard A.S. (anlagegefährdend)

Die Fondsgesellschaft wird an der Bosphorus Shipyard A.S. nach Abschluss der Investition mit weniger als 10 Prozent der Anteile beteiligt sein. Die Stimmrechte der Fondsgesellschaft reichen nicht aus, um auf einer ordentlichen Gesellschafterversammlung Gesellschafterbeschlüsse blockieren (Sperrminorität) oder eine außerordentliche Gesellschafterversammlung einberufen zu können oder in sonstiger Weise aktiv auf das Management oder sonstige Gremien der Bosphorus Shipyard A.S. einzuwirken. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass Gesellschafterbeschlüsse zum Nachteil der Fondsgesellschaft (z. B. keine Dividendenausschüttung oder Aufnahme von Fremdkapital oder Verkauf von Wirtschaftsgütern) und damit mittelbar zum Nachteil der Anleger gefasst werden. In diesem Fall kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Anteil an der Bosphorus Shipyard A.S. an Wert verliert oder verwässert wird.

6.4.6 Gesellschafterstellung an der Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG (anlagegefährdend)

Es ist nicht ausgeschlossen, dass ein oder mehrere Gesellschafter einen größeren Anteil an der Fondsgesellschaft zeichnen und somit mehr als 50 Prozent der Stimmen auf sich vereinigen. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass Gesellschafterbeschlüsse zum Nachteil eines Anlegers gefasst werden.

6.4.7 Rückabwicklung der Beteiligung (anlagegefährdend)

Aufgrund von derzeit nicht vorhersehbaren Ereignissen könnte es notwendig werden, dass die Beteiligung an der Fondsgesellschaft rückabgewickelt werden muss. Ein denkbarer Grund könnte sein, dass die vorgesehene Investition aus rechtlichen, wirtschaftlichen oder tatsächlichen Gründen nicht realisiert wird. Hierdurch kann es auch zu einer vorzeitigen Auflösung der Fondsgesellschaft kommen, wobei die Möglichkeit besteht, dass die im Rahmen der Rückabwicklung erzielten Mittel nicht ausreichen, um das eingezahlte Kapital der Anleger vollständig zurückzuzahlen. Insofern besteht das Risiko eines teilweisen oder vollständigen Verlustes der Einlage.

6.4.8 Haftung (anlegergefährdend)

Die Haftung eines Kommanditisten ist während der Beteiligung ausgeschlossen, sofern die im Handelsregister eingetragene Hafteinlage geleistet wurde. Werden jedoch die Kapitalanteile durch Entnahmen unter die eingezahlte Hafteinlage gemindert, lebt die Haftung gemäß § 172 Abs. 4 HGB bis maximal in Höhe der im Handelsregister eingetragenen Hafteinlage wieder auf. Gleiches gilt, sofern Entnahmen – auch auf Gewinne – erfolgen, während der Kapitalanteil des Kommanditisten durch Verluste unter den Betrag der eingezahlten Haftsumme gemindert ist.

6.4.9 Gesellschaftsrechtliche Nachhaftung (anlegergefährdend)

Aus der Fondsgesellschaft ausgeschiedene Gesellschafter haften für Verbindlichkeiten, die bis zum Zeitpunkt des Ausscheidens aus der Fondsgesellschaft begründet waren. Dies gilt für die Dauer von fünf Jahren ab dem Ende des Tages, an dem das Ausscheiden in das Handelsregister eingetragen wird. Weiter ist auf das Risiko hinzuweisen, dass bei einem Schadensfall in den Investitionsländern der Sachverhalt der Schädigung nicht versicherbar sein kann oder der Versicherungsschutz aus irgendwelchen Gründen versagt werden oder nicht ausreichend sein könnte. Die Gesellschaft wird sich an ausländischen Gesellschaften beteiligen. Es ist in diesem Zusammenhang folglich nicht auszuschließen, dass es über die Haftung der Tochtergesellschaften hinaus zu einer Haftung der Gesellschaft kommen kann. Es ist dann denkbar, dass ausländische Gerichte die Haftungsbeschränkung der Kommanditisten nach deutschem Recht nicht anerkennen.

6.5 Wirtschaftliche Risiken

6.5.1 Laufende Kosten (prognosegefährdend)

Die zukünftige Entwicklung der Kosten für den Betrieb einer Schiffsreparaturwerft ist nicht exakt planbar. Erhöhte Ausgaben können sich negativ auf die Liquidität und die Ausschüttungen der Bosphorus Shipyard A.S. auswirken und somit auch die Auskehrungen aus der Fondsgesellschaft reduzieren.

6.5.2 Wechselkurs (prognosegefährdend)

Die Beteiligung der Anleger an der Fondsgesellschaft erfolgt in Euro. Die Beteiligung der Fondsgesellschaft an der Bosphorus Shipyard A.S. erfolgt ebenso in Euro, allerdings zum jeweiligen Tageskurs in Türkische Lira. Die laufenden Betriebseinnahmen Bosphorus Shipyard A.S. aus z. B. Schiffsreparaturen und Schiffswartungen werden teilweise in US-Dollar erwartet. Wechselkursschwankungen des Euro, des US Dollar und der Türkischen Lira können das

wirtschaftliche Ergebnis beeinträchtigen und im Ergebnis dazu führen, dass die für die Fondsgesellschaft erwarteten Rückflüsse aus der Beteiligung niedriger ausfallen als prognostiziert. Auch laufende Einnahmen in Währungen, die gegenüber dem Euro niedriger notieren als ursprünglich kalkuliert, können das Ergebnis beeinträchtigen. Ferner besteht das Risiko, dass aufgrund starker Wechselkursschwankungen der Erlös aus dem Verkauf der Werft oder der Beteiligung unter Umständen nicht ausreicht, um die Anschaffungskosten der Beteiligung zu decken.

6.5.3 Inflationsrisiko (prognosegefährdend)

Die tatsächliche Inflationsrate kann anders verlaufen als vom Initiator angenommen worden ist. Liegt die Inflation über dem prognostizierten Wert, so hat dieses unter Umständen durch höhere Kostensteigerungen negative Auswirkungen auf die Liquidität der Bosphorus Shipyard A.S. und damit auch auf die Fondsgesellschaft und die Auskehrungen an den Anleger.

6.5.4 Bonität der Vertragspartner (prognosegefährdend)

Jeder Abschluss eines entgeltlichen Vertrages zwischen der Fondsgesellschaft und Dritten bzw. jeder entgeltliche Vertrag zwischen der Bosphorus Shipyard A.S. und Dritten beinhaltet ein Bonitätsrisiko. Kommen die Vertragspartner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nach, können sich hieraus negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Fondsgesellschaft beziehungsweise auf die Fondsbeteiligung ergeben.

6.5.5 Veräußerbarkeit der Beteiligung (prognosegefährdend)

Die Wertentwicklung einer Beteiligung an der Fondsgesellschaft hängt unmittelbar von dem wirtschaftlichen Betriebsergebnis der Bosphorus Shipyard A.S. und damit des zu erstellenden Service- und Reparaturhafens ab. Es besteht das Risiko, dass die bei Erwerb der Beteiligungen erwarteten Rückflüsse aus der Projektveräußerung nicht erwirtschaftet werden können oder schlechter ausfallen als erwartet. Dies hätte eine Verschlechterung der Liquiditätslage der Gesellschaft zur Folge und damit verbunden auch eine Verringerung der Ausschüttungen an die Gesellschafter sowie der Wertes der Beteiligung. In diesem Fall besteht das Risiko eines Totalverlusts der Beteiligung an der Fondsgesellschaft. Außerdem besteht für den Verkauf nicht zum öffentlichen Handel zugelassener Wertpapiere kein regulierter Markt, sodass die Veräußerung der Beteiligung an der Bosphorus Shipyard A.S. unter Umständen nicht oder nur unter den Anschaffungskosten erfolgen kann. Dies kann die Wertentwicklung der Beteiligung an der Fondsgesellschaft nachhaltig beeinflussen.

6.5.6 Investitionskosten (anlagegefährdend)

Sollte die Bosphorus Shipyard A.S. weniger Kapital (Eigen- oder Fremdkapital) aufbringen können, als zur Errichtung des Service- und Reparaturhafens und zur Finanzierung der Anfangsphase des Betriebs erforderlich ist oder mehr Kapital erforderlich sein, als prognostiziert worden ist, kann dies im schlimmsten Fall zur Insolvenz der Gesellschaft führen. In diesem Fall besteht das Risiko eines Totalverlusts der Beteiligung an der Fondsgesellschaft. Eine Gesellschaft, über die Investitionen in ein Investitionsobjekt erfolgen sollen, hat jährlich wiederkehrende Kosten ihrer eigenen Verwaltung und Geschäftsführung zu tragen. Sollte zu den jeweiligen Fälligkeitsterminen keine ausreichende Liquidität vorhanden sein, müsste ggf. Fremdkapital zur Finanzierung dieser Kosten aufgenommen werden. Sofern dies nicht möglich ist, kann dies im schlimmsten Fall zur Insolvenz der Gesellschaft führen.

6.5.7 Insolvenzrisiko durch Rezession oder Nachfragerückgang (anlagegefährdend)

Es besteht das Risiko, dass infolge einer globalen Rezession oder einer Rezession von Teilmärkten oder regionalen Märkten oder durch sonstige externe Umstände der Schiffsverkehr und/oder die Nachfrage nach Schiffsreparaturen rückläufig werden, sodass die Kosten der Bosphorus Shipyard A.S.

nicht mehr gedeckt werden können. In diesem Fall kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Bosphorus Shipyard A.S. insolvent wird und der Anteil der Fondsgesellschaft wertlos wird.

6.5.8 Ökonomische und politische Bedingungen (anlagegefährdend)

Die Türkei ist eine parlamentarische Demokratie, in der das private Eigentum auch ausländischer juristischer und natürlicher Personen grundsätzlich gewährleistet ist. Sie ist Mitglied in der OECD. Die türkische Rechtsordnung entspricht im Wesentlichen dem Rechtswertesystem und der Rechtsordnung westeuropäischer Länder. Anhaltspunkte für eine grundlegende Änderung sind nicht bekannt, können von dem Anbieter jedoch nicht ausgeschlossen werden.

6.5.9 Risiken des Standorts, des Investitionszeitpunktes und des Investitionsobjektes (anlagegefährdend)

Die Beteiligung an der Bosphorus Shipyard A.S., die Werthaltigkeit der Beteiligung sowie die Bedingungen am Standort des Service- und Reparaturhafens können sich von den Erwartungen abweichend entwickeln, oder es können sich durch Konkurrenzobjekte oder Strukturveränderungen nachteilige Auswirkungen auf die Qualität des Standorts und damit auf die Wertentwicklung der Beteiligung herausbilden, sodass eine wirtschaftliche Auslastung der Werft und damit die Werthaltigkeit der Beteiligung nicht sichergestellt sind. Dies kann zu einem teilweisen oder vollständigen Verlust des eingesetzten Kapitals führen.

6.5.10 Risiken während der Bauphase (anlagegefährdend)

Die Bosphorus Shipyard A.S. wird den Service- und Reparaturhafen errichten, der bei prognosegemäßem Verlauf 2012 in Betrieb genommen wird. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch interne oder externe Faktoren die Errichtung der Anlage verspätet oder gar nicht erfolgt. In diesem Fall kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Bosphorus Shipyard A.S. insolvent wird und der Anteil der Fondsgesellschaft wertlos wird.

6.5.11 Projektentwicklungsrisiko (anlagegefährdend)

Grundsätzlich sind Projektentwicklungen allgemein durch ein höheres Risiko behaftet als Investitionen in bestehende Objekte. Charakteristisch für Investitionen in Projektentwicklungen ist die Realisierung der Wertsteigerung zunächst nicht durch laufende Einnahmen, sondern durch die Entwicklung, Erstellung und Veräußerung des entwickelten Objektes nach einem überschaubaren Zeitraum. Das Risiko für die Gesellschafter liegt bei Projektentwicklungen zum einen in der Überschreitung der geplanten Kosten während der Bauphase einschließlich der entstehenden Kosten durch verzögerte oder mangelbehaftete Bauabwicklung. Zum anderen besteht das Risiko hinsichtlich des Zeitpunkts und der Höhe der Realisierung einer Wertsteigerung durch die Veräußerung des Objektes. Es ist denkbar, dass es zu Verzögerungen bei der Veräußerung kommt, weil sich ein angemessener Verkaufspreis aus Sicht des Verkäufers nicht erzielen lässt. Im schlimmsten Fall kann es dazu kommen, dass unter bestimmten Marktbedingungen kein geeigneter Käufer für das Objekt gefunden und der Hafen weiter betrieben wird. Dies kann im Ergebnis dazu führen, dass sich die prognostizierte Wirtschaftlichkeit einer Beteiligung verschlechtert und sich dies entsprechend auf die Rendite der Investoren auswirkt. Auch der Totalverlust des in einer Projektentwicklung eingesetzten Kapitals ist denkbar, wenn der Wert des Objektes deutlich unter den Wert des aufgenommenen Fremdkapitals gesunken ist. Die Unsicherheit hinsichtlich Zeitpunkt und Höhe des Rückflusses an Gesellschafter bedeutet, dass genaue Prognoserechnungen in Bezug auf den Zeitpunkt der Veräußerung nicht möglich sind. Die in diesem Informationsdokument gemachten Angaben zu den erwarteten Rückflüssen und zu den Renditeerwartungen beruhen ausschließlich auf Prognosen und

Annahmen. Von dem Anbieter bei vergleichbaren Projekten erzielte Renditen bieten keine Gewähr dafür, dass mit künftigen Projekten ähnliche Renditen erzielt werden können.

6.5.12 Schlüsselpersonenrisiko (anlagegefährdend)

Das wirtschaftliche Ergebnis der Bosporus Shipyard A.S. ist in hohem Maße mit den persönlichen Fähigkeiten, Erfahrungen und Kontakten des Projektmanagements verbunden. Das Projektmanagement für das vorliegende Beteiligungsangebot liegt wesentlich in den Händen der Projektgesellschaft. Es kann keine Gewähr dafür übernommen werden, dass nicht während der Beteiligungslaufzeit wichtige Entscheidungsträger aus dem Management der Projektgesellschaft und der Bosporus Shipyard A.S. ausscheiden oder lokale Partner und Berater nicht mehr zur Verfügung stehen und sich dadurch negative Einflüsse auf die wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft und damit mittelbar auch auf die Wertentwicklung der Anteile an der Fondsgesellschaft ergeben.

6.5.13 Anteilsfinanzierung (anlegergefährdend)

Dieses Beteiligungsangebot schließt kein Angebot über eine Finanzierung der zu leistenden Beteiligungssumme ein. Für den Gesellschafter besteht grundsätzlich die Möglichkeit, die Beteiligung über ein Darlehen zu finanzieren. Der Gesellschafter sollte jedoch dabei beachten, dass nach dem Beteiligungskonzept für die ersten Jahre keine laufenden Ausschüttungen vorgesehen sind und er insofern für die laufenden Zins- und Tilgungszahlungen des in Anspruch genommenen Darlehens andere Vermögenswerte verwenden muss. Sollten auch die geplanten Rückflüsse geringer ausfallen oder komplett ausfallen oder sollte sogar ein Totalverlust des eingesetzten Kapitals eintreten, muss der Gesellschafter die Rückzahlung seiner Darlehensschuld zzgl. Zinsen unter Umständen vollständig aus seinem sonstigen Vermögen leisten. Sollte dies nicht hinreichend möglich sein, können schlimmstenfalls die Zahlungsunfähigkeit und damit die Insolvenz des Anlegers eintreten.

6.6 Risikokumulation

Durch das kumulative Auftreten mehrerer der vorgenannten Faktoren können deutlich schlechtere Ergebnisse als erwartet erwirtschaftet werden. Dies hätte eine negative Auswirkung auf die Wirtschaftlichkeit der Beteiligung. Eine Beteiligung wird daher nur Gesellschaftern empfohlen, die aufgrund ihrer Einkunfts- und Vermögenssituation im Extremfall auch einen Totalverlust der Beteiligung hinnehmen könnten.

Aus Sicht der Anbieterin bestehen keine weiteren wesentlichen Risiken für den Gesellschafter, die Vermögensanlage selbst oder die Prognose als die dargestellten.

7 Das Sicherheitskonzept

Die Investition in Infrastruktur bietet Anlegern eine klare Sicherheitsstruktur. Obwohl die bislang staatlich finanzierten Projekte zunehmend auf private Investoren übertragen werden, bleibt die Planungs- und Genehmigungshoheit beim Staat. Die in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen, den Ministerien, den zuständigen Behörden und Ämtern eingeholten Genehmigungen sind nicht nur die Grundlage, sondern bilden auch die Gewähr für die Realisierung des Investitionsvorhabens. Hinzu kommen weitere Vorteile, die das Sicherheitskonzept abrunden.

7.1 Kalkulierbare Risiken und Chancen

Die Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG investiert über die Beteiligung an der Bosphorus Shipyards A.S. in einen Service- und Reparaturhafen in der Türkei. Das Projekt, die Bedingungen und die Gesamtinvestitionskosten sind der Gesellschaft vor Durchführung der Investition bekannt und können von ihr bewertet werden.

7.2 Genehmigte Projekte

Die Einholung von Genehmigungen setzt umfangreiche Vorleistungen von Architekten, Statikern und Infrastrukturexperten voraus. Bis zur endgültigen Erteilung der Genehmigungen stehen weder die Durchführbarkeit noch die Rahmenbedingungen und damit die Gesamtkosten eines Vorhabens fest.

Das Kostenrisiko für die Genehmigungen haben bereits die Initiatoren getragen. Sämtliche Bau-, Ausführungs- und Betriebsgenehmigungen des Türkischen Verkehrsministeriums (T.C. Ulaştırma-Bakanlığı DLH) liegen vor. Auch die Bauarbeiten haben bereits begonnen und sind fortgeschritten. Das Bauvorhaben wurde von Beginn an von Lloyd Türkei überwacht und nach Bauabschnitten zertifiziert. So werden Investitionsrisiken entscheidend reduziert.

7.3 Die Präsenz vor Ort

Eine erfolgreiche Cross-Border Investition setzt neben interkulturellen Kompetenzen eine genaue Kenntnis der Rechtslage, der Märkte und der Handelsbräuche vor Ort voraus. Dies kann nur mit einem Projektmanagement erreicht werden, das vor Ort über praxiserprobte Erfahrungen verfügt. Das Projektmanagement von DALSAN ist bereits über 35 Jahre erfolgreich in der Türkei tätig und kann eine Vielzahl von Referenzprojekten nachweisen.

Die Beteiligungen an dem Infrastrukturvorhaben der Bosphorus Shipyard A.S. sind durch die Bosphorus Shipyard Asset Management GmbH gebündelt. DALSAN agiert als Projektmanager, der die Projekte für die Bosphorus Shipyard A.S. plant, entwickelt und durchführt. Das operative Team setzt sich aus erfahrenen Experten verschiedener Fachgebiete zusammen, die über das notwendige Know-how und ein praxiserprobtes Netzwerk auf lokaler und regionaler Ebene verfügen. Die Ingenieure, Architekten und Experten für maritime Infrastrukturvorhaben haben persönlichen Zugang zu den Behörden, politischen Entscheidungsträgern und weiteren am Vorhaben Beteiligten vor Ort. Sie verfügen auch über die notwendigen Erfahrungen in der Berücksichtigung der örtlichen politischen Gegebenheiten. Nur durch die enge Einbindung aller Beteiligten können die Geschäftsprozesse optimal gesteuert und die Chancen eines innovativen Vorhabens in einem aufstrebenden Markt effektiv genutzt werden.

7.4 Bankenunabhängige Finanzierung - Eigenkapitalfinanziertes Projekt

Die Kosten für die Planung und Errichtung des Service- und Reparaturhafens inklusive aller technischen Ausstattungen werden etwa 174 Millionen Euro betragen. Davon hat DALSAN Gruppe aus eigenen Mitteln und ohne Fremdfinanzierung die Planung, Entwicklung und Einholung der Genehmigungen ebenso finanziert wie die Aufschüttung, die bisher zu circa 2/3 abgeschlossen ist. Insgesamt wurden diese Investitionen mit etwa 88 Millionen Euro bewertet. DALSAN wird weiterhin in diesem Projekt investiert bleiben.

8 Investitionsstandort Türkei

Die Türkei wurde am 29. Oktober 1923 als demokratische Republik gegründet. Im vergangenen Jahr haben die 71,05 Mio. Einwohner ein Bruttoinlandsprodukt (BIP) von 798,9 Mrd. US-Dollar erwirtschaftet. So erreicht die Türkei ein BIP von über 11.170 US-Dollar je Einwohner in 2008.

8.1 Volkswirtschaft

Die türkische Wirtschaft erreichte in den vergangenen Jahren hohe Wachstumsraten. Die Entwicklung des BIP und der Inflationsrate der Türkei in den Jahren von 2001 bis 2008 zeigt die folgende Tabelle:

Bruttoinlandsprodukt		
Jahr	BIP (real)	Inflation
Veränderungen in %		
2001	-5,7	54,4
2002	6,2	45,0
2003	5,3	25,3
2004	9,4	12,0
2005	8,4	8,0
2006	6,9	9,9
2007	4,6	8,4
2008	3,4	10,8**
2009	2,3*	7,6*

Quelle: bfai *Prognose **Schätzung

Die Türkei hat sich in den vergangenen sechs Jahren mit einem enormen Wachstum bemerkenswert entwickelt. Eine besondere Herausforderung besteht darin, die großen Strukturunterschiede zwischen dem industrialisierten Westen und seiner modernen Industrie (insbesondere in den großen Metropolen) einerseits und dem agrarisch strukturierten und weniger entwickelten Osten andererseits zu überwinden.

Der Großraum Istanbul erreicht beispielsweise 41 % des durchschnittlichen Einkommens der 15 alten EU-Staaten, der Osten hingegen nur 7 %. Diverse Projekte, u. a. die großen Staudamm-Projekte (Südostanatolien-Projekt (GAP)) tragen zu einer Verbesserung der Verhältnisse bei. Zudem gibt es innerhalb der türkischen Volkswirtschaft erhebliche strukturelle Bemühungen. So trägt die Landwirtschaft zum Bruttonettoprodukt (BSP) lediglich 7,6 % (2008) bei, beschäftigt aber 30,6 % der Arbeitskräfte. Die Industrie trägt 16,1 % zum BSP bei, der Dienstleistungssektor 58,5 %. In der Industrie arbeiten 19,3 % aller Erwerbstätigen, während im Dienstleistungssektor 44,5 % beschäftigt

sind. Seit 1996 besteht zwischen der Türkei und der EU eine Zollunion (52 % der Exporte gehen in die EU, 46 % der Importe stammen aus der EU).

Die Türkei scheint auch ihre Inflation mittlerweile in den Griff bekommen zu haben. Die Inflation erreichte in den 1990er Jahren zweistellige Zahlen, 2006 sank sie auf 9,9 %. Am 1. Januar 2009 wurde die Yeni Türkische Lira durch die TL (Türk Lirası) ersetzt. Der Wechselkurs lag im Juli 2009 bei 1 Euro = 2,12 TL.

Eine weitere wirtschaftliche Herausforderung für die Türkei stellt die hohe Staatsverschuldung dar. Bezogen auf das BSP beträgt sie 63,9 %. Die Nettoneuverschuldung wurde in den vergangenen Jahren jedoch stark reduziert und lag im Jahr 2006 fast bei null.

Die wichtigsten Wirtschaftssektoren sind die Textilindustrie, der Tourismus, die Automobilindustrie und die Elektronikbranche. Die Investitionen von ausländischen Unternehmen in der Türkei liegen bei ca. 14,7 Mrd. Euro (2008), davon allein 6,7 Milliarden aus Deutschland. Im Jahr 2002 gab es 5.129 ausländische Kapitalgesellschaften, die in der Türkei aktiv waren, die meisten davon aus EU-Staaten. Der Staat nahm allein 2005 durch Privatisierungen von Staatsunternehmen 20 Mrd. US-Dollar ein. Die folgenden Tabellen zeigen den sich lebhaft entwickelnden Außenhandel der Türkei der vergangenen Jahre und die Haupthandelspartner.

Entwicklung des Außenhandels (in Mrd. US-Dollar und in % gegenüber dem Vorjahr)						
	2006		2007		2008	
	Mrd. US\$	% gg. Vorjahr	Mrd. US\$	% gg. Vorjahr	Mrd. US\$	% gg. Vorjahr
Ausfuhr	139,6	+20	170,1	+22	202,0	+19
Einfuhr	85,5	+16	107,3	+26	132,0	+23
Quelle: bfai.						
Haupthandelspartner in 2008						
Ausfuhr (in %) nach			Einfuhr (in %) von			
Deutschland	9,8		Deutschland	9,3		
Vereinigtes Königreich	6,2		Russland	15,5		
Italien	5,9		Italien	5,5		
USA	3,3		Volksrepublik China	7,8		
Frankreich	5,0		Frankreich	4,5		
Spanien	3,1		USA	5,9		
Russland	4,9		Ukraine	3,0		
Irak	3,0		Schweiz	2,8		
sonstige Länder	52,8		sonstige Länder	45,7		
alle EU Länder zusammen	51,3		alle EU Länder zusammen	37,0		

Hauptprodukte des Außenhandels in 2008			
Ausfuhr Güter (Anteil in %)		Einfuhr Güter (Anteil in %)	
Bekleidung	16,0	Maschinen	11,5
Kraftfahrzeuge	13,9	Erdöl und mineralische Brennstoffe	23,9
Maschinen	7,8	Kraftfahrzeuge	6,3
Eisen und Stahl	11,3	Elektronische Erzeugnisse	6,9
Textilien	9,9	Organische Chemikalien	2,2
Quelle: bfai			

Die Türkei erstreckt sich geografisch über zwei Kontinente. Anatolien, der asiatische Teil des türkischen Staatsgebiets, nimmt etwa 97 % der Fläche ein. Den europäischen Teil bildet das östliche Thrakien, er umfasst etwa 3 % der Landesfläche. Die Türkei verfügt über eine sehr junge Bevölkerung. Über 53 % der Bevölkerung sind unter 30 Jahren, der Altersdurchschnitt liegt bei etwa 27,1 Jahren. Ein Land mit Wachstumspotenzial!

„Die Türkei boomt. Deutsche Unternehmen haben die Türkei bereits in den 80er Jahren als Investitionsland entdeckt“, sagt der Geschäftsführer der deutsch-türkischen Handelskammer in Istanbul. Auf seinem Schreibtisch stapeln sich die Anfragen deutscher Unternehmer, die in der Türkei investieren wollen. Seit Mitte der 1990er Jahre verlagern europäische und asiatische Firmen ihre Produktionsstätten zunehmend in die Türkei. Puma, Hugo Boss und weitere bekannte Markenhersteller lassen in Vororten von Istanbul ihre Produkte herstellen. Mercedes-Benz produziert Lastkraftwagen in Anatolien, MAN lässt Busse in Ankara montieren, und Bosch-Siemens produziert Kühlschränke, Waschmaschinen und andere Haushaltsgeräte am Bosphorus.

Über 2.000 deutsche Firmen und über 1.000 Tochterfirmen, deutsch-türkische „Joint ventures“ haben sich in den vergangenen Jahren in der Türkei angesiedelt. Die Aufnahme des Landes zwischen Orient und Okzident in die europäische Zollunion im Jahr 1996 hat den Handelsaustausch erleichtert. Seitdem ist die wirtschaftliche Entwicklung nicht zu bremsen. Auch für den Mittleren Osten, Russland und dem Kaukasus ist die Türkei ein wichtiger Handels- und Industriepartner. Längst gilt das Urlaubsland durch die EU-Beitrittsbemühungen und die sukzessive Anpassung an europäische Standards als starker Wirtschaftspartner für Länder und Unternehmen aus aller Welt. Doch in welchen Bereichen lohnen sich Investitionen?

Vom 5. bis 9. Juni 2007 fand in Kocaeli, südöstlich von Istanbul, die erste türkische Umwelttechnologiemesse statt. Unterstützt wurde die Messe vom türkischen Ministerium für Umwelt und Forstwirtschaft, da die Türkei im Zuge der Annäherung an die EU einen Schwerpunkt auf den Bereich Umwelt gelegt hat. Die Türkei ist in Umweltfragen bemüht und stellt neue Standards auf, besonders im Umgang mit Abfall- und Abwasserentsorgung, aber auch hinsichtlich umweltschonender Transporte, der Logistik und erneuerbarer Energien.

8.2 Türkei als Markt und seine Alleinstellungsmerkmale

Die Türkei bietet mit über 71 Millionen Einwohnern eine einmalige, konkurrenzlose Fülle an Vorteilen:

- das Land spannt nicht nur geographisch die Brücke zwischen Europa, Zentralasien und dem Mittleren Osten, sondern bildet auch kulturell die zentrale Schnittstelle zwischen Orient und Okzident
- Reichtum an Energie- und Bodenressourcen
- junge, dynamische Bevölkerung mit einem Durchschnittsalter von 27 Jahren
- junge, bestqualifizierte und motivierte Arbeitskräfte – hoher Arbeitsethos
- (ca. 400.000 Universitätsabschlüsse pro Jahr – Tendenz steigend)
- Arbeitskräfte mit guten bis sehr guten Fremdsprachenkenntnissen
- Kostengünstiger Produktionsstandort, großzügige staatliche Investitionsförderung
- enorm wachsender Binnenkonsum
- Qualitäts- und Produktivitätsfortschritte haben stark zugenommen
- hohe Investitionen der Regierung in die Förderung der Forschung
- wirtschaftliche Reformen der Regierung, neue Gesetze und bilaterale Abkommen im Hinblick auf die EU- Beitrittsverhandlungen schaffen weitere Investitionsfelder und -chancen
- Unternehmertum mit Initiativen und Visionen
- zunehmend nutzen Staaten und Unternehmen die Türkei als Umschlagplatz

8.3 Günstiges Investitionsklima

- Wachsende positive Stimmung des freien Unternehmertums
- Abnahme von komplizierter Bürokratie
- Direktoratate für ausländische Investitionen und dadurch erhebliche Vereinfachungen
- einfache und unkomplizierte Genehmigungsverfahren – teilweise nur Registrierung
- 100prozentiger ausländischer Anteilsbesitz möglich – somit Gleichstellung der ausländischen und inländischen Investoren

Die Türkei hat eine äußerst dynamische und multidimensionale Wirtschaft. So belegt sie Platz 15 der größten Volkswirtschaften weltweit und Platz 6 im Vergleich zu den EU-Mitgliedstaaten. Mit einem FDI- Inflow von 21,9 Mrd. USD belegt die Türkei Platz 3 unter den attraktivsten Investitionsländern der Welt. Seit 2002 stieg das türkische BIP jährlich um i. M. 7 %. Im Jahr 2009 wird das Wachstum laut Schätzungen bei etwa 2,3 % liegen.

Der Export stieg in den vergangenen vier Jahren um 240 % – allein der Handel mit dem Iran hat 2008 um 260 % zugelegt. Hinzu kommen die Exporte nach Russland, die 2008 um 195 % in gewachsen sind. Die aktuelle Finanzkrise beeinflusst selbstverständlich den Außenhandel und somit auch die türkische Industrie. Jedoch scheint der türkische Binnenmarkt mit seiner starken Binnennachfrage insbesondere nach Konsumgütern stabiler zu sein, als Analysten erwartet haben.

8.4 Bevölkerung

Mit den über 71 Millionen Einwohnern, davon über 53 % unter 30 Jahren, nimmt die Türkei den vierten Platz im europäischen Vergleich der 27 EU-Länder und den ersten Platz im direkten Vergleich mit den neuen EU-Mitgliedern ein. Neben der hohen Dichte an Erwerbstätigen besitzt die Türkei einen vergleichsweise hohen Anteil an ausgebildeten Fachkräften. Viele EU-Staaten können nicht mithalten.

EU- Länder	Erwerbstätige in Millionen
Türkei	24,7
Polen	16,9
Rumänien	9,3
Tschechien	5,4
Ungarn	4,2

8.5 Wirtschaftswachstum und Prognosen

Nach Prognosen des Internationalen Währungsfonds (IWF) wird die Türkei bis 2013 Rang 13 der 20 größten Volkswirtschaften der Welt einnehmen. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) dürfte gemessen an der Kaufkraftparität weiter steigen – bis 2013 auf 1,5 Billionen US-Dollar. Der neue OECD-Bericht „Agricultural Outlook 2008-2017“ prognostiziert, dass die Türkei mit ihrer Wachstumsrate in den nächsten zehn Jahren hinter Indien und China Rang drei belegen wird. Bis 2014 soll Indien eine höhere Wachstumsrate als die Türkei verzeichnen. Danach allerdings wird sich die Rate auf 5,3 % verlangsamen, während die Türkei schneller wächst und Indien überholt. Die türkische Wirtschaft birgt ein enormes Wachstumspotenzial. Schon jetzt besitzt sie ein Volumen von ca. 500 Milliarden US-Dollar. Bis zum voraussichtlichen EU-Beitritt werden es ca. 1,3 Billionen US-Dollar sein. Analysten wie Charles Kovacs halten für die nächsten Jahre einen FDI-Zustrom von ca. 30 Milliarden US-Dollar für realistisch.

Die Zukunft der Türkei als Investitionsland wird deshalb ausgesprochen positiv bewertet. Angesichts ihrer hervorragenden polyvalenten Voraussetzungen und der darauf aufbauenden Wachstumsdaten der vergangenen zehn Jahre wird die Türkei über ihre schon jetzt immense Gewichtung hinaus spätestens mit dem Erhalt ihrer vollen EU-Mitgliedschaft als strategische, ökonomische und politische Brücke zwischen dem Mittleren Osten und Europa eines der bedeutendsten und einflussreichsten Länder sein. Die Türkei hat mit ihrer gestärkten Wirtschafts- und Finanzmarktstruktur eine Stabilität erreicht, die sie heute weniger anfällig für externe Entwicklungen macht. Dies wurde deutlich, als die Türkei die gegenwärtigen Turbulenzen an den globalen Märkten bislang mit eher leichten Irritationen und Einbrüchen überstehen konnte.

8.6 Ziele der türkischen Wirtschaftspolitik

Zu den wichtigsten Zielen der Wirtschaftspolitik der Türkei gehören:

- Ausbau und Entwicklung der Infrastruktur (Energie, Verkehr und Logistik)
- Ausbau der Wirtschaft und der wirtschaftlichen Möglichkeiten für Investitionen in der Türkei
- Förderung von ausländischen Investitionen (Zufluss von Finanzmitteln, Technologie- und Know-how-Transfer)
- Entwicklung des Baugewerbes
- Weitere Integration der Türkei in den Weltmarkt
- Privatisierung von staatlichen Unternehmen
- EU- Vollmitgliedschaft der Türkei

8.7 Ausblick

Insgesamt prägen folgende Sachverhalte das positive Investitionsumfeld in der Türkei:

- ein stark wachsender, stabiler Investitionsmarkt
- Vereinfachung der Bürokratie
- Wachsende, junge Bevölkerung – über 71 Mio. Einwohnern mit einem Durchschnittsalter von 27 Jahren
- progressive Anpassung an die EU- Standards
- strategisch wichtige geographische Lage
- Logistikkreuz zwischen Europa und Asien
- solide, zukunftsorientierte Investitionen
- attraktive Renditen

8.8 Logistikzentren in der Türkei

Aufgrund der günstigen Wachstumsperspektiven innerhalb der Logistikbranche engagieren sich immer mehr ausländische Unternehmen in der Türkei. Ihre Zahl auf dem Logistikmarkt wird auf ca. 25 geschätzt mit steigender Tendenz. Die meisten dieser Unternehmen stammen aus den USA. Neben den positiven Wirtschaftserwartungen bilden die vergleichsweise niedrigen Lohnkosten und die günstige geographische Lage der Türkei zwischen Europa und Asien die Hauptbeweggründe für das ausländische Investitionsinteresse.

Als Logistikkreuz eignet sich die Türkei in vielfacher Hinsicht. Die meisten Logistikfirmen haben ihren Hauptsitz in der Türkei im Gebiet von Istanbul und unterhalten auch regionale Niederlassungen in anderen Teilen des Landes. Fachleute rechnen für die bevorstehenden Jahre mit weiteren Investitionen internationaler Firmen.

Sämtliche international bekannte Logistikunternehmen sind in der Türkei vertreten. Der sich verschärfende Wettbewerb auf dem Markt sorgt dafür, dass die Qualität der logistischen Dienstleistungen in der Türkei steigt und ein höherer Standard erreicht wird. An dem Konkurrenzkampf sind in dieser Branche etwa 21 Logistikunternehmen beteiligt, die auch den Hauptanteil des Marktes ausmachen.

Die meisten Firmen verfolgen Expansionspläne, um ihre Marktpositionen auszubauen. Ein besonderer Nutznießer des positiven Trends auf dem Markt für Transportlogistik sind die Sparten Schifffahrt und Kurierexpressdienste. In der Sparte Expressdienste sind vor allem die türkischen Niederlassungen bzw. Tochtergesellschaften internationaler Unternehmen wie DHL, ZNT, FedEx und UPS tätig. Die Unternehmen bauen ihre Geschäftstätigkeit zügig aus. DHL Global Forwarding strebt nach eigenen Angaben die Marktführerschaft in der Türkei an. Besonders intensiven Gebrauch von Expressdiensten machen türkische Unternehmen der Textil- und Automobilbranche.

Große Logistikzentren mit gut ausgebauten Anbindungen an Häfen, Flughäfen und andere Verkehrsknotenpunkte existieren in der Türkei noch nicht. Moderne multimodale Terminals mit der Vernetzung von Schiene, Straße und Luftfahrt sind jedoch in Planung.

8.9 Zunehmender Tankerverkehr - Knotenpunkt für Öl- und Gastransporte

Pipeline-Projekte machen die Türkei zur Drehscheibe für Öl- und Gaslieferungen. Die Türkei war fünf Jahrzehnte lang Bollwerk des Westens gegenüber der Sowjetunion und dem unruhigen Nahen Osten. Heute nimmt sie eine neue, wichtige geostrategische Rolle ein: Sie wird zu einem wichtigen Knotenpunkt für Westeuropas Energieversorgung. Fast drei Viertel der globalen Rohölreserven und 72 Prozent der bekannten Gasvorkommen liegen in der Nachbarschaft der Türkei. Damit wird die Türkei zum Korridor zwischen den an Öl und Gas reichen Ländern Mittelasiens sowie des Nahen Ostens und Westeuropa. Studien des türkischen Industrie- und Unternehmerverbandes TÜSIAD bestätigen diese Entwicklung.

Noch laufen Tanker die Öl-Pier von Ceyhan nur etwa alle zwei Tage an. Aber türkische Planer sehen den Ort an der Bucht von Iskenderun nahe der Grenze zu Syrien bereits als das "Rotterdam des Mittelmeeres". In Ceyhan endet die zweitlängste Rohöl-Transportleitung der Welt, die BTC-Pipeline – benannt nach den Orten, die sie miteinander verbindet: Durch die 1.776 Kilometer lange Leitung wird Rohöl aus den Fördergebieten bei Baku am Kaspischen Meer über das georgische Tiflis zum türkischen Mittelmeerhafen Ceyhan gepumpt. Von hier transportieren Tanker das aserbaidzhanische Öl zu den Raffinerien in Frankreich, Italien und Spanien, aber auch nach Asien und in die USA. Derzeit kommen rund eine halbe Million Fass Rohöl nach Ceyhan, bis Ende 2009 soll die Transportleistung der vor sechs Monaten eröffneten Pipeline auf zwei Million Fass im Jahr erhöht werden. Der Tankerverkehr wird sich laut Aussage der türkischen Marine vervierfachen. Weitere Pipelines sollen bis 2011 fertig gestellt werden. Aus diesem Grund plant die Marine, allein für die Küstenwache zehn neue Schiffe zu bauen.

In Ceyhan endet auch die bereits 1976 in Betrieb genommene Zwillingspipeline, die in die irakischen Fördergebiete bei Kirkuk und Basra führt. Die Leitungen haben eine Kapazität von knapp 71 Mill. Tonnen pro Jahr. Diese Kapazitäten wurden jedoch zuletzt 1990 erreicht. Wegen des Irak-Krieges und zahlreicher Anschläge liegt die Pipeline heute praktisch still. Seit Januar kamen nur etwa 135 000 Tonnen irakisches Öl in Ceyhan an. Zurzeit wird an der Instandsetzung dieser Pipeline gearbeitet; 2010 soll wieder irakisches Öl nach Ceyhan gepumpt werden.

Die Türkei gewinnt auch bei der Gasversorgung immer mehr an Bedeutung für Europa. Zwei Hauptleitungen führen in die Türkei: Eine kommt aus dem Iran, die andere verläuft unter dem Schwarzen Meer und transportiert russisches Erdgas. Beide Leitungen treffen sich an einem

Verteilungszentrum bei Ankara. Zwei weitere Leitungen sind geplant. Eine soll Erdgas aus Turkmenistan unter dem Kaspischen Meer hindurch nach Baku transportieren und von dort dem oben beschriebenen Verlauf der BTC-Ölpipeline folgen.

Anfang 2006 unterzeichnete der türkische Energieminister Hilmi Güler in Kairo eine Vereinbarung über die langfristige Sicherung der Energiequellen. Der Bau einer weiteren Erdgasleitung, die von Ägypten über Syrien nach Ankara verlaufen soll, wird geplant. Vom Gas-Drehkreuz Ankara soll das Erdgas auf drei Routen nach Westeuropa fließen. Eine Leitung, die Nabucco-Pipeline, wird über Bulgarien, Rumänien und Ungarn zum Gasverteilungszentrum des Energiekonzerns OMV im österreichischen Baumgarten führen. Baubeginn wird voraussichtlich 2011 sein. Eine zweite Leitung soll über Griechenland, Albanien und das frühere Jugoslawien nach Österreich verlaufen. Bereits im Bau ist eine dritte Rohrleitung, die unter den Dardanellen nach Griechenland und weiter durch die Adria nach Italien verläuft.

9 Die Schifffahrtsindustrie

9.1 Vorbemerkungen

Das Marmarameer zwischen den Dardanellen und dem Bosphorus ist weltweit eines der am dichtesten befahrenen Meere. Jedes Jahr finden alleine auf dem Marmarameer etwa 50.000 Schiffsbewegungen statt. Diese entfielen 2005 auf etwa 35.000 Frachtschiffe, etwa 10.000 Öltanker und etwa 5.000 Massengutfrachter; die Tendenz ist steigend. Täglich fahren etwa 15 Supertanker durch die türkischen Meerengen. Für Bulgarien, Rumänien, die Ukraine und Georgien verläuft die einzige Verbindung mit den Weltmeeren durch das Marmarameer. Besondere Bedeutung hat die Strecke für den Außenhandel Russlands. Die russische Handelsmarine stellt die größte Flotte auf dem Marmarameer, etwa die Hälfte des russischen Seehandels wird über dieses Meer abgewickelt.

Das Marmarameer liegt auf der Strecke zwischen den Ölterminals am Schwarzen Meer und den europäischen Häfen am Mittelmeer und am Atlantik, auf der sämtliches Öl aus dem zentralasiatischen Teil Russlands und Aserbaidschans in den Westen transportiert wird. Durch das System der türkischen Meerengen transportierten Tanker im Jahr 2002 insgesamt 119 Millionen Tonnen Rohöl, bis 2010 soll die Menge auf 155 Millionen Tonnen gesteigert werden.

Das Marmarameer ist auch eine bedeutende Fernhandelsroute. Über 90 % der türkischen Außenhandelsgüter werden über die See transportiert. Von den 100 größten Häfen des Landes befinden sich 34, die 1996 knapp die Hälfte aller Handelsgüter anlandeten, am Marmarameer. Weitere 30 liegen am Schwarzen Meer und sind auf den meisten Handelsrouten nur über das Marmarameer zu erreichen.

Quer über das Marmarameer fährt eine Vielzahl öffentlich und privat betriebener Ro-Ro-Fähren, die den stark industrialisierten Norden und insbesondere Istanbul mit dem asiatischen Teil der Türkei verbinden. Wichtige Fährhäfen neben Istanbul sind Eskihisar, Topçular, Bandırma, Bursa und Ambarlı. Insgesamt fahren täglich etwa 2.000 Fähren quer über das Marmarameer, ein großer Teil davon läuft mindestens eine Station in Istanbul an.

Die Welthandelsorganisation geht davon aus, dass die Schifffahrtsindustrie durch die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise um etwa 10 % zurückgegangen ist. Große Containerschiffe und klassische Exportländer sind stark betroffen. Deutschland verzeichnete zum Beispiel im Februar 2009 etwa 22 % weniger Ausfuhren als im Vergleichsmonat des Vorjahres. Bis Ende 2008 lagen 486 große Containerschiffe – etwa 9 % des weltweiten Gesamtbestandes – vor Anker. Feeder-Schiffe sind weniger betroffen.

Wachstumsländer sind von dieser Entwicklung weniger betroffen. Die Liegezeiten in den Häfen sind in der Krise natürlich gesunken, weil weniger Container be- und entladen werden. Vor der Krise haben größere Schiffe etwa 2.000 Container an einem Hafen be- und entladen, heute sind es etwa 1.650. Für die Schiffe bedeutet das, dass sie auf ihrer Route mehr Häfen ansteuern müssen, um so viel Ladung wie möglich aufzunehmen – vorausgesetzt sie passen in den Hafen hinein. Insbesondere moderne Schiffe können aufgrund ihres Tiefganges und ihrer Größe nicht in jedem Hafen anlegen.

Der größte Teil der Transporte im Außenhandel kann nur über den Seeweg durchgeführt werden. Vor allem bei den wichtigsten türkischen Exportcontainerhäfen der Türkei am Ägäischen Meer und am Marmarameer machen sich Kapazitätsengpässe deutlich bemerkbar, die zu Behinderungen bei der Abwicklung der Warenausfuhren führen. Dies macht Investitionen in die maritime Infrastruktur dringend notwendig.

Der Bedarf an modernen Hafenanlagen in der Türkei hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Die über türkische Häfen umgeschlagene Containermenge stieg von rd. 2,5 Mio. TEU im Jahre 2004 auf 5,5 Mio. TEU im Jahre 2008. Von der letztgenannten Menge entfielen 1,9 Mio. TEU auf die von der Staatsbahn TCDD betriebenen Seehäfen und 3,6 Mio. TEU auf private Häfen, die unter dem Dach des Verbandes TÜRKLİM (Türkiye Limanlar Birliği) organisiert sind. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich das Seetransportvolumen bei allgemeiner und Trockenfracht von 41,9 Mio. t auf 90,9 Mio. t im Jahr.

Zur Beschleunigung der notwendigen Investitionen wurde 2005 mit der Privatisierung der sechs wichtigen Seehäfen begonnen, die unter der Verwaltung der TCDD standen. Bei den Mittelmeerhäfen Mersin und Iskenderun ging der Zuschlag an das Konsortium PSA-Akfen (PSA = Port Singapor Authority). Für die kommenden Jahre ist die Privatisierung der Häfen Izmir, Samsun am Schwarzen Meer sowie Derince und Bandirma am Marmarameer vorgesehen.

Ein Teil der Seetransporte im türkischen Außenhandel erfolgt durch Schiffe, die unter ausländischer Flagge verkehren. Nach Angaben der türkischen Seehandelskammer (Deniz Ticaret Odasi) betrug der ausländische Anteil 2007 bei den Importen 74,3% und 82,0% bei den Exporten. Von Bedeutung ist auch der Schiffsverkehr mit Ro-Ro-Schiffen für den kombinierten See- und Landtransport. Der Ro-Ro-Verkehr wächst jährlich um über 6,0%. Die Zahl der mit Ro-Ro-Schiffen transportierten Fahrzeuge erreichte 2008 eine Höhe von rd. 115.000. Dies waren 18,6% aller aus der Türkei herausfahrenden Fahrzeuge im Gütertransport. Insgesamt sieben Firmen mit 22 Ro-Ro-Schiffen bieten auf acht Linien ihre Dienste an. Die wichtigsten Ro-Ro-Verbindungsstrecken sind von jeweils Pendik, Cesme und Ambarli nach Triest, des Weiteren von Samsun nach Novorossisky, von Rize nach Poti und von Trabzon nach Sochi.

Wichtigste Häfen in der Türkei	
Häfen	Umschlagsvolumen in TEU
Private Häfen (Ambarli)	1.967.142
Häfen der Staatsbahn TCDD	1.721.845
Izmir	884.377
Mersin	636.289
Istanbul (Haydarpasa) / Andere	340.629 / 12.153
Insgesamt	5.562.435

9.2 Containerschiffmarkt

Die Charraten für Containerschiffe sind in den vergangenen Monaten zurückgegangen. Bei kleineren Feeder und Handysize-Schiffen (1.000 bis 1.999 TEU) lagen die Rückgänge bei rund 20%. Im Segment der Sub-Panamax-Schiffe (2.000 bis 2.999 TEU) gingen die Raten teilweise um 50% zurück, während im Panamax-Bereich (3.000 bis 5.099 TEU) Charrateneinbrüche bis zu 55% zu verzeichnen waren.

Konnte ein 2.500 TEU Schiff im Juli 2008 noch eine durchschnittliche Charter von USD 21.000,-/Tag erzielen, so waren es im Dezember nur noch durchschnittlich USD 11.500,-/Tag. Für ein Containerschiff der Panamax-Klasse mit einer Kapazität von 3.500 TEU konnte man Ende 2008 durchschnittlich gerade mal USD 17.000,-/ Tag erwarten. Sechs Monate zuvor waren es noch USD 29.500,-/Tag. Mittlerweile hat sich der Markt etwas beruhigt und die Charterraten ziehen wieder an.

Im Containersegment wird die Nachfrage noch einige Monate hinter dem Tonnageangebot bleiben. Ausgelöst wurde diese Entwicklung durch die globale Finanzkrise. Nachdem der Weltcontainerumschlag im Jahre 2007 mit ca. 11,4 % zum sechsten Mal hintereinander zweistellig gewachsen ist, rechnet Clarkson Research für 2008 und 2009 mit Steigerungsraten von lediglich 7,6% und 8,0%, wobei das Wachstum im asiatischen Raum und dem mittleren Osten realisiert wird. Clarkson Research prognostiziert, dass sich bis Ende 2009 ca. 60% der Container im asiatischen Raum bewegen werden. Wachstumsregionen wie der mittlere Osten und die Schwarzmeerregion werden ebenso gut befahren.

Die Kapazität von Vollcontainerschiffen hat sich 2007 um 14,2 % auf rund 10,7 Mio. TEU erhöht. 2008 lag die Steigerung bei 13,7 %, so dass das derzeit verfügbare Gesamtladevolumen 12,1 Mio. TEU umfasst.

Zu der bereits vorhandenen Tonnage kamen in den letzten Monaten 187 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 685.450 TEU hinzu. Für das Jahr 2009 dürfte die Wachstumsrate bei den Containerschiffsablieferungen wiederum bei 16,9 % und damit über der Steigerung des Frachtaufkommens liegen.

Ende 2008 sind Order für große Containerschiffe fast vollständig zum Erliegen gekommen. Allein der bisherige Auftragsbestand für die nächsten vier Jahre beläuft sich auf 1.199 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von über 6,1 Mio. TEU. Den Großteil der Angebotssteigerung werden die wirklich großen Schiffe auf sich vereinen. Gegenwärtig sind ca. 200 dieser auf mehr als 9.000 TEU ausgelegten Riesen bestellt. Sie werden insgesamt fast 2,5 Mio. TEU Kapazität aufweisen. Das sind 40,3 % der geordneten Containertonnage. Da diese Jumboschiffe erst seit einigen Jahren gebaut werden, existiert in diesem Segment noch kein Verschrottungspotenzial. Gemessen an der erwarteten Entwicklung der Nachfrage nach Tonnage wird es in diesem Segment in den kommenden 12-24 Monaten vermutlich zu einem Überangebot kommen.

Anders stellt sich die Situation in den kleineren Segmenten dar. Kleinere Schiffe können deutlich mehr Häfen anfahren. Zudem werden mit der Erschließung neuer Regionen, mit dem Bau von neuen Häfen, die kleiner ausfallen, kleinere Schiffe benötigt. Wurde 2007 noch jedes verfügbare Schiff ungeachtet des Alters dem Markt angeboten, steigt auch die Anzahl an Verschrottungen älterer Schiffe überproportional an. Das wird dazu führen, dass bestimmte Schiffstypen benötigt werden, die nicht am Markt zu bekommen sind.

9.3 Der Bulkermarkt

Nach Höchstständen im Juli 2008 sind auch die Charrerraten am Bulkermarkt ab Dezember stark gefallen. 2008 wurde von einzigartigen Gegensätzen gezeichnet. Die Jahrescharterraten der Capesize-Bulkcarrier (> 100.000 tdw - englisch: tons deadweight = Tonnen Tragfähigkeit) stürzten im Durchschnitt auf 25% ihres Rekordhochs vom Juli 2008. Zum Juli 2008 konnte mit einem solchen Schiff noch durchschnittlich USD 161.000,-/Tag verdient werden. Im Dezember waren es trotz einer leichten Festigung nur noch durchschnittlich USD 25.000,-/Tag. Natürlich muss man erwähnen, dass die Charrerraten in 2007 um die USD 100.000,- /Tag lagen. Ähnliche Auswirkungen hatte der September-Crash bei den Panamax-Schiffen (60.000 bis 79.999 tdw). Ihre Jahrescharterraten stürzten auf 23,3 % der Werte vom Juli 2008. Zu Mitte des Jahres lag die Charrerrate noch bei durchschnittlich USD 79.250,-/Tag - im Dezember konnte man für die gleiche Tonnage lediglich USD 22.000,-/Tag verlangen.

Dass die aktuelle Entwicklung nicht Jahrelang anhalten wird ist allen Marktbeteiligten bekannt. Der Markt ist zwar momentan noch geschwächt, doch die Akteure sind optimistisch. Konnte man im Juni für einen Panamax-Bulker eine Dreijahrescharter um die USD 60.000,-/Tag bekommen, so muss man sich heute mit Abschlüssen von durchschnittlich USD 35.000,-/Tag zufrieden geben. Nicht viel anders war die Entwicklung bei den Handymax-Bulkern. Wer Mitte 2008 einer Dreijahrescharter zustimmte, konnte über USD 43.500,-/Tag erreichen. Bei gleicher Leistung akzeptierten die Reeder heute etwa die Hälfte. Reedereien nutzen die Situation natürlich aus um ihren Profite zu erhöhen. Der Markt hat sich mittlerweile beruhigt. Die Charrerraten werden dem entsprechend wieder anziehen.

Auf Grund der Finanzkrise ist der weltweite Handel mit Eisenerz und Kohle ab November 2008 weitgehend zum Erliegen gekommen. Als klassische Exportländer keine Finanzierungen mehr für die Ankäufe dieser Rohstoffe arrangiert konnten, nahm die Nachfrage in Wachstumsländern zu - insbesondere China hat einen hohen Bedarf an Eisenerz, der nicht aus heimischen Förderquellen befriedigt werden kann.

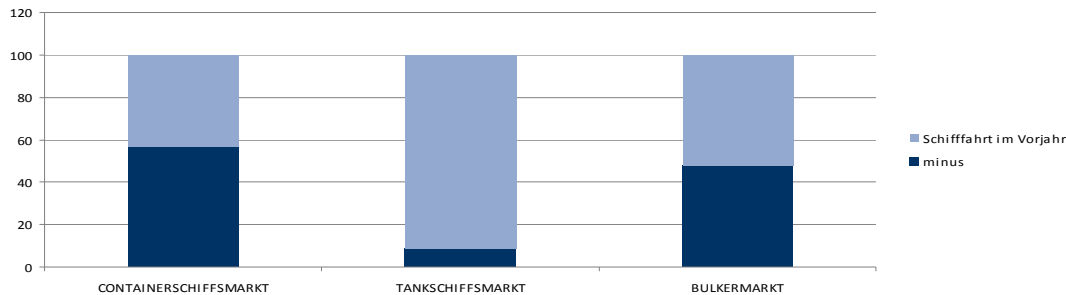
So sind die Verschiffungen nach China, Russland, Türkei und dem mittleren Osten auf Grund der günstigen Kaufpreise rapide gestiegen. Insgesamt ist die Verschiffungsrate noch um 6,7 % statt wie 2007 um 8 % gewachsen.

Ähnliches gilt für Kohle, den für Energieerzeugung und Stahlproduktion unentbehrlichen Bodenschatz. Die weltweiten Kohleimporte wuchsen 2008 um 2,7 %.

Vom gegenwärtigen Wachstumsschwund ist auch die Verladung von Stahlprodukten auf Multipurpose-Schiffe betroffen. Im Jahre 2007 stieg der Umschlag von Stahlprodukten noch um 5,9 % von 255 auf 270 Mio. Tonnen. In 2008 war noch eine Steigerung um 5,2 % zu verzeichnen. 2009 dürfte das Wachstum auch in diesem Segment nur noch auf 1,8 % Wachstum zurückgehen. Vergleichsweise konstant ist die Verschiffung von Forstprodukten. 2007 wurden 175 Mio. Tonnen verladen. Im Folgejahr dürfte das Wachstum sich auf 1,8 % summieren. 2009 wird mit einem weiteren Anstieg um 1,1 % gerechnet. Vor dem Hintergrund eines sich auf 1,2 % verlangsamenden Wachstums im Schüttgutmarkt bereiten die Orderzahlen vor allem bei Groß-Bulkern Kopfzerbrechen. Kleinere Schiffe sind kaum betroffen. Bis einschließlich 2012 sind Kapazitäten von 294,2 Mio. tdw geordert, das sind 72 % der derzeit fahrenden Flotte (407,7 Mio. tdw). Von den ehemals überzogenen Wachstumserwartungen zeugt, dass bei den ganz großen Schiffen die Kapazität der geordneten Flotte diejenige der bereits existierenden Capesize-Bulker um gut 6 % übersteigt.

Eine Folge des kürzlich zu Ende gegangenen Booms ist, dass viele Schiffe, die früher längst verschrottet worden wären, auf Grund der hohen Einnahmen immer noch rentabel betrieben wurden. Bei den Panamax-Bulkern sind über 20 % der Flotte älter als 20 Jahre. Bei den Handysize-Schiffen haben etwa 60% dieses Alter überschritten. Viele dieser Schiffe müssen in den kommenden zwei Jahren verschrotten werden. Immer mehr kleinere Schiffe werden benötigt um flexibel zu hantieren und um alle wichtigen Häfen ansteuern zu können.

Schiffsmarktentwicklung



9.4 Tankschiffmarkt

Der Tankschiffmarkt hat die globale Krise nahezu unbeschadet überstanden. Nach den aktuellen Annahmen der IEA (International Energy Agency) ist der Rohölbedarf in diesem Jahr lediglich um 0,2 mbd (Mio. Barrel/Tag) auf 85,8 mbd geschrumpft. In den USA verzeichnete die IEA einen Bedarfsrückgang um 1,0 mbd, der jedoch durch eine verstärkte Nachfrage aus den Wachstumsländern und aus dem asiatischen Raum ausgeglichen wurde. Für das nächste Jahr wird weltweit mit einem Nachfragewachstum von lediglich 1 % gerechnet.

Ohne Auswirkungen auf den Tankschiffmarkt blieb bislang ein Beschluss der OPEC. Die Öl exportierenden Länder hatten im November 2008 beschlossen, die Fördermengen um 1,5 mbd zu reduzieren. Ziel der Vereinbarung ist, die Preise zu stabilisieren. Diese waren nach einem im Juli 2008 erreichten Rekordhoch von USD 140,-/Barrel im Dezember 2008 wieder auf ein Niveau von etwa USD 40,-/Barrel zurückgefallen.

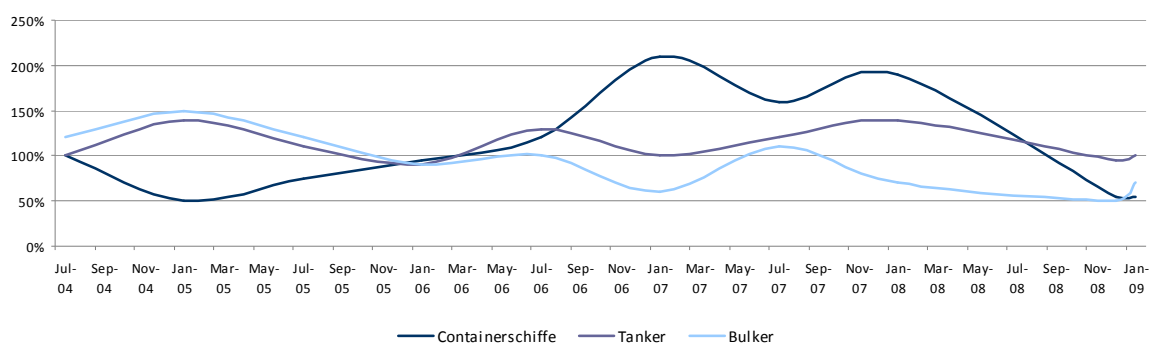
Im Tankschiffmarkt sind nicht langfristige Charterverträge ausschlaggebend, sondern der Spotmarkt diktiert das Geschehen: Mitte 2008 haben die Spoteinnahmen Höchstwerte erreicht. So lag die Charrate für die Einmalfahrt bei den VLCC Tankern (> 200.000 tdw) im Juli um USD 150.000,-/Tag. Analog hierzu wurden in der Suezmax-Klasse (120.000 bis 199.999 tdw) im gleichen Monat durchschnittlich USD 108.000,-/Tag erzielt - ein Wert, wie man ihn seit vielen Jahren nicht mehr gesehen hatte. Nach einem zwischenzeitlichen Preisabfall auf etwa USD 63.000,-/Tag im August 2008 pendelten sich die Spotraten bei den seither wieder langsamer fahrenden VLCC zwischen durchschnittlich USD 63.000,-/Tag und USD 75.000,-/Tag ein.

Insbesondere bei den kleineren Schiffen, die mehr als benötigt werden, blieb ein anhaltender Markteinbruch aus. Handysize-Produktentanker (30.000 bis 59.999 tdw) erzielten im Dezember noch Spot-Chartern von durchschnittlich USD 24.000,-/Tag und damit 80 % der Juliwerte. Bei den Schiffen

der Aframax-Klasse (80.000 bis 119.999 tdw) wurden nach einer Delle zum Jahresende noch USD 59.500,-/Tag und somit 91 % des Ergebnisses vom Juli erreicht.

Im Tankschiffssegment sind die Orderbücher gut gefüllt. Bis zum Halbjahr 2008 wurden insgesamt 62 Tankschiffe mit einer Gesamtkapazität von 5,4 Mio. tdw bestellt. Die Flotte wurde im zweiten Halbjahr 2008 um 189 Einheiten mit einer Gesamtkapazität von 19,1 Mio. tdw erweitert. Damit umfasst die Flotte der Tankschiffe von über 30.000 tdw aktuell 3.641 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 384,3 Mio. tdw. Der Auftragsbestand für die nächsten vier Jahre beläuft sich auf 1.377 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 167,1 Mio. tdw. Dies entspricht ca. 43 % der Tragfähigkeit der gegenwärtig fahrenden Flotte.

Charterratenindex



9.5 Car Carrier-Markt

Die Auswirkungen der weltweiten Finanzkrise haben die Automobilbranche schwer getroffen. Der Branchenspezialist CSM Worldwide hat seine Prognose für die Pkw-Produktion bis einschließlich 2014 deutlich reduziert. Aktuellen Zahlen zufolge ist die weltweite Autoproduktion im Jahre 2008 um 1,1 % auf 67,9 Mio. PKWs geschrumpft. Für das Jahr 2009 wird nochmals von einem Produktionsrückgang um 0,6 % ausgegangen. Damit hätten sich die weltweiten Produktionszahlen der Halbjahresprognose für 2009 um 6,9 Mio. und für 2010 um 6,3 Mio. Pkw reduziert. Erst ab 2011 soll die Produktion wieder an Fahrt aufnehmen und um 6,2 % wachsen. Besonders hart trifft es in diesem Jahr die amerikanische Autoindustrie. 2009 wird die Produktion hier auf etwa 60% des Niveaus von 2007 zurückgehen. Bei einer auch künftig stabilen Nachfrage nach sparsamen Modellen und der geringen Exportfähigkeit der amerikanischen Autoindustrie bleibt der Ferne Osten die wichtigste Verladeregion. Laut CSM wird die Autoproduktion in Japan und Korea im kommenden Jahr um 1,8 bzw. 4,3 % auf 11,2 bzw. 4,0 Mio. Pkw anwachsen.

Die Autoproduktion in China wird bereits im nächsten Jahr um voraussichtlich 5,9 % auf 7,9 Mio. Pkw ansteigen. Zum Vergleich: In Deutschland werden in 2009 voraussichtlich 5,2 Mio. Autos gebaut. Darüber hinaus gewinnen die Produktionsstandorte in Brasilien, Mexiko, Südafrika, Türkei, Thailand und Indien an Bedeutung, so dass sich die Fertigung auch weiterhin diversifiziert. Weltweit sollen 2014 über 85,3 Mio. neue Pkw die Werke verlassen.

In den letzten sechs Monaten haben 32 neue Schiffe mit einer Kapazität von 178.100 Kraftfahrzeugeinheiten (Cars) ihre Fahrt aufgenommen, während drei durchschnittlich 30 Jahre alte

Car Carrier mit einer Kapazität von 10.850 Cars zur Verschrottung verkauft wurden. Damit ist das Verschrottungspotenzial noch lange nicht ausgeschöpft. Das Durchschnittsalter der Gesamtflotte liegt bei 16,6 Jahren. Darunter befinden sich 270 Schiffe mit einer Ladekapazität von 1,0 Mio. Cars, die vor 1988 gebaut wurden. Angesichts der aktuellen Marktsituation haben mittlerweile große Schifffahrtlinien ambitionierte Pläne für die Abwrackung von überalterten Car Carriern bzw. verwirklichen diese schon. Hintergrund ist die Herstellung einer Balance zwischen der vorhandenen Tonnagekapazität und der für deren Ladungskontrakte abzusehenden Ladungsmengen, wenn Schiffe mit einem Alter von über 25 Jahren verschrottet werden. Die fahrende Flotte besteht heute aus Einheiten, die teilweise über 30 Jahre alt sind. Etwa ein Drittel der PCC-Flotte ist älter als 20 Jahre.

Derzeit umfasst die Flotte der Car Carrier 692 Schiffe weltweit, deren Transportkapazität bei 3,0 Mio. Cars liegt. 200 vor allem größere Schiffe mit einer Transportkapazität von insgesamt 1,1 Mio. Cars stehen in den Orderbüchern und sollen bis 2012 abgeliefert werden. Dies entspricht 35,4 % der derzeit fahrenden Flotte. Noch im Juli 2008 wurden vier Neubestellungen mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 17.400 Cars vergeben.

9.6 Werften und Schiffsneubauten

Seit Beginn der globalen Finanzkrise gibt es vereinzelte Stornierungen in Asien, weil Banken ihre Kreditengagements insgesamt stark reduziert und teilweise sogar eingestellt haben. Insbesondere nicht etablierte Werften, die sich mit ihrem Orderbuch übernommen haben, können hiervon betroffen sein und ihre Kontrakte dann nicht mehr erfüllen. Bei den Stornierungen handelt es sich um Großcontainereinheiten über 5.000 TEU.

Bei „EXPANSIV-WERFTEN“ liegt das aktuelle Orderbuch deutlich über den Ablieferungen der vergangenen Jahre. Die so genannte „compensated gross ton“ CGT, beträgt in der Regel mehr als das Dreifache des bisher in einem Jahr abgelieferten Volumens. Hier könnte es zu starken Verzögerungen bei den Ablieferungen kommen, die eine Stornierung mit sich bringen könnten.

Viele „GREENFIELD-WERFTEN“ haben bisher noch keine Schiffe abgeliefert. Hier gibt es keinerlei Erfahrungen zur Lieferverhalten oder zur allgemeinen Vertragserfüllungen. Selbstverständlich kann man einen Bauplatz nicht allein bewerten, denn das Management und das Personal könnten bereits mehrere Jahre am Markt sein und sogar eine besondere Expertise nachweisen. Zudem spielt die technische Ausstattung eines Betriebes eine wichtige Rolle. Viele asiatische Werften, die neu erstellt worden sind, können wichtige Normen und Standards nicht erfüllen. Es scheint, dass hier das größte Potenzial für Annullierungen oder verspätete Ablieferungen gegeben ist.

Im Tankermarkt gibt es nach wie vor große Lücken. Über 60% der kleineren Einheiten unter 30.000 tdw müssen in den kommenden Jahren verschrottet werden. In den meisten Fällen erfüllen Sie die Sicherheitsstandards der internationalen Schifffahrt nicht mehr. Auch im Bereich Produktentanker bis 25.000 tdw gibt es eine große Nachfrage. Der Passagierbereich, die Personenbeförderung und viele andere Klassen wurden hier auch kaum erfasst bzw. berücksichtigt. All die Schiffe, die wir in den bisherigen Kapiteln beschrieben haben, müssen in regelmäßigen Intervallen gewartet werden oder bei Schäden repariert werden. Die Tatsache, dass die gesamte Schifffahrt weltweit lediglich von einer geringen Anzahl an Reparaturhäfen versorgt wird, führte zu unserer Investitionsentscheidung. Die Schifffahrt braucht moderne Reparaturhäfen, die diese Leistungen anbieten.

Nicht zuletzt führt auch der Einsatz gegen die zunehmende Piraterie dazu, dass die betroffenen Länder ihre Flotten (Küstenwache, Aufklärungsschiffe usw.) ausbauen. Werften, die die Zulassung haben militärische Schiffe zu bauen, werden von dieser Entwicklung ebenso profitieren wie Reparaturhäfen, die solche Schiffe warten und reparieren können.

10 Bosphorus Shipyard A.S.

10.1 Markt und Wettbewerb

Der Service- und Reparaturhafen wird nach Fertigstellung zu den modernsten Betrieben Europas gehören. Etwa 54.000 Schiffe passieren jedes Jahr allein den Bosphorus. Diese Schiffe müssen regelmäßig gewartet werden. Der Bosphorus hat jedes Jahr über 400 Unfälle zu verzeichnen; Maschinenschäden oder technische Ausfälle kommen hinzu. Die meisten dieser Schiffe müssen für die Reparatur oder Wartung derzeit noch nach Asien geschleppt werden. Vor diesem Hintergrund geht die Gesellschaft von einer guten Auslastung des Betriebes aus. Die Ausgaben setzen sich aus den einmaligen Kosten im Zusammenhang mit der Gesellschaftsgründung und den laufenden Kosten der Gesellschaft zusammen.

Für die Schifffahrt sind Service- und Reparaturhäfen von zentraler Bedeutung, wobei der Bedarf an Reparatur- und Wartungskapazitäten nicht unmittelbar von der für die Schifffahrt maßgeblichen Auslastung und den Charraten abhängig ist. Schiffe müssen aufgrund gesetzlicher Vorschriften und technischer Vorgaben in regelmäßigen Intervallen gewartet und in Stand gehalten werden.

Die Reedereien sind darauf angewiesen, dass ihre Schiffe auf den Handelsrouten Reparaturhäfen aufsuchen können, welche Reparatur und Wartung ihrer Schiffe sicherstellen. In den vergangenen 10 Jahren hat die Anzahl der Werften weltweit zwar zugenommen, jedoch kann nur ein Bruchteil dieser Betriebe eine umfangreiche Wartung bzw. Reparatur durchführen.

Bei über 20.000 Schiffen weltweit sind Service-, Reparatur- und Wartungshäfen zentrale Elemente der maritimen Wirtschaft, deren Bedeutung weiter steigen wird. Der Schiffbau hat sich zu einer High-Tech-Industrie entwickelt, die in einem zunehmenden Maße auf Schlüsseltechnologien wie IT, moderne Antriebstechnologien sowie Materialwissenschaften zurückgreift. Dem entsprechend müssen Wartungs- und Servicebetriebe ausgestattet sein und über geeignetes Personal verfügen.

Die gesamte Schwarzmeer Region leidet unter dem technologischen Rückstand der alten osteuropäischen Betriebe, die technisch kaum noch in der Lage sind High-Tech-Schiffe zu reparieren oder zu warten. Mittelmeer-Betriebe haben ihren Schwerpunkt wiederum auf die Kreuzfahrt- und Militärschifffahrt verlagert. Asiatische Firmen dagegen haben die Entwicklung frühzeitig erkannt. Insbesondere japanische und südkoreanische Unternehmen sind technisch sehr gut ausgerüstet und pflegen gute Geschäftsbeziehungen zu den Motoren- und Antriebsherstellern.

Diese Entwicklung hat sogar dazu geführt, dass einige Reedereien Werften übernommen und umgebaut haben, um dort Ihre Schiffe zu warten und zu reparieren. Wenige europäische Servicebetriebe wie zum Beispiel Blohm und Voss (Thyssen-Krupp Deutschland), Odense Lindö Yard (Maersk-Grupp Dänemark), STX Europe mit vier Service- und Reparaturbetrieben in Finnland, Frankreich, Brasilien und Vietnam (Anfang 2009 von STX Süd Korea übernommen), Chantiers de l'Atlantique Frankreich (Aker Yards Norwegen), BAE Naval Systems (England), Fincantieri-Cantieri

Navali Italiani (Italien), Uljanik (Kroatien) und Ferrol Yards - Cartagene Yards (Spanien) können hier genannt werden. Teilweise haben sich auch diese Betriebe, die nicht immer nahe den Handelsrouten liegen, auf den Service von bestimmten Schiffstypen wie Frachter, Linienschiffe oder Militärschiffe spezialisiert. Weder das Mittelmeer noch das Schwarze Meer bieten der Handelsschifffahrt Servicestationen mit umfassenden Serviceleistungen.

Genau hier setzt das Konzept der Bosphorus Shipyard A.S. an. Sie errichtet derzeit in Tuzla, in der Nähe von Istanbul einen der modernsten und größten Service- und Reparaturhäfen zwischen Europa und Asien. Sämtliche Schiffstypen werden dort gewartet und auch repariert werden können. Die Lage – direkt am Bosphorus im Marmarameer und die von Natur aus gegebene Wassertiefe von über 20m sind ideale Standortbedingungen. Zudem gehören der Bosphorus, die Dardanellen und das Marmarameer zu den wichtigsten Wasserwegen in der Region und bilden zugleich einen strategisch bedeutsamen Versorgungs- und Verbindungsweg für den maritimen Handelsverkehr zwischen Europa und der restlichen Welt. Über 653.000 Schiffe passieren jedes Jahr diese Meeresengen. Zum Vergleich: Den Panamakanal passieren jährlich etwa 14.000, den Suezkanal 2118.000 Schiffe.

Eine wesentliche Grundlage für die erwartete Geschäftsentwicklung sind die gesetzlich vorgeschriebenen Wartungsintervalle und die technisch notwendigen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten, die nach einer bestimmten Betriebsdauer erforderlich sind.

Neue Schiffe müssen alle fünf Jahre zur sog. großen Dockung. Laufende Wartungen bzw. Pflegearbeiten sind davon unabhängig. Schmierstoffe werden laufend kontrolliert und nach Bedarf erneuert. Ältere Schiffe sind anfälliger und müssen öfter gesichtet und gewartet werden. Der Wartungs- und Reparaturaufwand und damit auch die Kosten, sind von dem jeweiligen Schiffstyp, dessen Größensegmenten und der technischen Ausstattung abhängig.

Die Wasserwege in dieser Region werden von Feeder-, Handysize-, Sub-Panamax- und Panamax-Schiffen befahren. Die Wartungskosten der Schiffe sind transparent, international bekannt und können jederzeit den Schiffsbilanzen entnommen werden. Die Wartungskosten z.B. bei Sub-Panamax und Panamax Schiffen liegen je nach technischer Ausstattung und Schiffstyp bei 500.000 EUR bis 1.000.000 EUR. Neben der Servicestation verdienen hier die Zulieferer wie zum Beispiel Motoren- und Getriebehersteller. Der Betrieb wird bis zu acht Schiffe gleichzeitig bedienen können und parallel Komponentenbau betreiben können. Insgesamt kalkuliert der Betrieb mit 180 Betriebstagen. Die Kosten für Reparaturen oder Instandsetzungen fallen sehr unterschiedlich aus, sind von dem entstandenen Schaden abhängig und können nicht exakt ermittelt werden. Jedoch hat allein der Bosphorus im vergangenen Jahr über 300 Großschäden gemeldet – ein Markt mit Potenzial.

10.2 Geschäftsentwicklung der Bosphorus Shipyard A.S.

Die Bosphorus Shipyard A.S. errichtet derzeit einen Service- und Reparaturhafen, der 2012 in Betrieb gehen soll. Die Geschäftsführung der Bosphorus Shipyard A.S. hat hierzu die folgende Prognoserechnung zur Verfügung gestellt. Die daraus resultierenden Risiken sind unter Ziffer 6 beschrieben.

Prognostizierte Liquiditätsrechnung der Bosphorus Shipyard A.S. bis 2016

Angaben in Euro	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Summe
Projektvolumen	173.500.000								
	0								
Einnahmen									
Eigenkapitalbeteiligung Aktionäre 49%	85.000.000	70.000.000	10.000.000	0	0	0	0	0	80.000.000
Kreditlinie	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Einnahmen aus Reparatur, Umbau und Neubau	0	0	0	13.845.000	19.975.800	23.984.977	28.876.600	30.984.627	117.667.004
Einnahmen aus Wartung und Instandhaltung	0	0	1.434.500	12.976.400	16.987.665	21.989.870	27.787.000	29.049.266	110.224.701
Einnahmen aus Vermietung	0	0	356.000	491.000	567.000	578.000	0	0	1.992.000
Liquiditätsreserve		5.000.000							5.000.000
Zwischensumme	0	75.000.000	11.790.500	27.312.400	37.530.465	46.552.847	56.663.600	60.033.893	309.883.705
Ausgaben									
Bau- und Ausbaurkosten inkl. Ingenieursleitungen	0	-	-2.578.000	0	0	0	0	0	-32.684.300
		30.106.300							
Kräne und Hebewerke	0	-9.658.700	-3.671.500	-560.000	-589.000	-589.000	-2.458.990	-545.000	-18.072.190
Gebäude, Hallen, Lackierhalle (24.610 m²)	0	-4.435.000	-1.000.000	0	0	-400.000	-400.000	-400.000	-6.635.000
Werkstätten	0	-4.763.000	-552.500	0	0	-500.000	-500.000	-500.000	-6.815.500
Technischer Ausstattung	0	-2.796.000	-1.473.500	0	-280.000	-280.000	-280.000	-280.000	-5.389.500
Wartungskosten Maschinenpark	0	0	0	-158.000	-265.000	-300.000	-300.000	-300.000	-1.323.000
Trockendock, Halbtrockendock	0	-	0	0	0	0	0	0	-20.220.000
		20.220.000							
Bau- und Instandhaltungskosten Verwaltungsgebäude	0	-1.280.000	0	-50.000	-50.000	-50.000	-50.000	-50.000	-1.530.000
Zwischensumme	0	73.259.000	-9.275.500	-768.000	-1.184.000	-2.119.000	-3.988.990	-2.075.000	-92.669.490
Personal und Verwaltung	0	-1.741.000	-2.515.000	-4.348.000	-4.348.000	-4.598.000	-4.348.000	-4.424.000	-26.322.000
Geschäftsleitung	0	-600.000	-600.000	-900.000	-900.000	-900.000	-900.000	-900.000	-5.700.000
Personalkosten	0	-965.000	-1.665.000	-3.198.000	-3.198.000	-3.198.000	-3.198.000	-3.274.000	-18.696.000
Verwaltungskosten, laufende Steuerberatung, Rechtsberatung	0	-176.000	-250.000	-250.000	-250.000	-500.000	-250.000	-250.000	-1.926.000
Zins und Tilgung	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kreditlinie	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zinszahlungen auf Kreditlinie	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tilgung Kreditlinie	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vorsteuerergebnis	0	0	0	22.196.400	31.998.465	39.835.847	48.326.610	53.534.893	195.892.215

10.3 Eigenkapitalstruktur

Bisher hat die DALSAN Gruppe folgende Anlaufinvestitionen und Eigenleistungen erbracht, die sie in die Bosphorus Shipyard A.S. eingebracht hat:

- Recherche und Identifikation des Standortes mit der Entwicklungsperspektive Service- und Reparaturhafen
- Entwicklung des Projektes mit allen notwendigen Ingenieursleistungen
- Teilnahme an dem Vergabeverfahren
- Erwerb der Nutzungsrechte an dem Seegrundstück in Tuzla
- Erstellen der Genehmigungsplanung
- Einholung der Bau- und Betriebsgenehmigungen und militärischen Sonderberechtigungen
- Ausführungsplanung
- Bisherige Bauausführung (Aufschüttungen etc.)

Die Nutzfläche des Servicehafens beträgt ca. 110.000 m² - insgesamt sind 1.500.000 m³ (über 2.700.000 Tonnen Gestein, Sand und Kies) einzuschalen, aufzuschütten und in bestimmten Abschnitten zu betonieren. Davon sind etwa 1.200.000 m³ (2.160.000 Tonnen Gestein, Sand und Kies) bereits eingeschalt, aufgeschüttet und betoniert worden. Die oben aufgeführten Investitionen wurden mit insgesamt 88 Millionen EUR bewertet. Das restliche Kapital für die Fertigstellung des Hafens soll durch Eigenkapitalbeteiligungen aufgebracht werden. Soweit das angestrebte Eigenkapital in Höhe von 86 Mio. EUR nicht durch Beteiligungen erreicht werden sollte, haben die Gründungsgesellschafter der Bosphorus Shipyard A.S. die Möglichkeit, die Finanzierungslücke durch Bankfinanzierungen bzw. Bürgschaften zu schließen.

10.4 Privilegierte Minderheitsbeteiligung

Die Fondsgesellschaft wird für einen Preis von circa 9.200.000 Euro Aktien an der Bosphorus Shipyard A.S. erwerben. Nach Abschluss der Investitionen wird die Fondsgesellschaft damit 6% der Aktien an der Bosphorus Shipyard A.S. halten. Die Gesellschafter profitieren dabei von einem umfassenden Schutz durch folgende Regelungen in der Satzung der Bosphorus Shipyard A.S.:

- Kein Squeeze-out bis zum Ende der Gesellschaft
- Sicherstellung der Gewinnausschüttungen bis einschließlich Laufzeitende
- Qualifizierte Mehrheitsanforderungen für Satzungsänderungen.

10.5 Der Geschäftsbetrieb

Service- und Reparaturhafenbetriebe werden von Reedereien, Schiffsmanagementgesellschaften oder von Schiffseignern beauftragt, deren Schiffe dort in regelmäßigen Intervallen gewartet oder bei Bedarf repariert werden. Ebenso arbeiten Service- und Reparaturhafenbetriebe eng mit Motoren- und Getriebeherstellern zusammen, die Ihren Kunden wiederum einen schnellen, umfassenden Service bieten wollen.

Deshalb verfügen Service- und Reparaturhafenbetriebe über Geschäftsbeziehungen zur Schiffszulieferindustrie, deren Komponenten (Schiffsmotoren, Schiffsgetriebe, Steuerungstechnologie u.v.m.) im Rahmen der Reparaturen und Wartungen ausgetauscht bzw. repariert oder gewartet werden müssen. Selbstverständlich werden auch Schiffsn Neubau- und Umbauarbeiten durchgeführt werden. Jedoch wird sich Bosphorus Shipyard A.S. auf die Wartung, die Instandsetzung und den Umbau von Schiffen konzentrieren.

Das Management der Bosphorus Shipyard A.S. ist seit über 25 Jahren in dieser Industrie erfolgreich tätig und verfügt über langjährige Beziehungen zur internationalen Schiffszulieferer- und Schifffahrtsindustrie. Dazu gehören neben Reedereien auch Schiffmanagementgesellschaften, staatliche Organisationen und militärische Einrichtungen. Bereits während der Bauphase nimmt die Geschäftsleitung die Gespräche zu Reedereien, Schiffseignern, Schiffmanagementgesellschaften und Herstellern bzw. Lieferanten von Schiffsbaukomponenten auf, um mit diesen Geschäftsbeziehungen aufzubauen. Auf Grund der idealen Lage und des starken Verkehrsaufkommens am Projektstandort, beabsichtigt das Management anstatt von langfristigen Rahmenverträgen ein eigens entwickeltes Rabattsystem anzubieten, durch welches Kunden stärker an den Betrieb gebunden werden. So werden gleichzeitig Preisrisiken vermieden.

10.6 Exitstrategie

Nach Ablauf der Laufzeit von sieben Jahren kann ein Rückkauf der Anteile durch die Bosphorus Shipyard A.S. in Betracht kommen. Die Fondsgesellschaft ist in diesem Fall bestrebt den Verkauf der Anteile nicht unter den Anschaffungskosten der Aktien vorzunehmen. Ebenso kann die Beteiligung fortgeführt werden. Je nach Geschäftsentwicklung ist es auch möglich, dass sich die Gesellschafter der Bosphorus Shipyard A.S. auf einen IPO verständigen, in dessen Verlauf es zur Veräußerung der Aktien der Gesellschaft kommen kann. Es ist beabsichtigt, insoweit noch keine Festlegungen zu treffen, um flexibel zukünftige Entwicklungen nutzen zu können.

11 Ertragsentwicklung

11.1 Einleitung

Die Fondsgesellschaft beabsichtigt 9.210.000,00 Euro in den Erwerb von Anteilen an der Bosphorus Shipyard A.S. zu investieren. Nach Abschluss der Investitionen und der weiteren vorgesehenen Kapitalerhöhungen wird die Fondsgesellschaft 6 Prozent der Anteile an der Gesellschaft halten.

Die nachfolgenden Beschreibungen und Erläuterungen sind die wesentlichen Grundlagen und Zusammenhänge der einzelnen Positionen des Investitionsplanes. Weitere Hinweise finden sich im Kapitel 6 „Risiken der Beteiligung“, Kapitel 12 „Rechtliche Grundlagen“, Kapitel 13 „Steuerliche Grundlagen“.

11.2 Prämissen

Der dargestellte Investitions- und Finanzierungsplan weist zum einen den Aufwand für den Erwerb des gesamten Anlageobjektes einschließlich Nebenkosten und zum anderen den wirtschaftlich auf die Fondsgesellschaft entfallenden Anteil daran aus. Es handelt sich um eine rein wirtschaftliche Betrachtung der Vermögensanlage, um die Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit und Vergleichbarkeit zu verbessern. Der Investitions- und Finanzierungsplan ist in Euro aufgestellt.

Der Initiator weist ausdrücklich darauf hin, dass der dargestellte Investitions- und Finanzierungsplan auf der Ebene der Bosphorus Shipyard A.S. eine vereinfachte Darstellung ist, deren Erfolg oder Eintritt weder von der Fondsgesellschaft noch von dem Initiator garantiert oder in sonstiger Weise zugesichert werden kann. Der wirtschaftliche Erfolg der Bosphorus Shipyard A.S. wird von internen und externen Faktoren beeinflusst, deren Risiken im Kapitel „Risiken der Beteiligung“ im Wesentlichen dargestellt werden. Der Initiator und die Fondsgesellschaft haben auf die von der Bosphorus Shipyard A.S. zur Verfügung gestellten Daten, Angaben und Prognosen keinen Einfluss.

11.3 Die Beteiligungsstruktur

Die Beteiligung an der Bosphorus Shipyard A.S. erfolgt mehrstufig.

- 1. Ebene: Fondsgesellschaft

Der Anleger beteiligt sich direkt als Kommanditist an der Fondsgesellschaft. Die Haftung ist dabei grundsätzlich auf die im Handelsregister eingetragene Haftsumme begrenzt. Die Fondsgesellschaft plant, sich ausschließlich über Eigenkapital zu finanzieren.

- 2. Ebene: Bosphorus Shipyard A.S.

Die Bosphorus Shipyard A.S. in Tuzla besitzt, errichtet und beabsichtigt den Betrieb des Schiffsservice- und Reparaturhafens.

11.3.1 Liquiditätsplan der Fondsgesellschaft bis 2016

Im Liquiditätsplan ist die vorgesehene Verwendung der liquiden Mittel der Fondsgesellschaft in der Investitionsphase und den Folgejahren bis 2016 dargestellt. Die Investitionsphase endet mit Ablauf des 30. Juni 2010, in dem das einzuwerbende Eigenkapital der Fondsgesellschaft planmäßig vollständig eingezahlt ist. Es ist vorgesehen, dass das Eigenkapital bis zum 30. Juni 2010 vollständig platziert ist.

Angaben in Euro	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Summe
Einnahmen									
Kommanditeinlage	10.000.000	0	0	0	0	0	0	0	10.000.000
Rückführung der Kommanditeinlage	0	0	0	0	0	0	0	0	-10.000.000
Einnahmen aus der Beteiligung	0	0	179.700	1.023.000	1.475.000	1.836.000	2.228.000	2.468.000	9.209.700
Zinserlöse	0	2.000	2.040	0	0	0	0	0	4.040
Auflösung Liquiditätsreserve	0	0	0	111.740	0	0	0	0	111.740
Ausgaben									
Investition in die Beteiligung (Projektfinanzierung)	-9.210.000	0	0	0	0	0	0	0	-9.210.000
Gründung Vorfinanzierungskosten	-100.000	0	0	0	0	0	0	0	-100.000
Rechtliche- und Steuerliche Beratung	-100.000	0	0	0	0	0	0	0	-100.000
Liquiditätsreserve	-100.000								-100.000
Laufende Kosten									
Geschäftsführung	-150.000	0	-120.000	-120.000	-120.000	-120.000	-120.000	-120.000	-870.000
Verwaltungskosten, laufende Steuerberatung, Beteiligungsmanagement	-40.000	0	-30.000	-30.000	-30.000	-30.000	-30.000	-30.000	-220.000
Wirtschaftsprüfung, Testierung	0	0	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-120.000
Cashflow	0	2.000	11.740	964.740	1.305.000	1.666.000	2.058.000	2.298.000	8.305.480
Liquidität vor Ausschüttung	0	2.000	11.740	964.740	1.305.000	1.666.000	2.058.000	2.298.000	8.305.480
					-1.298.734	-1.666.000	-2.211.886	-2.772.169	
Investition und Rückflüsse aus Kommanditistensicht									
Kommanditeinlage	-10.000.000	0	0	0	0	0	0	0	-10.000.000
10% Vorzugsgewinn an Kommanditist	0	0	0	951.365	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	4.951.365
Aufzuteilender Gewinn	0	0	0	0	270.833	664.896	1.062.081	1.178.586	3.176.396
Erfolgsbeteiligung Kommanditist	0	0	0	0	162.500	398.938	637.249	707.152	1.905.838
Erfolgsbeteiligung Management	0	0	0	0	108.333	265.958	424.832	471.434	1.270.558
Rückzahlung an Kommanditist	0	0	0	0	0	0	0	0	10.000.000
Gesamtrückflüsse	0	0	0	951.365	1.162.500	1.398.938	1.637.249	1.707.152	6.857.203

11.3.1.1 Einnahmen der Fondsgesellschaft

Der Initiator erwartet bereits im Jahr 2012 Einnahmen aus der Beteiligung an der Bosphorus Shipyard A.S., die bis 2016 kontinuierlich ansteigen sollen. Die Zahlen basieren auf den Ergebniserwartungen der Bosphorus Shipyard A.S. Darüber hinaus sollen Zinseinnahmen in geringem Umfang aus der Anlage einer Liquiditätsreserve von 100.000,00 Euro in den Jahren 2010 bis 2012 erzielt werden. Die Liquiditätsreserve soll 2012 aufgelöst werden.

11.3.1.2 Ausgaben der Fondsgesellschaft

Die angegebenen Positionen geben die direkten Anschaffungs- und Anschaffungsnebenkosten des Anlageobjektes Bosphorus Shipyard A.S.

11.3.1.3 Erwerb und Kaufpreis der Beteiligung

Die Fondsgesellschaft wird Anteile an der Bosphorus Shipyard A.S. zu einem Preis von 9.210.000,00 Euro erwerben. Nach Abschluss der Investitionen der Bosphorus Shipyard A.S. wird die Fondsgesellschaft 6 % der Anteile am Grundkapital der Bosphorus Shipyard A.S. halten.

11.3.1.4 Erwerbsnebenkosten

- **Gründungskosten**

In Deutschland sind Gründungskosten der Fondsgesellschaft einschließlich Umsatzsteuer in Höhe von 100.000,00 Euro entstanden bzw. werden noch entstehen.

- **Vorfinanzierungskosten**

Die Vorfinanzierungskosten der Fondsgesellschaft werden voraussichtlich einschließlich Umsatzsteuer 300.000,00 Euro betragen. Diese Kosten sind angefallen bzw. werden anfallen im Zusammenhang mit der Identifizierung und Prüfung des Investitionsobjekts.

- **Rechtliche und steuerliche Beratung**

Es sind Rechts-, Gerichts- und Notarkosten einschließlich Umsatzsteuer in Höhe von 100.000,00 Euro entstanden bzw. werden noch entstehen. Darunter fallen insbesondere Beratungskosten in Zusammenhang mit dem Konzept der Beteiligung. Es handelt sich zum Teil um Werte, die auf Erfahrungswerten der Anbieterin beruhen und nur zu einem Teil durch vertragliche Vereinbarungen feststehen.

Die Fondsgesellschaft wird weiterhin einen Betrag von 100.000,00 Euro als Liquiditätsreserve anlegen und hieraus Zinseinnahmen erzielen.

11.3.2 Laufende Kosten der Vermögensanlage

Diese Position beinhaltet die Kosten, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Durchführung der Vermögensanlage stehen, die jedoch nicht Kosten der Anschaffung beziehungsweise Nebenkosten der Anschaffung, insbesondere Beratungskosten sind. Insgesamt werden hier circa 170.000 EUR pro Jahr ausgewiesen. Dabei handelt es sich um einen Schätzwert, der sowohl nach oben als auch nach unten abweichen kann. Im Jahr 2009 wird mit erhöhten Kosten von 190.000 Euro gerechnet.

- **Geschäftsführung**

Die laufenden Kosten der Geschäftsführung der Fondsgesellschaft sind mit 150.000 Euro im Jahr 2009 und mit jeweils 120.000 Euro in den Folgejahren ausgewiesen worden.

- **Verwaltungskosten, laufende Steuerberatung, Beteiligungsmanagement**

Hier sind die anfallenden Kosten für die allgemeine Verwaltung der Fondsgesellschaft, die laufende Steuerberatung sowie die Kosten im Zusammenhang mit der Überprüfung und Überwachung der Beteiligung an der Bosphorus Shipyard A.S. erfasst. Erfasst sind auch die Kosten für Steuerberatung im Zusammenhang mit der Durchführung der Investition und dem Beitritt der Anleger sowie der steuerlichen Anmeldung der Fondsgesellschaft und der Erstellung der Steuererklärung inklusive Umsatzsteuer. Insgesamt werden diese hier mit circa 40.000 Euro pro Jahr im Jahr 2009 und mit circa

30.000 Euro in den Folgejahren ausgewiesen. Dabei handelt es sich um Schätzwerte, die sowohl nach oben als auch nach unten abweichen können.

- Prüfung des Jahresabschlusses

Die Fondsgesellschaft wird ab 2010 ihre Jahresabschlüsse jährlich durch eine anerkannte deutsche Wirtschaftsprüfungsgesellschaft prüfen lassen. Insgesamt werden hier mit circa 20.000 Euro pro Jahr ab dem Jahr 2010 ausgewiesen. Dabei handelt es sich um einen Schätzwert, der sowohl nach oben als auch nach unten abweichen kann.

11.3.3 Mittelverwendung

Die Position gibt die Verwendung liquider Mittel der Fondsgesellschaft bei planmäßigem Investitionsverlauf wieder. Die Liquiditätsreserve steht der Fondsgesellschaft gegebenenfalls auch zur Abdeckung etwaiger Abweichungen vom planmäßigen Investitionsverlauf zur Verfügung. Die anfängliche Liquiditätsreserve beträgt prognosegemäß 100.000 Euro im Jahr 2009, die im Jahr 2012 aufgelöst werden soll.

Mittelverwendung der Fondsgesellschaft 2009		
	EUR	in %
Anschaffungskosten der Beteiligung	9.210.000 €	92,10
Gründung	100.000 €	1,00
Vorfinanzierungskosten	300.000 €	3,00
Rechtliche- und Steuerliche Beratung	100.000 €	1,00
Liquiditätsreserve	100.000 €	1,00
Laufende Kosten		
Geschäftsführung	150.000 €	1,50
Verwaltungskosten, laufende Steuerberatung, Beteiligungsmanagement	40.000 €	0,40
Wirtschaftsprüfung, (2009)	0 €	0,00
Gesamtinvestition ohne Agio	10.000.000 €	100,00

11.3.4 Finanzierungsplan der Fondsgesellschaft

11.3.4.1 Eigenkapital

- Beteiligungskapital (gezeichnetes Kapital)

Für die Umsetzung des Investitionsvorhabens ist ein Beteiligungskapital von 10.000.000 Euro erforderlich. Die Komplementärin ist berechtigt, das erforderliche Beteiligungskapitals auf 20.000.000 Euro zu erhöhen.

- Agio

Auf das gezeichnete Kapital wird ein Agio in Höhe von 3% erhoben.

11.3.4.2 Fremdkapital

Auf Ebene der Fondsgesellschaft ist keine Aufnahme von Fremdkapital vorgesehen. Die Aufnahme von Fremdkapital bis zu einer Höhe von 2.000.000 Euro ist zulässig zur Finanzierung der laufenden Geschäftsführung und Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs.

11.4 Bosphorus Shipyard A.S.

Erläuterungen zur Prognoserechnung der Bosphorus Shipyard A.S.

11.4.1 Allgemeine Prämissen

Die Ergebnisprognose basiert auf den Angaben der Bosphorus Shipyard A.S. Bei den Prognosen können sich Abweichungen sowohl auf der Einnahmen- als auch auf der Ausgabenseite ergeben.

Die vorliegende Prognose geht von einer Vollplatzierung bis spätestens 30. Juni 2010 aus. Der Prognosezeitraum ist vom 30. Juni 2010 bis zum 31. Dezember 2016 dargestellt. Die Berechnungen erfolgen auf volle Euro-Beträge gerundet. Insofern können sich bei der Addition oder Subtraktion Rundungsdifferenzen ergeben. Währungsschwankungen und Inflationen sind nicht berücksichtigt.

11.4.2 Prognoserechnung der Bosphorus Shipyard A.S. bis 2016

Die folgende Darstellung enthält prognostizierte Einnahmen und prognostizierte Liquiditätsabflüsse für den Erwerb, Aufbau und laufende Instandhaltung und Instandsetzung sowie Personalkosten.

Es handelt sich bei dem aufgezeigten Vorsteuerergebnis der Bosphorus Shipyard A.S. um eine prognostizierte Differenz aus Einnahmen und Ausgaben und berücksichtigt keine Abschreibungen, Zinsen und Steuern. Es ist keine bilanzrechtliche Darstellung.

Prognostizierte Liquiditätsrechnung der Bosphorus Shipyard A.S. bis 2016

Angaben in Euro	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Summe
Gesamtprojektvolumen	173.500.000								
Einnahmen									
Eigenkapitalbeteiligung Aktionäre 49%	85.000.000	70.000.000	10.000.000	0	0	0	0	0	80.000.000
Kreditlinie	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Einnahmen aus Reparatur, Umbau und Neubau	0	0	0	13.845.000	19.975.800	23.984.977	28.876.600	30.984.627	117.667.004
Einnahmen aus Wartung und Instandhaltung	0	0	1.434.500	12.976.400	16.987.665	21.989.870	27.787.000	29.049.266	110.224.701
Einnahmen aus Vermietung	0	0	356.000	491.000	567.000	578.000	0	0	1.992.000
Liquiditätsreserve		5.000.000							5.000.000
Zwischensumme	0	75.000.000	11.790.500	27.312.400	37.530.465	46.552.847	56.663.600	60.033.893	309.883.705

Ausgaben									
Bau- und Ausbauskosten inkl. Ingenieursleitungen	0	-	-2.578.000	0	0	0	0	0	-32.684.300
		30.106.300							
Kräne und Hebewerke	0	-9.658.700	-3.671.500	-560.000	-589.000	-589.000	-2.458.990	-545.000	-18.072.190
Gebäude, Hallen, Lackierhalle (24.610 m ²)	0	-4.435.000	-1.000.000	0	0	-400.000	-400.000	-400.000	-6.635.000
Werkstätten	0	-4.763.000	-552.500	0	0	-500.000	-500.000	-500.000	-6.815.500
Technischer Ausstattung	0	-2.796.000	-1.473.500	0	-280.000	-280.000	-280.000	-280.000	-5.389.500
Wartungskosten Maschinenpark	0	0	0	-158.000	-265.000	-300.000	-300.000	-300.000	-1.323.000
Trockendock, Halbtrockendock	0	-	0	0	0	0	0	0	-20.220.000
		20.220.000							
Bau- und Instandhaltungskosten Verwaltungsgebäude	0	-1.280.000	0	-50.000	-50.000	-50.000	-50.000	-50.000	-1.530.000
Zwischensumme	0	-	-9.275.500	-768.000	-1.184.000	-2.119.000	-3.988.990	-2.075.000	-92.669.490
		73.259.000							
Personal und Verwaltung	0	-1.741.000	-2.515.000	-4.348.000	-4.348.000	-4.598.000	-4.348.000	-4.424.000	-26.322.000
Geschäftsleitung	0	-600.000	-600.000	-900.000	-900.000	-900.000	-900.000	-900.000	-5.700.000
Personalkosten	0	-965.000	-1.665.000	-3.198.000	-3.198.000	-3.198.000	-3.198.000	-3.274.000	-18.696.000
Verwaltungskosten, laufende Steuerberatung, Rechtsberatung	0	-176.000	-250.000	-250.000	-250.000	-500.000	-250.000	-250.000	-1.926.000
Zins und Tilgung Kreditlinie	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zinszahlungen auf Kreditlinie	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tilgung Kreditlinie	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vorsteuerergebnis	0	0	0	22.196.400	31.998.465	39.835.847	48.326.610	53.534.893	195.892.215

Die Bosphorus Shipyard A.S. rechnet mit einer Vorsteuerrendite von 12 %. Der Eintritt dieser Renditeerwartung ist abhängig von zahlreichen internen und externen Faktoren, sodass die tatsächlich erzielte Rendite von der erwarteten Rendite abweichen kann.

11.5 Sensitivitätsanalyse und Anlegerbetrachtung

Die Sensitivitätsanalyse verdeutlicht, welche Auswirkungen die Veränderung einzelner Parameter, die diesem Beteiligungsangebot zugrunde liegen, die Ausschüttung und die Veräußerungsprognose beeinflussen. Die genannten Abweichungen zeigen lediglich Tendenzen auf. Eine realistische Ermittlung der Eintrittswahrscheinlichkeit ist nicht möglich. Für die anderen Positionen, die nicht Gegenstand der Sensitivitätsanalyse sind, wurde – soweit möglich – versucht, die Werte beizubehalten.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Fondsgesellschaft hängt von einer Reihe von Faktoren ab. Im Folgenden wird dargestellt, wie sich der Erfolg der Beteiligung verändert, wenn man die jährlichen Einnahmen der Bosphorus Shipyard A.S. sowie die Steigerung für die Wertentwicklung der Anteile an der Bosphorus Shipyard A.S. variiert.

11.5.1 Veränderung der jährlichen Einnahmen der Bosphorus Shipyard A.S.

Die in der prognostizierten Liquiditätsrechnung unterstellten Einnahmen der Bosphorus Shipyard A.S. und somit die daraus resultierende Überschüsse basieren auf den im Geschäftsplan der Bosphorus Shipyard A.S. geplanten Annahmen.

Sollte sich beispielsweise die Auslastung des Servicehafens wie folgt ändern, könnte sich das Vorsteuerergebnis der Bosphorus Shipyard A.S. wie folgt verändern und hat somit direkte Auswirkungen auf die Renditeerwartung der Fondsgesellschaft.

	2012	2013	2014	2015	2016	Summe
Vorsteuerergebnis	22.196.400	31.998.465	39.835.847	48.326.610	53.534.893	195.892.215
Auslastung in % bei 180 Werktagen	25	37	45	55	61	
Sensitivätsbetrachtung	30.654.750	39.413.250	52.551.000	61.309.500	70.068.000	253.996.500
Auslastung in % bei 180 Werktagen	35	45	60	70	80	

Bezogen auf den Anteilswert im Jahre 2016, prognostiziert die Bosphorus Shipyard A.S. eine Wertentwicklung von 48 Prozent über die gesamte Laufzeit. Eine höhere Auslastung, könnte die Wertentwicklung der Anteile an der Bosphorus Shipyard A.S. positiv beeinflussen, so dass sich der Anteilspreis erhöhen würde. Die Angaben wurden von der Bosphorus Shipyard A.S. zur Verfügung gestellt.

11.5.2 Planbilanz

Die Fondsgesellschaft ist vor weniger als 12 Monaten gegründet worden und hat noch keinen Abschluss erstellt. Eine Planbilanz ist nicht erstellt worden.

12 Rechtliche Grundlagen

12.1 Fondsgesellschaft

12.1.1 Gesellschaftsvertrag

Die Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG wurde am 26. August 2009 zwischen der Komplementärin und dem Gründungsgesellschafter gegründet und am 6. August 2009 im Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg eingetragen (nachfolgend Fondsgesellschaft). Im Außenverhältnis begann die Gesellschaft mit ihrer Eintragung ins Handelsregister. Die Laufzeit der Gesellschaft ist zeitlich nicht befristet. Die Fondsgesellschaft ist eine Kommanditgesellschaft mit Sitz in Berlin unterliegt dem Recht der Bundesrepublik Deutschland.

Gründungsgesellschafter sind:

- Bosphorus Shipyards Management GmbH (Komplementär)
- Herr Selim Kuzu (geschäftsführender Kommanditist).

Die Aufnahme weiterer Gesellschafter (Anleger) bei gleichzeitiger Kapitalerhöhung ist geplant.

12.1.2 Die Komplementärin

Persönlich haftende und zur Geschäftsführung der Fondsgesellschaft berechtigte Gesellschaft ist die Bosphorus Shipyard Asset Management GmbH mit Sitz in Berlin (nachfolgend auch „die Komplementärin“), eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Die Gesellschaft ist am 25. Juni 2009 im Handelsregister des Amtsgerichts Charlottenburg unter HRB 120402 eingetragen worden. Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 25.000 EUR und ist in voller Höhe erbracht worden. Die Komplementärin unterliegt deutschem Recht.

Die Komplementärin ist zur Leistung einer Einlage in die Fondsgesellschaft nicht verpflichtet und am Vermögen der Fondsgesellschaft nicht beteiligt. Die Komplementärin haftet persönlich mit ihrem Gesellschaftskapital. Einzelvertretungsberechtigte Geschäftsführer der Komplementärin sind zum Zeitpunkt der Erstellung der Informationsmemorandums Herr Nezih Ülkekel und Herr Dr. Joël B. Münch.

Unternehmensgegenstand der Komplementärin ist gemäß § 2 des Gesellschaftsvertrages der Erwerb und die Verwaltung von Beteiligungen sowie die Übernahme der persönlichen Haftung und der Geschäftsführung bei Handelsgesellschaften, insbesondere die Beteiligung als persönlich haftende geschäftsführende Gesellschafterin an Kommanditgesellschaften, insbesondere auch an der Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG.

Die Komplementärin einer Kommanditgesellschaft haftet gegenüber Dritten grundsätzlich unbeschränkt. Die Haftung der Komplementärin ist durch ihre Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) gemäß § 13 Abs. 2 GmbHG auf ihr Gesellschaftsvermögen beschränkt. Dies führt faktisch in Abweichung von § 161 Abs. 1 HGB auch zu einer Haftungsbeschränkung der persönlich haftenden Gesellschafterin der Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG gegenüber den Gesellschaftsgläubigern der Gesellschaft. Die Haftung der Bosphorus Shipyard Asset Management GmbH ist auf die Höhe ihres Stammkapitals beschränkt.

12.1.3 Die geschäftsführenden Kommanditisten

Geschäftsführender Kommanditist ist Herr Selim Kuzu. Er ist zugleich Gesellschafter und Vorstandsvorsitzender der Bosphorus Shipyard A.S.

12.1.4 Gesellschaftszweck

Unternehmensgegenstand ist das Eingehen, Halten und Verwalten von Beteiligungen an anderen Gesellschaften, die projektbezogene Finanzierung von Infrastrukturprojekten, Werftprojekten einschließlich der damit zusammenhängenden Planung und Entwicklung, des Kaufs und Verkaufs von Grundstücken und darauf zu errichtenden Anlagen in der Türkei betreiben. Vom Gegenstand des Unternehmens sind sämtliche Geschäfte ausgeschlossen, die nach dem Kreditwesengesetz erlaubnispflichtig sind. Die Gesellschaft ist berechtigt, alle Rechtsgeschäfte und Handlungen im In- und Ausland vorzunehmen oder durch Dritte wahrnehmen zu lassen, die dem Unternehmensgegenstand unmittelbar oder mittelbar dienen. Sie kann zu diesem Zweck im In- und Ausland auch andere Gesellschaften gründen, erwerben, sich an ihnen beteiligen oder deren Geschäftsführung und Vertretung übernehmen sowie Zweigniederlassungen und Betriebsstätten unter gleicher oder anderer Firma errichten. Es ist geplant, Anteile an der Bosphorus Shipyard A.S. mit Sitz in Tuzla zu erwerben und langfristig zu halten.

12.1.5 Gesellschaftskapital

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Informationsmemorandums entspricht das gezeichnete Kapital der Fondsgesellschaft der Pflichteinlage des Gründungskommanditkapital in Höhe von 1.000 Euro. Die im Handelsregister eingetragene Hafteinlage beträgt 100 Euro. Die Einlage ist in voller Höhe erbracht worden, sodass zum Zeitpunkt der Erstellung des Informationsmemorandums Kapitaleinlagen in Höhe von 0 Euro auf das gezeichnete Kapital der Fondsgesellschaft ausstehend waren.

Das Kommanditkapital der Fondsgesellschaft wird über das bereits gezeichnete Kapital der Gründungsgesellschafter hinaus durch Einwerbung von Emissionskapital bei den Anlegern auf 10.000.000 Euro (ohne Agio) erhöht. Das Kommanditkapital kann durch Beschluss der Geschäftsführung auf bis zu 20.000.000 Euro (ohne Agio) erhöht werden. Die beitretenden Kommanditisten zahlen zusätzlich zur gezeichneten Einlage ein Agio von 3 Prozent. Die Gründungskommanditisten haben kein Agio gezahlt. Das Kapital der Emittentin erhöht sich im Zuge der Beteiligung der Anleger durch die Einzahlung der Einlagen. Beim gezeichneten Kapital handelt es sich um stimm- und gewinnberechtigtes Kommanditkapital in Höhe der gezeichneten Einlage.

Die Mindestzeichnungssumme beträgt 200.000 Euro. Die gezeichneten Einlagen müssen ganzzahlig durch 10.000 Euro teilbar sein.

12.1.6 Aufnahme weiterer Gesellschafter

Anleger können sich an der Fondsgesellschaft ausschließlich nur als Kommanditist beteiligen. Eine Beteiligung über einen Treuhandkommanditisten ist nicht vorgesehen. Aus der gezeichneten Einlage der Kommanditisten (Pflichteinlage) wird eine Haftsumme von 1,00 Euro je 1.000 Euro Pflichteinlage im Handelsregister eingetragen.

Die Geschäftsführung ist von den Gesellschaftern - auch den beitretenden Kommanditisten - unwiderruflich beauftragt und unter Befreiung von Beschränkungen des § 181 BGB ermächtigt, die Annahme des Beitritts mit Wirkung für alle Gesellschafter zu erklären, ohne dass es deren Zustimmung bedarf. Die Geschäftsführung ist zugleich ermächtigt, gegenüber dem Handelsregister die entsprechenden Erklärungen abzugeben, die für den Beitritt der Kommanditisten und die Erhöhung des Kommanditkapitals erforderlich sind. Jeder beitretende Gesellschafter erklärt mit dem Beitritt zur Gesellschaft sein Einverständnis zur Aufnahme weiterer Kommanditisten. Sie erlangen die Rechtsstellung als Kommanditist im Außenverhältnis mit der Eintragung. Solange dies nicht erfolgt ist, haben die beitretenden Kommanditisten im Innenverhältnis die Stellung eines atypisch stillen Gesellschafters, für welche die Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages entsprechend gelten.

Jeder Kommanditist ist verpflichtet, nach Weisungen der Geschäftsführung eine notariell beglaubigte und gegebenenfalls apostillierte Handelsregistervollmacht unter Befreiung von den Beschränkungen des § 181 BGB zu erteilen.

12.1.7 Erbringung der Pflichteinlage

Die Pflichteinlage der Kommanditisten und eventuell zu entrichtende Zusatzkosten werden fällig auf schriftliche Anforderung der Fondsgesellschaft. Die Pflichteinlage ist zahlbar zur freien Verfügung der Gesellschaft durch spesenfreie und vorbehaltlose Banküberweisung in Euro auf das in der Anforderung und der Beitrittserklärung angegebene Konto der Fondsgesellschaft.

Der Kommanditist scheidet gemäß §§ 161 Abs. 2, 131 Abs. 3 Nr. 5 HGB aus der Fondsgesellschaft aus, wenn er mit der Erbringung seiner Einlage in Verzug ist und die Einlage auch nach einer weiteren Aufforderung mit Fristsetzung nicht oder nicht in voller Höhe erbracht wird. Erbringt ein Kommanditist seine Einlage nicht in voller Höhe, kann die Gesellschaft ohne dass der Gesellschaft dadurch ausscheidet, den Kapitalanteil des in Verzug geratenen Kommanditisten auf den Betrag der von ihm geleisteten Zahlungen herabsetzen.

12.1.8 Haftung und Nachschusspflicht

Durch die Wahl der Rechtsform der Fondsgesellschaft als Kommanditgesellschaft ist die Haftung der Kommanditisten gegenüber Dritten auf die im Handelsregister eingetragene Haftsumme begrenzt. Sie beträgt grundsätzlich 1,00 Euro je 1.000 Euro Pflichteinlage. Die Haftung gegenüber den Gläubigern der Fondsgesellschaft erlischt mit vollständiger Einzahlung der Haftsumme (§§ 171ff. HGB). Nachschusspflichten bestehen für den Anleger nach vollständiger Einzahlung der Einlage und des Agios unter Berücksichtigung eines Währungstausches und der damit verbundenen Kosten nicht. Unbeschadet davon lebt die Haftung gegenüber Gläubigern der Gesellschaft gemäß §171 ff. HGB wieder auf, soweit die Haftsumme ganz oder teilweise durch Rückflüsse an den Anleger zurückgezahlt wurde. Gleiches gilt, wenn Gewinnanteile an die Anleger ausgeschüttet werden, während deren Anteile am Kommanditkapital durch Verlust unter den Betrag der Haftsumme des jeweiligen Anlegers herabgemindert sind oder durch Ausschüttung herabgemindert werden.

Die Gesellschafter haften im Verhältnis untereinander sowie im Verhältnis zu der Fondsgesellschaft nur für Vorsatz und für grobe Fahrlässigkeit. Die Haftung der Geschäftsführung gemäß § 6 Abs. 2 dieses Vertrags bleibt unberührt. Schadensersatzansprüche der Gesellschafter untereinander verjähren drei Jahre nach Entstehung des haftungsbegründenden Sachverhalts, soweit sie nicht kraft Gesetzes einer kürzeren Verjährung unterliegen, und sind innerhalb einer Ausschlussfrist von sechs

Monaten nach Kenntniserlangung von dem schadensbegründenden Ereignis gegenüber dem Verpflichteten schriftlich geltend zu machen.

12.1.9 Vertretung und Geschäftsführung

Die Geschäfte der Fondsgesellschaft führen jeweils die Komplementärin und der geschäftsführende Kommanditist (beide auch "die Geschäftsführung"). Geschäftsführender Kommanditist sind die Gründungskommanditisten. Ein weiterer geschäftsführender Kommanditist kann aufgenommen werden. Die Komplementärin ist einzelgeschäftsführungsbefugt. Die übrigen Geschäftsführer führen die Geschäfte zusammen mit dem Komplementär. Von der Geschäftsführungsbefugnis umfasst sind die Aufnahme von Fremdkapital bis zum zweifachen des Kommanditkapitals der Gesellschaft sowie die Investition des Eigen- und Fremdkapitals der Gesellschaft im Rahmen des Unternehmensgegenstands. In diesem Rahmen ermächtigen die Gesellschafter einschließlich der beitretenden Kommanditisten die Geschäftsführung, die Gesellschafterrechte der Gesellschaft in Beteiligungsgesellschaften unter Berücksichtigung von Treu und Glauben auszuüben. Die Geschäftsführung wird die Gesellschafter der Gesellschaft insoweit über wichtige Entscheidungen und Entwicklungen innerhalb wesentlicher Beteiligungsgesellschaften informieren.

Die Komplementärin und der geschäftsführende Kommanditist sind verpflichtet, die Geschäfte der Fondsgesellschaft mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns zu führen. Die Komplementärin vertritt die Fondsgesellschaft nach außen; sie ist einzelvertretungsberechtigt und – einschließlich ihrer Geschäftsführer - von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit. Der geschäftsführende Kommanditist kann die Fondsgesellschaft einzeln aufgrund Bevollmächtigung vertreten. Ihm wird hiermit unter Befreiung von den Beschränkungen des § 181 BGB entsprechende Generalvollmacht erteilt; er kann die Gesellschaft aufgrund der Generalvollmacht im gesetzlichen Rahmen bei allen Rechtsgeschäften vertreten.

Die Geschäftsführung, einschließlich der Geschäftsführer der Komplementärin, sind von den Beschränkungen des § 112 HGB befreit. Sämtliche andere Gesellschafter als die Komplementärin und die geschäftsführende Kommanditisten sind von der Geschäftsführung und der Vertretung der Gesellschaft ausgeschlossen.

Die Geschäftsführung erstreckt sich nicht auf Bereiche, in den gesetzlich für die Gesellschafterversammlung zwingend vorgesehenen Fällen, insbesondere für folgende Beschlussfassungen:

- Feststellung des Jahresabschlusses;
- Entlastung der Geschäftsführung;
- Ausschluss und Kündigung von Gesellschaftern;
- Entziehung der Geschäftsführungsbefugnis oder Vertretungsmacht bzw. Generalvollmacht von Mitgliedern der Geschäftsführung;
- Änderungen des Gesellschaftsvertrags;
- Auflösung der Gesellschaft;
- andere in diesem Gesellschaftsvertrag ausdrücklich genannte Fälle.

12.1.10 Vergütungen und Aufwendungen

Für ihre Tätigkeit als Geschäftsführerin der Fondsgesellschaft erhält die Komplementärin eine jährliche Vergütung von insgesamt 1,2% des Gesamtbetrages der Einlagen ohne Agio, zuzüglich aufgenommenes Fremdkapital, jeweils per Valuta zum Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres, im ersten Geschäftsjahr per Valuta zu dessen Ende, mindestens jedoch 120.000,00 EUR p.a., in Rumpfgeschäftsjahren anteilig, inklusive eventuell anfallender gesetzlicher Umsatzsteuer. Die Vergütung ist jeweils jährlich im Vorhinein fällig. Die Komplementärin ist berechtigt ihre Vergütung zu entnehmen.

Für die Verwaltung der Beteiligung erhält die Komplementärin eine jährliche Aufwendungspauschale von 30.000,00 EUR p.a. in Rumpfgeschäftsjahren anteilig, inklusive eventuell anfallender gesetzlicher Umsatzsteuer. Die Vergütung ist jeweils jährlich im Vorhinein fällig. Die Komplementärin ist berechtigt ihre Vergütung zu entnehmen.

Die Kosten für die laufende Steuer- und Rechtsberatung sowie Wirtschaftsprüfer und weiterer Kosten, die bei der Erfüllung der Aufgaben der Komplementärin entstehen, werden dieser ersetzt; auch insoweit ist die Komplementärin zu Entnahmen berechtigt.

Die vorstehend aufgeführte Vergütung und Kostenerstattung hat die Gesellschaft als Aufwand zu tragen. Bosphorus Shipyard A.S. Der geschäftsführende Kommanditist ist am laufenden Verlust, nicht jedoch am laufenden Gewinn der Gesellschaft beteiligt. Das aus den gezeichneten und geleisteten Einlagen der Gesellschafter bestehende Eigenkapital der Gesellschaft sowie ein möglicherweise vorhandenes Fremdkapital werden grundsätzlich zur Kostendeckung einschließlich Finanzierung der der Verwaltung und zu Investitionen gemäß dem Unternehmensgegenstand verwendet. Aus den geleisteten Einlagen wird zunächst insbesondere folgender einmaliger Aufwand vorab abgedeckt (Angaben jeweils in Prozent des gezeichneten Kapitals, ohne Agio):

- | | |
|--|------|
| ○ Projektidentifizierung und Vorfinanzierung | 3,0% |
| ○ Gründung und Konzeption | 1,0% |
| ○ Rechtliche und steuerliche Beratung | 1,0% |

Die verbleibenden Mittel werden zur Investition gemäß dem Unternehmensgegenstand und zur Finanzierung der laufenden Ausgaben des operativen Geschäfts sowie zur Schaffung einer angemessenen Liquiditätsreserve verwendet. Die Verwendung der geleisteten Einlagen zur Ausgabenbestreitung und zur Investition gemäß dem Unternehmensgegenstand liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Komplementärin. Jeder Gesellschafter trägt seine eigenen Kosten (insb. Rechts- und Steuerberatung) im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Vertrags.

Die Komplementärin erhält neben einer jährlichen Geschäftsführungsvergütung eine erfolgsabhängige Vergütung, die von der Höhe der erwirtschafteten Gewinne der Gesellschaft abhängig ist. Die Gesellschaft schüttet Gewinne bis zu 10,0% p.a. zunächst ausschließlich an die Anleger aus. Die darüber hinausgehenden Gewinne werden im Verhältnis 60% zu 40% zwischen Anleger (60%) und Komplementärin (40%) aufgeteilt (vgl. hierzu auch "Verteilung von Entnahmen, Gewinn und Verlusten sowie dem Veräußerungsgewinn").

12.1.11 Verteilung von Entnahmen, Gewinnen und Verlusten sowie dem Veräußerungsgewinn

Die Beteiligung der Kommanditisten am Gewinn und Verlust der Fondsgesellschaft nach festgestelltem Jahresabschluss bestimmt sich jeweils gemäß dem Verhältnis ihrer auf den Einlagenkonten (Kapitalkonto I) gebuchten Einlagen zum Ende des jeweiligen vorhergehenden

Geschäftsjahres (nachfolgend "maßgebliches Kapital"), soweit in im Gesellschaftsvertrag etwas anderes geregelt ist. Im ersten Geschäftsjahr bestimmt sich das maßgebliche Kapital nach dem Stand der Kapitalkonten I zum Ende dieses Geschäftsjahres. Nach Feststellung des Jahresabschlusses schüttet die Geschäftsführung jedem Kommanditisten unter Anrechnung bereits ausgezahlter Vorabgewinne einen etwaigen auf sein maßgebliches Kapital entfallenden Gewinnanteil aus. Von dem Gewinn der Gesellschaft bis zu 10% p.a. erhält der Kommanditist einen Gewinnanteil zu 100% bezogen auf seine Einlage. Ein über 10% p.a. hinausgehender Gewinn der Gesellschaft steht zu 60% den Kommanditisten und zu 40% der Komplementärin zu. Der Gewinnanteil der Kommanditisten verteilt sich dabei auf die jeweiligen Kommanditisten im Verhältnis ihres jeweiligen maßgeblichen Kapitals.

Für jeden Kommanditisten werden nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen jeweils drei Kapitalkonten eingerichtet. Die Kapitalkonten werden in Euro geführt. Auf dem Kapitalkonto I wird der Kapitalanteil (gezeichnetes und geleistetes Kapital) des jeweiligen Kommanditisten gebucht. Das Kapitalkonto gliedert sich in das Unterkonto I a, auf dem die Haftsumme des Kommanditisten gebucht wird, und das Unterkonto I b, auf dem die gezeichnete zusätzliche Pflichteinlage gebucht wird. Das Kapitalkonto I einschließlich der Unterkonten I a und I b ist maßgebend für die Beteiligung der Kommanditisten am Vermögen und am Ergebnis der Gesellschaft sowie für alle Gesellschafterrechte, soweit nichts anderes geregelt ist. Für jeden Kommanditisten wird ein variables Kapitalkonto II eingerichtet, auf dem alle anteiligen Gewinne sowie Verluste des Geschäftsjahrs und der Vorjahre verbucht werden. Entnahmen werden auf dem Kapitalkonto III verbucht. Sämtliche Kapitalkonten sind unverzinslich.

Ausschüttungen werden nicht geleistet, wenn durch aufgelaufene Verluste oder vorangegangene Ausschüttungen die Kapitalkonten unter die jeweilige Haftsumme gesunken sind.

Ausschüttungen sowie sämtliche sonstige Zahlungen der Gesellschaft an die Kommanditisten aus diesem Gesellschaftsvertrag werden grundsätzlich in Euro vorgenommen. Die Kommanditisten haben der Gesellschaft ein dementsprechendes Konto anzugeben.

Die Ansprüche eines Kommanditisten auf Ergebnisbeteiligung und Ausschüttungen entfallen gänzlich, wenn der betreffende Kommanditist nicht mehr Gesellschafter ist. Seine Ansprüche wachsen den verbleibenden Kommanditisten pro rata in Höhe ihrer Beteiligungsquote gemäß diesem Vertrag (auf 100 % hochgerechnet) an. Dessen ungeachtet ist der ausscheidende Kommanditist ggf. berechtigt, ein Auseinandersetzungsguthaben entsprechend § 22 des Gesellschaftsvertrages zu verlangen.

Der Umfang des Auseinandersetzungsanspruchs eines gemäß § 21 des Gesellschaftsvertrages ausscheidenden Kommanditisten gegen die Gesellschaft bestimmt sich vorbehaltlich § 23 des Gesellschaftsvertrages unter Berücksichtigung des Stands seiner Kapitalkonten nach dem Betrag, der sich für seine Beteiligung bei Zugrundelegung der Verkehrswerte der einzelnen Gegenstände des Vermögens der Gesellschaft ergibt. Ein Ertrags- oder Firmenwert wird nicht berücksichtigt. Maßgeblich ist der 31.12. des Jahres, welches dem Ausscheiden vorangeht; bei Ausscheiden zum 31.12. eines Jahres ist dieses Datum maßgeblich. Nachträglich sich ergebende Änderungen der Bilanzansätze, insbesondere aufgrund einer steuerlichen Betriebsprüfung, bleiben unberücksichtigt.

Können sich die Gesellschafter über die Ermittlung des Auseinandersetzungsguthabens nicht einigen, so entscheidet der Wirtschaftsprüfer, der den Jahresabschluss der Gesellschaft prüft, als Schiedsgutachter.

Die in der Fondsgesellschaft verbleibenden Kommanditisten verpflichten sich vorbehaltlich § 20 Abs.1 des Gesellschaftsvertrages auf Basis eines intern gefassten Beschlusses den Kapitalanteil eines ausscheidenden Kommanditisten selbst zu übernehmen und den Auseinandersetzungsanspruch des ausscheidenden Kommanditisten zu erfüllen oder einen Dritten zu benennen, der den Kapitalanteil des ausscheidenden Kommanditisten einschließlich der Verpflichtung zur Erfüllung des

Auseinandersetzungsanspruch übernimmt. Der ausscheidende Kommanditist ist verpflichtet, seinen Kapitalanteil auf einen von den in der Gesellschaft verbleibenden Kommanditisten oder von diesen benannten Übernehmer zu übertragen.

Sämtliche Zahlungsansprüche der Gesellschafter auf Ausschüttungen und/oder Entnahmen oder Abfindung stehen unter dem Vorbehalt ausreichender Liquidität; durch die Bedienung dieser Zahlungsansprüche darf bei der Gesellschaft ein Insolvenzeröffnungsgrund nicht herbeigeführt werden.

12.1.12 Mitbestimmung und Gesellschafterversammlung

Die ordentliche Gesellschafterversammlung findet jährlich innerhalb der ersten acht Monate eines jeden Geschäftsjahres statt. Gesellschafterversammlungen sind am Sitz der Gesellschaft abzuhalten, soweit die Gesellschafter nicht durch Beschluss einen anderen Ort bestimmen. Die Gesellschafterversammlungen werden unter Beachtung einer Frist von zwei Wochen schriftlich durch die Geschäftsführung der Gesellschaft unter Bekanntgabe der Tagesordnung einberufen. Die Einladung erfolgt an die zuletzt bekannte Anschrift eines jeden Gesellschafters und gilt mit Absendung durch die Gesellschaft als ordnungsgemäß erfolgt. Jeder Gesellschafter ist verpflichtet, etwaige Adressänderungen der Gesellschaft unverzüglich mitzuteilen. Bei der Berechnung der zweiwöchigen Ladungsfrist werden der Tag der Absendung des Einladungsschreibens und der Tag der Versammlung nicht mitgezählt. Den Vorsitz der Gesellschafterversammlung übernimmt die Komplementärin oder der geschäftsführende Kommanditist. Diese haben für die Anwesenheit eines geeigneten Protokollführers Sorge zu tragen. Jeder Gesellschafter (inklusive der Komplementärin und des geschäftsführenden Kommanditisten) kann in der Gesellschafterversammlung durch einen Dritten vertreten werden, sofern dieser eine schriftliche Vollmacht vorlegt. Die Komplementärin ist berechtigt, die ordentlichen und außerordentlichen Gesellschafterversammlungen gemeinsam mit den Gesellschafterversammlungen anderer von Bosphorus Shipyards Asset Management GmbH initiierten Beteiligungen abzuhalten, die Anwesenheit der Gesellschafter der beschriebenen Beteiligungen ist insofern gestattet. Die Gesellschafter der anderen Kommanditgesellschaften haben keine Gesellschafterrechte, insbesondere kein Stimm- oder Rederecht in der Gesellschafterversammlung der Gesellschaft. Die Geschäftsführung kann nach eigenem Ermessen Personen, die nicht Gesellschafter oder bevollmächtigte Vertreter sind, die Teilnahme an den Gesellschafterversammlungen als Gäste gestatten. Gäste haben keine Gesellschafterrechte, insbesondere kein Stimm- oder Rederecht.

Bei Vorliegen eines wichtigen Grundes sind die Komplementärin und der geschäftsführende Kommanditist jeweils berechtigt, außerordentliche Gesellschafterversammlungen einzuberufen. Unabhängig hiervon finden außerordentliche Gesellschafterversammlungen auch statt, wenn Gesellschafter, die zusammen mindestens 20 Prozent des Gesellschaftskapitals auf sich vereinigen, dies bei der Geschäftsführung schriftlich beantragen. Die Einberufungsfrist für außerordentliche Gesellschafterversammlungen kann bei eilbedürftigen Fällen auf 10 Tage verkürzt werden. Im Übrigen gilt § 13 entsprechend. Sollte die Geschäftsführung dem Antrag auf Einberufung einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung nicht innerhalb von 7 Tagen nachgekommen sein, ist der Antragsteller berechtigt, die Versammlung unter Beachtung der zehntägigen Ladungsfrist selbst wirksam einzuberufen.

Die Beschlüsse der Gesellschafter können in Gesellschafterversammlungen oder im Wege der schriftlichen, telegrafischen, fernmündlichen oder fernkopierte Abstimmung oder per E-Mail gefasst werden. Die Gesellschafterversammlung ist beschlussfähig, wenn sämtliche Gesellschafter ordnungsgemäß geladen sind und die Komplementärin und der geschäftsführende Kommanditist anwesend oder vertreten sind. Sofern eine Gesellschafterversammlung nicht beschlussfähig ist, kann sie unter Verwendung derselben Tagesordnung nochmals unter Beachtung der Fristen gemäß §§ 13 und 14 einberufen werden. In diesem Fall gelten die Beschränkungen der Beschlussfähigkeit hinsichtlich der

Anwesenheit oder Vertretung der Geschäftsführung nicht, sofern darauf in der Einberufung hingewiesen wurde. Eventuelle Ladungsfehler gelten als geheilt, wenn der betreffende Gesellschafter in der jeweiligen Gesellschafterversammlung anwesend oder vertreten ist. Gesellschafterbeschlüsse bedürfen der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen, soweit nicht in diesem Vertrag oder durch Gesetz etwas anderes bestimmt ist. Stimmenthaltungen gelten als nicht abgegebene Stimmen. Bei Stimmgleichheit gilt ein Antrag als abgelehnt. Alle anwesenden oder vertretenen Stimmen sind stimmberechtigt, soweit nicht gesetzlich zwingend anders bestimmt. Beschlüsse im Sinne von § 16 bedürfen einer Mehrheit von 75% der abgegebenen Stimmen. Ein Bevollmächtigter, der mehrere Gesellschafter vertritt, kann entsprechend der ihm erteilten Weisungen voneinander abweichende Stimmen abgeben. Stets kann jedoch für einen einzelnen Gesellschafter das Stimmrecht nur einheitlich abgegeben werden. Im Übrigen kann ein Gesellschafter für seinen Kapitalanteil nur eine einheitliche Stimme abgeben. Das Stimmrecht bemisst sich nach § 8 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrages mit der Maßgabe, dass auf je 1.000,00 volle EUR Kapitalanteil eine Stimme entfällt. Bei schriftlichen Abstimmungen hat die Komplementärin oder der geschäftsführende Kommanditist den Abstimmungsgegenstand mit einer erläuternden Stellungnahme bekannt zu geben. Die Stimmabgabe der Gesellschafter muss innerhalb von vier Wochen nach Absendung der Abstimmungsaufforderung bei der Gesellschaft eingehen. Die Auszählung der Stimmen erfolgt durch die Komplementärin oder den geschäftsführenden Kommanditisten. Über das Ergebnis der Abstimmung sind die Gesellschafter durch schriftliche Mitteilung zu unterrichten. Die Unwirksamkeit eines Gesellschafterbeschlusses kann nur binnen einer Ausschlussfrist von einem Monat nach Kenntniserlangung durch eine gegen die Gesellschaft zu richtende Klage geltend gemacht werden. Nach Ablauf der Frist gilt ein etwaiger Mangel als geheilt.

12.1.13 Übertragung der Kommanditbeteiligung und Tod oder Ausscheiden eines Gesellschafters

Die Übertragung von Kommanditanteilen oder Teilen davon auf Dritte oder andere Kommanditisten bedarf der schriftlichen Zustimmung der Komplementärin. Wenn die Übertragung im Wege der vorweggenommenen Erbfolge auf einen Erben eines Kommanditisten erfolgt, ist die Zustimmung nach § 18 Satz 1 des Gesellschaftsvertrages zu erteilen, wenn in der Person des Erben kein wichtiger Grund vorliegt, der seine Beteiligung an der Gesellschaft für die Gesellschaft oder die übrigen Gesellschafter unzumutbar macht.

Belastungen eines Kommanditanteils, Einräumung einer Unterbeteiligung an einem Kommanditeil sowie Verfügungen über einzelne Rechte und Ansprüche aus dem Gesellschaftsverhältnis sind entsprechend § 18 Abs.1 des Gesellschaftsvertrages zustimmungsbedürftig.

Beabsichtigt ein Kommanditist seinen Gesellschaftsanteil ganz oder teilweise zu veräußern, hat er seinen Anteil den übrigen Kommanditisten anzubieten, bevor er in Verkaufsverhandlungen mit Dritten tritt. Das Ankaufsrecht steht den übrigen Kommanditisten im Verhältnis ihrer Beteiligungen zu. Das Ankaufsrecht kann bis zum Ablauf von 90 Tagen seit Empfang eines schriftlichen Angebots durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Veräußerer nur von allen berechtigten Gesellschaftern gemeinsam über den angebotenen Anteil ausgeübt werden. Soweit ein Ankaufberechtigter sein Ankaufsrecht nicht fristgerecht ausübt, steht dies den übrigen Ankaufberechtigten im Verhältnis ihrer Beteiligungen zu. Sie haben sich innerhalb von weiteren 30 Tagen wiederum hinsichtlich des gesamten angebotenen Anteils zu erklären.

Soweit die Ankaufberechtigten von ihrem Recht keinen Gebrauch machen, sind sie auf die Dauer von sechs Monaten verpflichtet, einer Veräußerung an einen Dritten gem. § 18 Abs. 1 des Gesellschaftsvertrages zuzustimmen, wenn in der Person des Dritten kein wichtiger Grund im Sinne des Abs. 1 vorliegt und wenn der Dritte eine Gegenleistung erbringt, die mindestens so hoch ist wie der Preis, zu dem der Veräußerer den Ankaufberechtigten gem. § 18 Abs. 3 des Gesellschaftsvertrages den Anteil angeboten hatte. Ein wichtiger Grund in der Person des Dritten

liegt insbesondere dann vor, wenn es sich bei dieser um einen Wettbewerber oder um einen wesentlichen Vertragspartner der Gesellschaft handelt oder um eine Person, die mit einem Wettbewerber oder einem wesentlichen Vertragspartner verbunden ist oder einem solchen nahe steht.

Stirbt ein Gesellschafter, geht sein Gesellschaftsanteil auf seine Erben über. Die Fondsgesellschaft wird nicht aufgelöst, sondern mit den Erben des verstorbenen Gesellschafters fortgesetzt. Die Erben müssen sich durch Vorlage eines Erbscheins legitimieren. Beruht die Erbfolge auf einer Verfügung von Todes wegen, die in einer öffentlichen Urkunde enthalten ist, so genügt es, wenn anstelle des Erbscheines die jeweilige letztwillige Verfügung zusammen mit der Niederschrift über deren Eröffnung vorgelegt wird.

Steht ein Gesellschaftsanteil mehreren Erben gemeinsam zu, so haben sie zur Ausübung ihrer Gesellschafterrechte einen gemeinsamen, schriftlich bevollmächtigten Vertreter zu bestellen, der zur Entgegennahme von Entnahmen zu ermächtigen ist. Solange ein gemeinsamer Vertreter nicht bestellt oder die Legitimation des oder der Erben nicht erfolgt ist, ruhen die Rechte aus der Gesellschaftsbeteiligung.

Ein Gesellschafter scheidet weiterhin aus der Fondsgesellschaft aus, wenn:

- er das Gesellschaftsverhältnis wirksam gemäß § 20 Abs.1 des Gesellschaftsvertrages aus wichtigem Grund gekündigt hat;
- ihm aus wichtigem Grund, insbesondere unter Beachtung der Grundsätze des § 140 HGB gekündigt worden ist; die Kündigung bedarf eines Beschlusses der Gesellschafterversammlung gemäß § 16;
- gemäß § 9 Abs.3 nach Ablauf der für die Erbringung der Einlage gesetzten Frist;
- über sein Vermögen oder seinen Nachlass das Insolvenzverfahren eröffnet, die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens mangels Masse abgelehnt oder sein Kapitalanteil von einem Gläubiger gepfändet und die Vollstreckungsmaßnahme nicht innerhalb von 6 Monaten aufgehoben wird (mit Ablauf der 6-Monats-Frist).

Durch das Ausscheiden eines Gesellschafters wird die Gesellschaft nicht aufgelöst, sondern unter den verbleibenden Gesellschaftern fortgesetzt. Im Falle des Ausscheidens des einzigen persönlich haftenden Gesellschafters sind die verbleibenden Kommanditisten verpflichtet, sich auf die Aufnahme eines neuen persönlich haftenden Gesellschafters zu einigen. Bei Ausscheiden des geschäftsführenden Kommanditisten werden die Gesellschafter – soweit rechtlich und tatsächlich möglich – zuvor durch Gesellschafterbeschluss einen neuen geschäftsführenden Kommanditisten bestellen.

12.1.14 Kündigung sowie Auflösung der Fondsgesellschaft

Die Gesellschafter können die Gesellschaft nur aus wichtigem Grund kündigen (außerordentliche Kündigung). Die Kündigung ist schriftlich unter Angabe der Gründe zu erklären und an die Gesellschaft zu richten.

Im Falle einer Auflösung ist die Gesellschaft durch die Geschäftsführung abzuwickeln und das Gesellschaftsvermögen zu verwerten. § 265 Absätze 2, 4 und 5 und § 273 Abs. 4 AktG gelten entsprechend. Im Rahmen der Liquidation entstehende Gewinne und Verluste stehen den Kommanditisten nach den in §11 des Gesellschaftsvertrages bestimmten Regelungen zu. Liquidationserlöse sind in folgender Reihenfolge, gegebenenfalls unter Verrechnung negativer Kapitalkonten, zu verwenden:

- zunächst zur Erfüllung von Verbindlichkeiten der Gesellschaft gegenüber Dritten,
- sodann zur Erfüllung von Verbindlichkeiten der Gesellschaft gegenüber Gesellschaftern, und

- der verbleibende Liquidationserlös wird gemäß § 11 des Gesellschaftsvertrages an die Gesellschafter ausgeschüttet.

12.1.15 Zahlstellen

Bestimmungsgemäße Zahlungen an die Anleger erfolgen ausschließlich über die Bosphorus Shipyards Asset Management GmbH in ihrer Eigenschaft als persönlich haftende und geschäftsführende Gesellschafterin der Kommanditgesellschaft.

12.2 Bosphorus Shipyard A.S.

12.2.1 Gesellschaft

Die Bosphorus Shipyard A.S. ist eine Kapitalgesellschaft nach dem Recht der Türkei. Die Gesellschaft ist am 3. Juli 2009 auf der Grundlage einer Satzung vom 1. Juli 2009 im Handelsregister in Istanbul-Tuzla eingetragen worden.

12.2.2 Gegenstand des Unternehmens

Der Gegenstand des Unternehmens der Bosphorus Shipyard A.S. ist unter anderem die Errichtung und der Betrieb einer Schiffsreparaturwerft in Tuzla.

12.2.3 Investitionsstrategie

Die Bosphorus Shipyard A.S. errichtet einen Schiffservice- und Reparaturhafen in Tuzla, einer Hafenstadt am Marmarameer, ca. 100 km von Istanbul entfernt. Dieser Hafen soll nach Fertigstellung von der Bosphorus Shipyard A.S. betrieben werden. Die aus dem Betrieb erwirtschafteten Gewinne werden nach Abzug der gesetzlich vorgeschriebenen Rücklagen und Steuern an die Aktionäre der Gesellschaft und damit auch an die Kommanditgesellschaft ausgeschüttet. Je nach Geschäftsentwicklung sind auch laufende Kapitalrückzahlungen möglich. In der Planrechnung der Bosphorus Shipyard A.S. wird davon ausgegangen, dass der Service- und Reparaturhafen unmittelbar nach der Fertigstellung in Betrieb gehen kann. Dies ist nach etwa 24 Monaten (2012) vorgesehen. Für den angestrebten Fall, dass 49% der Anteile an der Bosphorus Shipyard A.S. über Kommanditbeteiligungen dargestellt werden können, wird das Gesamtvorhaben ausschließlich mit Eigenkapital finanziert. Die Aufnahme von Fremdkapital auf der Ebene der Bosphorus Shipyard A.S. ist nicht ausgeschlossen.

Die Fondsgesellschaft wird an einer Kapitalerhöhung der Bosphorus Shipyard A.S. teilnehmen und gegen Ausgabe neuer Aktien an die Gesellschaft 9.210.000,00 Euro zahlen. Die Einzelheiten dieser Kapitalerhöhung (insbesondere die Höhe des Nennwertes pro Aktie) sind derzeit noch nicht bekannt, sodass derzeit noch nicht bekannt ist, wie viele Aktien zu welchem Nennwert die Fondsgesellschaft für 9.210.000,00 Euro erwerben wird. Die Bosphorus Shipyard A.S. plant weitere Kapitalerhöhungen an denen die Fondsgesellschaft nicht teilnehmen wird. Im Zuge der zu erwartenden Verwässerung der Anteile soll die Fondsgesellschaft nach Abschluss der Kapitalerhöhung einen Anteil von circa 6 % an der Bosphorus Shipyard A.S. halten.

Die restlichen Aktien dieser Aktiengesellschaft werden von den Projektinitiatoren und anderen zukünftigen Investoren gehalten. Weitere Investoren können sich bis zu 43% an der Bosphorus Shipyards A.S. beteiligen bzw. Aktien erwerben.

12.2.4 Haftung

Die Aktionäre einer türkischen Aktiengesellschaft haften grundsätzlich nur mit ihren Aktien, d.h. die Haftung ist grundsätzlich auf die Höhe der Einlage beschränkt.

12.2.5 Laufzeit

Die Laufzeit in der Bosphorus Shipyard A.S. ist zeitlich nicht befristet.

12.2.6 Geschäftsführung, Mitwirkung der Gesellschafter

Der Vorstand der Bosphorus Shipyard A.S. besteht aus Herrn Selim Kuzu (Vorsitzender), Herrn Nusret Coskun und Herrn Hakan Coskun. Eine unmittelbare Einflussnahme der Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG auf Investitionsentscheidungen der Gesellschaft besteht nicht. Der Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG stehen entsprechend dem Gesellschaftsvertrag lediglich Informations-, Kontroll-, und Stimmrechte zu.

12.2.7 Erwerb der Beteiligung und Übertragung der Beteiligung

Die Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG wird durch Teilnahme an einer Kapitalerhöhung Aktien der Bosphorus Shipyard A.S. zu einem Preis von 9.210.000,00 Euro erwerben. Die erworbenen Aktien sollten nach Abschluss aller Kapitalerhöhungen 6 % des Kapitals der Bosphorus Shipyard A.S. entsprechen.

Der Initiator weist ausdrücklich darauf hin, dass weder die Fondsgesellschaft noch die BSAM eine Financial Due Diligence bei der Bosphorus Shipyards A.S. durchgeführt haben oder durchführen werden.

12.2.8 Ausschüttungen

Die türkische Aktiengesellschaft wird einen den gesetzlichen Vorgaben und Bilanzrichtlinien entsprechenden Jahresabschluss erstellen, diesen entsprechend den gesetzlichen Anforderungen von einer anerkannten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft prüfen lassen und ggf. in verkürzter Form veröffentlichen. Ausschüttungen auf der Grundlage des handelsrechtlich festgestellten und beschlossenen Gewinns erfolgen jährlich gegenüber den Gesellschaftern im Verhältnis ihrer prozentualen Beteiligungen.

12.2.9 Anwendbares Recht

Auf den Gesellschaftsvertrag der Bosphorus Shipyard A.S. und das Rechtsverhältnis der Gesellschafter untereinander insbesondere auf das Rechtsverhältnis zwischen der Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG und der Bosphorus Shipyard A.S. ist das Recht der Türkei anwendbar.

13 Steuerliche Grundlagen

13.1 Vorbemerkungen

Die nachfolgenden Ausführungen stellen im Überblick die wesentlichen steuerlichen Grundlagen des Beteiligungsangebotes dar. Die steuerliche Betrachtung gibt die wesentlichen steuerlichen Aspekte wieder, die für den Erwerb, das Halten und die Veräußerung einer Beteiligung an der Fondsgesellschaft von Bedeutung sein können. Die Ausführungen stellen keine umfassende oder gar abschließende Darstellung aller denkbaren steuerlichen Aspekte in Bezug auf diese Beteiligung dar, und ersetzen nicht die individuelle steuerliche Beratung des Anlegers.

Für Zwecke der nachfolgenden Ausführungen wird davon ausgegangen, dass sich nur natürliche Personen an der Fondsgesellschaft beteiligen, deren ausschließlicher Wohnsitz und gewöhnlicher Aufenthalt in der Bundesrepublik Deutschland belegen ist, die über die Beteiligung hinaus über keine weiteren Anknüpfungspunkte zum Steuerrecht der Türkei verfügen und die ihre Beteiligung im Privatvermögen halten. Ferner wird angenommen, dass die Anleger ihre Beteiligung nur mit Eigenkapital finanzieren. Schließlich wird unterstellt, dass ein Anleger nicht mehr als 1% durchgerechnet an der Bosphorus Shipyard A.S. verfügt. Alle Einkünfte einer natürlichen Person mit Wohnsitz oder gewöhnlichem Aufenthalt in Deutschland unterliegen grundsätzlich der deutschen Einkommensteuer, dem Solidaritätszuschlag sowie ggf. der Kirchensteuer. Im Rahmen des sog. „Welteinkommensprinzips“ werden neben den inländischen Einkünften auch Einkünfte aus ausländischen Einkunftsquellen erfasst.

Sofern Anleger beabsichtigen, sich über eine ihnen gehörende Kapitalgesellschaft (z. B. GmbH) zu beteiligen oder die Beteiligung im Betriebsvermögen zu halten, gelten z. T. abweichende steuerliche Bestimmungen, die in diesem Fall zu beachten sind. Diese Besonderheiten sind nachfolgend nicht dargestellt.

Die nachfolgende steuerliche Betrachtung beruht auf den zum Zeitpunkt der Herausgabe dieses Informationsmemorandums geltenden Rechtslage, insbesondere den Steuergesetzen, den veröffentlichten Erlassen und Stellungnahmen der Finanzverwaltung sowie der Rechtsprechung der Finanzgerichte. Die relevanten Doppelbesteuerungsabkommen (nachfolgend auch kurz DBA) wurden berücksichtigt. Die nach Herausgabe dieses Prospekts evtl. eintretenden Änderungen in Gesetzgebung, Rechtsprechung und Finanzverwaltung wurden nicht berücksichtigt.

13.2 Steuerliches Fondskonzept

13.2.1 Fondsgesellschaft

Die Fondsgesellschaft Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG (nachfolgend auch Fondsgesellschaft) ist eine Kommanditgesellschaft (KG) deutschen Rechts, die in eine türkische Kapitalgesellschaft investiert, die einen zu errichtenden Schiffsreparaturhafen in der Türkei betreiben wird.

Die Anleger beteiligen sich an der Fondsgesellschaft ausschließlich als Kommanditisten. Die mittelbare Beteiligung über einen Treuhandkommanditisten ist nicht vorgesehen.

Die Fondsgesellschaft unterliegt in Deutschland nicht der Einkommen- oder Körperschaftsteuer. Steuerpflichtig sind die Kommanditisten als natürliche Personen (Anleger). Diese unterliegen mit ihrem Anteil am Ergebnis der Gesellschaft der Einkommensteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag und ggf. Kirchensteuer). Die einkommensteuerpflichtigen Einkünfte der Anleger werden gemäß §§ 179 Abs. 1, 180 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. a Abgabenordnung (AO) gesondert und einheitlich festgestellt.

Da die Fondsgesellschaft vermögensverwaltend tätig, nicht gewerblich geprägt und nicht gewerblich infiziert ist, unterhält die Gesellschaft keinen Gewerbebetrieb i. S. d. § 2 Abs. 1 GewStG. Die Fondsgesellschaft unterliegt daher nicht der Gewerbesteuer.

13.2.2 Beteiligungsstruktur

Die Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG wird durch Teilnahme an einer Kapitalerhöhung Aktien der Bosphorus Shipyard A.S. zu einem Preis von 9.210.000,00 Euro erwerben. Die erworbenen Aktien sollten nach Abschluss aller Kapitalerhöhungen 6 % des Kapitals der Bosphorus Shipyard A.S. entsprechen.

13.2.3 Anwendung des Investmentsteuergesetzes

Das Investmentsteuergesetz findet auf das vorliegende Beteiligungskonzept keine Anwendung, da es sich bei der Bosphorus Shipyard A.S. nicht um ein ausländisches Investmentvermögen oder ausländische Investmentanteile i. S. d. § 2 Abs. 8 und 9 InvG handelt.

13.2.4 Doppelbesteuerungsrecht

Zur Zuordnung des Besteuerungsrechts und Vermeidung der Doppelbesteuerung bei grenzüberschreitenden Sachverhalten schlossen Deutschland und die Türkei mit Wirkung zum 30. Dezember 1989 ein Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen (im Folgenden kurz „DBA Türkei“).

Gemäß Art. 10, 11 und 13 DBA Türkei darf die Türkei folgende Einkünfte grundsätzlich besteuern:

- die Dividenden aus türkischen Gesellschaften,
- Zinsen aus der Türkei,
- die Gewinne aus der Veräußerung von Anteilen an einer türkischen Gesellschaft.

Deutschland als Ansässigkeitsstaat hat die Doppelbesteuerung dieser türkischen Einkünfte grundsätzlich durch Anrechnung der türkischen Steuern (Anrechnungsmethode) zu vermeiden. Das geltende DBA wurde von deutscher Seite am 21. Juli 2009 mit Wirkung zum 31. Dezember 2010 gekündigt. Deutschland möchte ein modernes DBA mit der Türkei beschließen, das sich an dem Musterabkommen der OECD orientiert. Aufgrund des gewählten Beendigungszeitpunkts Ende 2010 erwartet die Bundesregierung derzeit aus den bereits laufenden Verhandlungen mit der Türkei für ein neues DBA einen positiven Abschluss im Lauf des Jahres 2010.

13.3 Investitionsphase

13.3.1 Besteuerung in der Türkei

Der Erwerb der Anteile an der in Türkei ansässigen Bosphorus Shipyard A.S. hat keine unmittelbaren einkommensteuerlichen Konsequenzen in der Türkei.

Auf den Erwerb der Anteile sollte auch keine Umsatzsteuer erhoben werden. Sollte die türkische Finanzverwaltung die Fondsgesellschaft steuerlich transparent behandeln, ist der Erwerb von Anteilen an einer türkischen Kapitalgesellschaft durch eine natürliche Person grundsätzlich nicht umsatzsteuerbar. Sollte die Finanzverwaltung dagegen die steuerliche Transparenz nicht nachvollziehen und insofern mit dem Erwerb der Anteile durch die Fondsgesellschaft den Erwerb von Anteilen durch eine juristische Person annehmen, kann der Erwerbsvorgang grundsätzlich der türkischen Umsatzsteuer von 18 Prozent unterliegen.

Die Türkei erhebt für Übertragungsvorgänge weiterhin eine Stempelsteuer von 0,75% des Vertragswertes. Dies gilt auch für den Erwerb von Anteilen an einer Kapitalgesellschaft. Die Stempelsteuer beträgt maximal 590.000 EUR.

13.3.2 Besteuerung in Deutschland

Der Erwerb der Beteiligung an der Fondsgesellschaft durch die Anleger unterliegt nicht der deutschen Umsatzsteuer.

Die Fondsgesellschaft ist kein Unternehmer im Sinne des § 2 UStG und daher nicht zum Ausweis von Umsatzsteuer berechtigt. Daher besteht keine Möglichkeit, die der Fondsgesellschaft von Dritten in Rechnung gestellte Umsatzsteuer im Rahmen des Vorsteuerabzugs geltend zu machen.

13.4 Betriebsphase

13.4.1 Besteuerung in der Türkei

13.4.1.1 Bosphorus Shipyard A.S.

13.4.1.1.1 Ertragsteuern

Die Bosphorus Shipyard A.S. ist als Kapitalgesellschaft Subjekt der türkischen Körperschaftsteuer. Bemessungsgrundlage ist der Gewinn der Gesellschaft. Zur Ermittlung des Gewinns ist die Bosphorus Shipyard A.S. zur jährlichen Erstellung eines Jahresabschlusses sowie einer Gewinn- und Verlustrechnung verpflichtet, der türkischem Recht entsprechen muss.

Bei der Gewinnermittlung sind Abschreibungen auf Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens vorzunehmen, wobei die genaue Abschreibung von der Art des Wirtschaftsguts und der Nutzung abhängig ist. Die jährliche Abschreibung von Gebäuden beträgt in Abhängigkeit von der Gebäudeart zwischen 2 Prozent und 10 Prozent. Der Grund und Boden kann dagegen nicht abgeschrieben werden.

Unter bestimmten Voraussetzungen kann seit 2004 in der Türkei eine gesonderte Bewertung von Wirtschaftsgütern erfolgen, wenn die jährliche Inflation über 10 Prozent liegt. Hieraus resultierende Gewinne unterliegen der Körperschaftsteuer. Eine solches *inflation accounting* ist von 2005 bis 2008 nicht erhoben worden.

Der Ermittlung des zu versteuernden Einkommens der Bosphorus Shipyard A.S. sind Finanzierungsaufwendungen nur insoweit zu berücksichtigen, als die Fremdkapitalquote der Gesellschafter nicht das Dreifache der Eigenkapitalquote der Gesellschaft übersteigt. Soweit der Darlehensgeber eine Bank ist, kann das Fremdkapital das Sechsfache des Eigenkapitals übersteigen.

Soweit das zu versteuernde Einkommen einen Verlust ausweist, kann der Verlust lediglich vorgetragen werden und ist zeitlich begrenzt auf fünf Jahre.

Ein zu versteuernder Gewinn unterliegt der Körperschaftsteuer von 20 Prozent.

13.4.1.1.2 Verkehrssteuern und sonstige Abgaben

Die Umsatzsteuer beträgt in der Türkei im Regelsatz 18 Prozent. Für die typische Geschäftstätigkeit der Gesellschaft sollte ein reduzierter Umsatzsteuersatz keine Anwendung finden. Die Bosphorus Shipyard A.S. ist in der Türkei Unternehmer, sodass sie zum Vorsteuerabzug berechtigt ist.

Vertragsabschlüsse der Gesellschaft mit Lieferanten oder Auftraggebern können Gegenstand einer Stempelsteuer von maximal 0,75 Prozent des Vertragswertes sein.

13.4.1.2 Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG

13.4.1.2.1 Qualifikation der Fondsgesellschaft

In der Türkei kann der persönlich haftende Gesellschafter einer Kommanditgesellschaft nur eine natürliche Person sein. Die Errichtung einer Kommanditgesellschaft mit einer Kapitalgesellschaft als unbeschränkt haftenden Gesellschafter ist dagegen im türkischen Recht nicht vorgesehen. Vor diesem Hintergrund wird eine türkische Kommanditgesellschaft nach türkischem Ertragssteuerrecht grundsätzlich transparent behandelt, sodass ausschließlich die Gesellschafter mit ihrem Gewinnanteil aus der Gesellschaft der Einkommen- oder Körperschaftsteuer unterliegen.

Da eine verbindliche Auskunft über die steuerliche Qualifikation der Fondsgesellschaft in der Türkei nicht vorliegt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht zweifelsfrei geklärt werden, ob die türkische Finanzverwaltung die Fondsgesellschaft in der Rechtsform einer deutschen GmbH & Co. KG als beschränkt körperschaftsteuerpflichtig oder als ertragsteuerlich transparent behandeln wird. Der Initiator ist bestrebt eine Einigung mit der türkischen Finanzverwaltung zu erreichen.

Der Initiator geht derzeit davon, dass die Fondsgesellschaft für türkische Besteuerungszwecke als intransparent angesehen wird, sodass der Anleger in der Türkei steuerlich nicht zu erfassen ist.

13.4.1.2.2 Türkische Einkünfte

Eine von der Bosphorus Shipyard A.S. an die Fondsgesellschaft ausgeschüttete Dividende unterliegt grundsätzlich der türkischen Quellensteuer. Der Quellensteuersatz beträgt nach nationalem türkischem Steuerrecht derzeit 15 Prozent. Eine weitergehende Quellensteuerreduktion aufgrund des derzeit noch anwendbaren DBA's ist nicht möglich, da nach dem DBA der Quellenstaat zum Einbehalt einer Quellensteuer von 15 Prozent berechtigt ist.

Das türkische Finanzministerium ist ermächtigt jederzeit durch Verordnung die Quellensteuer auf Dividenden zwischen 0 Prozent und 30 Prozent neu festzulegen. Von diesem Recht hat die Türkei bisher keinen Gebrauch gemacht.

13.4.2 Besteuerung in Deutschland

13.4.2.1 Umsatzsteuer

Die Tätigkeit der Fondsgesellschaft beschränkt sich auf die Verwaltung eigenen Vermögens in Gestalt der Anteile an der Bosphorus Shipyard A.S. Sie übt daher keine gewerbliche oder berufliche Tätigkeit selbstständig aus und ist damit umsatzsteuerlich nicht als Unternehmerin einzustufen (§ 2 Abs. 1 Satz 1 UStG). Sie ist damit auch nicht zum Vorsteuerabzug berechtigt (§ 15 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Satz 1 UStG).

13.4.2.2 Einkommensteuer

Die Fondsgesellschaft unterliegt in Deutschland nicht der Einkommen- oder Körperschaftsteuer. Steuerpflichtig sind die Anleger, die mit ihrem Anteil am Ergebnis der Fondsgesellschaft der Einkommensteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag und ggf. Kirchensteuer unterliegen.

Die einkommensteuerpflichtigen Einkünfte der Gesellschafter werden gesondert und einheitlich festgestellt.

13.4.2.3 Einkünfteerzielungsabsicht

Die Steuerpflicht der zu erzielenden Einkünfte setzt die Einkünfteerzielungsabsicht voraus, d. h. anhand der Umstände des Einzelfalls muss objektiv erkennbar sein, dass der Anleger bei einer langfristigen Prognose damit rechnen kann, dass die Einkunftsquelle nach ihrer Wesensart und der

Art der Bewirtschaftung auf Dauer geeignet ist, einen Überschuss bzw. einen Gewinn zu erwirtschaften. Diese Einkünfteerzielungsabsicht muss sowohl auf Ebene der Fondsgesellschaft als auch auf Ebene des Anlegers selbst gegeben sein. Wird eine Einkünfteerzielungsabsicht verneint, bedeutet dies für den Anleger, dass sämtliche Einkünfte - sowohl positive als auch negative - steuerlich nicht berücksichtigt werden.

Bei der Fondsgesellschaft ist davon auszugehen, dass ein positives Ergebnis nach sieben Jahren erzielt wird und somit die Einkünfteerzielungsabsicht auf Ebene der Fondsgesellschaft und bei ausschließlicher Finanzierung des Fondsanteils mit Eigenkapital auch auf Anlegerebene zu bejahen ist.

13.4.2.4 Vermögensverwaltender Charakter der Fondsgesellschaft

Nach dem Gesellschaftsvertrag ist Gegenstand und Gesellschaftszweck der Fondsgesellschaft das Eingehen, Halten und Verwaltung von Beteiligungen an türkischen Unternehmen. Demnach übt die Fondsgesellschaft eine ausschließlich vermögensverwaltende Tätigkeit aus. Etwas anderes ergäbe sich, wenn die Fondsgesellschaft durch die Ausübung weiterer Tätigkeiten eine gewerbliche Tätigkeit begründete. Dies wäre bei händlertypischem Verhalten wie dem Erwerb und der kurzfristigen Weiterveräußerung von Beteiligungen, einem hohen Grad der Fremdfinanzierung der Beteiligungen, der Einflussnahme der Fondsgesellschaft auf das Management der Kapitalgesellschaften oder der Reinvestition von Erlösen aus der Veräußerung von Beteiligungen der Fall. (vgl. BMF, Erlass vom 16.12.2003, Az. IV A 6 - S 2240 -153/03). Die Fondsgesellschaft beabsichtigt, ihren Anteil an der Bosphorus Shipyard A.S. ausschließlich mit Eigenkapital zu erwerben, den Anteil langfristig zu halten und ihn nicht kurzfristig zu veräußern. Die Einflussnahme der Fondsgesellschaft auf das Management der Bosphorus Shipyard A.S. oder die Reinvestition eines später eventuell erzielten Veräußerungserlöses sind ebenfalls nicht vorgesehen. Die Fondsgesellschaft ist auch nicht gewerblich geprägt oder gewerblich infiziert.

13.4.2.5 Gewinnausschüttungen durch die Bosphorus Shipyard A.S.

Die Bosphorus Shipyard A.S. ist aus deutscher Sicht als Kapitalgesellschaft einzuordnen. Gewinne der Bosphorus Shipyard A.S. werden beim Gesellschafter grundsätzlich nicht besteuert, wenn sie thesauriert werden. Eine Besteuerung erfolgt erst bei Ausschüttung der Gewinne (sog. Abschirmwirkung der Kapitalgesellschaft).

Der Anleger bezieht mit dem Zufluss der Gewinnanteile aus der Bosphorus Shipyard A.S. Einkünfte aus Kapitalvermögen im Sinne des § 20 Abs. 1 Nr. 1 EStG. Die Einkünfte unterliegen dem gesonderten Steuersatz für Einkünfte aus Kapitalvermögen (Abgeltungsteuer) zuzüglich Solidaritätszuschlag in Höhe von insg. 26,375% zzgl. einer ggf. zu berücksichtigenden Kirchensteuer. Die Abgeltungsteuer wird dabei auf die Bruttoeinnahmen aus Kapitalvermögen erhoben, d. h. der Abzug der tatsächlichen Werbungskosten ist ausgeschlossen (§ 20 Abs. 9 S. 1 Hs. 2 EStG). Der Anleger kann jedoch bei der Ermittlung seiner gesamten Einkünfte aus Kapitalvermögen (hierzu gehören auch Einkünfte aus Kapitalvermögen, die dem Anleger nicht aus der Beteiligung an der Fondsgesellschaft sondern aus anderen Quellen zufließen) einen sog. Sparer-Pauschbetrag i. H. v. 801 € geltend machen. Bei Ehegatten, die zusammen veranlagt werden, beträgt dieser Sparer-Pauschbetrag 1.602 € (§ 20 Abs. 9 S. 1 Hs. 1 bzw. S. 2 EStG).

Liegt der persönliche Einkommensteuersatz des Anlegers bei Anwendung der tariflichen Einkommensteuer unterhalb des Abgeltungsteuersatzes von 25 %, kann der Anleger die Besteuerung seiner gesamten Einkünfte aus Kapitalvermögen mit diesem niedrigeren persönlichen Steuersatz beantragen (sog. "Günstigerprüfung").

Die Abgeltungsteuer ist vom Anleger zu entrichten. Ein Einbehalt der Kapitalertragsteuer durch die Fondsgesellschaft erfolgt nicht. Deshalb ist der Anleger verpflichtet, eine Einkommensteuererklärung abzugeben und die Kapitaleinkünfte in der Anlage KAP zu erklären.

Eine in der Türkei einbehaltene und gezahlte Quellensteuer wäre in Deutschland unter den Voraussetzungen des § 32d Abs. 5 EStG beim Anleger anteilig anrechenbar. Dies gilt auch, wenn die Quellensteuer aus türkischer Sicht als für die Fondsgesellschaft gezahlt gilt.

13.4.2.6 Keine Hinzurechnungsbesteuerung

Die Abschirmwirkung der Bosphorus Shipyard A.S. wird im Rahmen der Hinzurechnungsbesteuerung nicht durchbrochen, weil die entsprechende Beteiligung zu weniger als 50 % mittelbar oder unmittelbar durch in Deutschland unbeschränkt Steuerpflichtige gehalten wird.

13.4.2.7 Zinseinkünfte

Die Zinseinnahmen der Fondsgesellschaft, welche ggf. aus der Anlage einer Liquiditätsrücklage resultieren, unterliegen beim Anleger als Kapitalerträge (§ 20 Abs. 1 Nr. 7 EStG) ebenfalls der Abgeltungsteuer. Insoweit gelten die vorstehend genannten Grundsätze für die Besteuerung mit der Abgeltungsteuer entsprechend.

13.4.2.8 (Sonder-)Werbungskosten

Kosten auf Ebene der Fondsgesellschaft bzw. auf Anlegerebene, die im Zusammenhang mit den Beteiligungen an Kapitalgesellschaften stehen (Werbungskosten), sind bei Anwendung der Abgeltungsteuer nicht zu berücksichtigen.

13.4.2.9 Verluste

Da die Fondsgesellschaft ausschließlich Einkünfte aus Kapitalvermögen erzielt und die damit zusammenhängenden Kosten steuerlich nicht abzugsfähig sind, kann der Anleger bei den laufenden Einkünften aus der Fondsgesellschaft (d. h. den Dividenden) keinen Verlust erzielen. Die besonderen Vorschriften zu Verlustverrechnungsbeschränkungen (§ 15b i. V. m. § 20 Abs. 7 EStG) kommen deshalb nicht zur Anwendung.

13.4.2.10 Kirchensteuer

Bei Anlegern, die Mitglieder einer kirchensteuerpflichtigen Religionsgemeinschaft sind, wird eine Kirchensteuer nach den Landeskirchensteuergesetzen erhoben. Der Steuertarif beträgt in Abhängigkeit vom Bundesland 8 % oder 9 % der tariflichen Einkommensteuer. Die gezahlte Kirchensteuer ist als Sonderausgabe im Rahmen der Einkommensteuer jedoch berücksichtigungsfähig (sog. Insichabzugsfähigkeit).

13.4.2.11 Gewerbesteuer

Da die Fondsgesellschaft vermögensverwaltend tätig, nicht gewerblich geprägt und nicht gewerblich infiziert ist, unterhält sie keinen Gewerbebetrieb i. S. d. § 2 Abs. 1 GewStG. Die Fondsgesellschaft unterliegt deshalb nicht der Gewerbesteuer.

13.4.2.12 Vermögensteuer

Eine Vermögensteuer wird in Deutschland derzeit nicht erhoben.

13.5 Beendigungsphase

13.5.1 Besteuerung in der Türkei

13.5.1.1 Veräußerung der Beteiligung an der Bosphorus Shipyard A.S.

Die Fondsgesellschaft beabsichtigt die Beteiligung an der Bosphorus Shipyard A.S. mindestens sechs Jahre zu halten. Nach dem derzeitigen DBA Türkei steht das Besteuerungsrecht für Gewinne aus der Veräußerung von Beteiligungen dem Ansässigkeitsstaat zu (vgl. Art. 13 Abs. 3 Satz 1 DBA Türkei). Ein Besteuerungsrecht der Türkei besteht somit nicht.

Der Verkauf der Beteiligung sollte keiner Umsatzsteuer unterliegen. Die Übertragung von Anteilen kann die türkische Stempelsteuer von 0,75 Prozent des Kaufpreises auslösen (maximal 590.000 Euro).

13.5.1.2 Veräußerung der Anteile an der Fondsgesellschaft

Die Veräußerung von Anteilen an der Fondsgesellschaft sollte in der Türkei keiner Besteuerung unterliegen.

13.5.2 Besteuerung in Deutschland

13.5.2.1 Einkommensteuer

13.5.2.1.1 Veräußerung der Anteile an der Bosphorus Shipyard A.S.

Gewinne aus der Veräußerung des Anteils an der Bosphorus Shipyard A.S. durch die Fondsgesellschaft unterliegen unabhängig von der Haltedauer der Beteiligung in voller Höhe der Besteuerung als Kapitalerträge (§ 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 EStG). Die Einkünfte werden über die Fondsgesellschaft den Anlegern zugerechnet und unterliegen bei den Anlegern der Besteuerung mit der Abgeltungssteuer. Die Ausführungen zur Besteuerung von Kapitalerträgen nach den Regeln der Abgeltungssteuer gelten entsprechend (s. o.). Entsprechende Verluste sind weder im Jahr der Verlustentstehung noch durch Verlustvor- oder -rücktrag in anderen Veranlagungszeiträumen mit Einkünften aus anderen Einkunftsarten verrechenbar (§ 20 Abs. 6 Satz 2 EStG). Die Verlustverrechnung ist nur innerhalb der Kapitaleinkünfte im Rahmen des Verlustvortrags möglich, wobei der Verlustvortrag gesondert festzustellen ist (§ 20 Abs. 6 Satz 3 i. V. m. § 10d Abs. 4 EStG). Das aktienspezifische Verlustverrechnungsverbot (§ 20 Abs. 6 Satz 5 EStG) greift nicht, weil die Bosphorus Shipyard A.S. nicht mit einer Aktiengesellschaft, sondern eher mit einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung vergleichbar ist.

13.5.2.1.2 Veräußerung der Anteile an der Fondsgesellschaft

Die Veräußerung der Anteile an der Fondsgesellschaft wird in Deutschland aufgrund des Transparenzprinzips so behandelt wie die Veräußerung der Anteile an der Bosphorus Shipyard A.S.

13.5.2.1.3 Gewerblicher Grundstückshandel

Aufgrund der Abschirmwirkung der Bosphorus Shipyard A.S. führen Veräußerungen von Grund und Boden der Bosphorus Shipyard A.S. nicht zum Entstehen eines gewerblichen Grundstückshandels auf Ebene der Fondsgesellschaft und auch nicht zum Entstehen eines Zählobjektes auf Anlegerebene.

13.5.2.2 Gewerbesteuer

Die Fondsgesellschaft ist ausschließlich vermögensverwaltend tätig und nicht gewerblich geprägt oder infiziert. Folglich unterliegt die Fondsgesellschaft nicht der Gewerbesteuer.

13.6 Erbschaft- und Schenkungsteuer

Der Erwerb der Anteile an der Fondsgesellschaft von Todes wegen oder die Schenkung unter Lebenden unterliegt der Erbschaftsteuer (§ 1 ErbStG).

Im Erbfall unterliegt der Erwerb der Anteile an der Fondsgesellschaft grundsätzlich der deutschen Erbschaftsteuer, selbst wenn die Bosphorus Shipyard A.S. ihren Sitz oder die Geschäftsleitung nicht in

Deutschland hat. Der Erwerb der Beteiligung an der vermögensverwaltenden Fondsgesellschaft gilt als Erwerb der anteiligen Wirtschaftsgüter, d. h. der Beteiligung an der Bosphorus Shipyard A.S. in der Türkei. Die Bewertung von Anteilen an einer Kapitalgesellschaft erfolgt auf der Grundlage des gemeinen Wertes (Verkehrswert). Dieser ist vornehmlich aus Verkäufen unter fremden Dritten abzuleiten, die weniger als ein Jahr vor dem Bewertungsstichtag zurückliegen. Sind derartige zeitnahe Verkäufe nicht ermittelbar, ist der gemeine Wert anhand betriebswirtschaftlich gängiger Unternehmensbewertungen (Discounted Cashflow-Verfahren, Ertragswertverfahren, Multiplikatorenmethode) zu ermitteln. Die untere Grenze der Bewertung stellt der Substanzwert, d. h. die Summe aller Teilwerte der einzelnen aktiven und passiven Wirtschaftsgüter, dar.

Ein Verschonungsabschlag und ein Abzugsbetrag sowie ein Bewertungsabschlag (§ 13a ErbStG) und auch die Tarifbegrenzung (§ 19a ErbStG) können gem. Erbschaftsteuerreformgesetz vom 24.12.2008 (BGBl. I 2008, S. 3018 ff.) vorliegend nicht in Anspruch genommen werden, weil es sich um sog. nichtbegünstigtes Vermögen handelt (§ 13b ErbStG).

Von der Bereicherung des Erwerbers sind Freibeträge – abhängig von der Steuerklasse des Erwerbers im Verhältnis zum Erblasser – abzuziehen.

Empfänger der Erbschaft bzw. Schenkung	Höhe des Freibetrags in Euro
Steuerklasse I, u. a.	
Ehegatten	500.000
Kinder und Stiefkinder	400.000
Abkömmlinge der Kinder und Stiefkinder	200.000
Eltern und Großeltern (im Erbfall)	100.000
Steuerklasse II (Eltern und Großeltern bei Schenkung)	20.000
Steuerklasse III	
Grundsätzlich	20.000
Lebenspartner i. S. d. Lebenspartnerschaftsgesetzes (LPartG)	500.000

[vereinfachte Übersicht über Freibeträge, § 16 ErbStG]

Zusätzlich wird in bestimmten Fällen ein Versorgungsfreibetrag gewährt (§ 17 Abs. 1 ErbStG).

Der steuerpflichtige Erwerb wird mit einem Steuersatz belastet, der von dem Wert des steuerpflichtigen Erwerbs und der Steuerklasse abhängig ist (7 % - 50 %).

Wert des steuerpflichtigen Erwerbs (§ 10 ErbStG) insgesamt in Euro	Steuersatz (%) auf den gesamten steuerpflichtigen Erwerb in der Steuerklasse		
	I	II	III
≤ 75.000	7	30	30
≤ 300.000	11	30	30
≤ 600.000	15	30	30
≤ 6.000.000	19	30	30
≤ 13.000.000	23	50	50
≤ 26.000.000	27	50	50
> 26.000.000	30	50	50

[vereinfachte Übersicht über Steuersätze, § 19 ErbStG]

Bei einer Schenkung unterliegt der Erwerb der Anteile an der Fondsgesellschaft grundsätzlich der deutschen Schenkungsteuer. Hier ist allerdings zu beachten, dass bei einer *direkt* gehaltenen Beteiligung die evtl. bestehenden Verbindlichkeiten der Fondsgesellschaft oder die evtl. übernommenen Verbindlichkeiten des Schenkers für den Schenkungsempfänger ein Entgelt darstellen. Es liegt in diesem Fall eine sog. gemischte Schenkung vor. Da die Anteile an der Bosphorus Shipyard A.S. in der Türkei mit dem gemeinen Wert angesetzt werden, wären die Verbindlichkeiten vollumfänglich abzugsfähig.

Gleichzeitig ist zu beachten, dass bei Übernahme evtl. bestehender Verbindlichkeiten der Fondsgesellschaft oder die evtl. übernommenen Verbindlichkeiten des Schenkers durch den Beschenkten ggf. einkommensteuerliche Folgen entstehen. Für den Schenkungsempfänger liegt hinsichtlich des entgeltlich erworbenen Anteils an der Fondsgesellschaft ein Anschaffungs- und für den Schenker ein Veräußerungsvorgang vor.

Die Schenkungsteuer ermittelt sich nach den gleichen Grundsätzen wie die Erbschaftsteuer. Die für Erbfälle dargestellten Regelungen bezüglich der Bewertung des Vermögens, der Steuersätze, der Steuerklassen und der Freibeträge sind demnach grundsätzlich im Fall der Schenkung anzuwenden. Schuldner der Schenkungsteuer ist neben dem Schenkungsempfänger auch der Schenker.

14 Abwicklungshinweise

Haben Sie sich für eine Beteiligung an der Gesellschaft entschieden, gehen Sie bitte folgendermaßen vor:

- Füllen Sie bitte Ihre Beitrittserklärung vollständig aus
- Unterzeichnen Sie bitte die Beitrittserklärung
- Erklärung nach dem Geldwäschegesetz (GwG)
- Legen Sie bitte eine beidseitige Kopie ihres Personalausweises oder des Reisepasses bei
- Handelsregistereintragung (bitte senden sie zusätzlich eine auf eigene Kosten notariell beglaubigte Handelsregistervollmacht an:

Bosporus Shipyards Asset Management GmbH, Zimmerstraße 55 in 10117 Berlin

Bitte senden Sie die vollständigen Unterlagen und zusätzlich die unterschriebenen Fernabsatzinformationen an:

Bosporus Shipyards Asset Management GmbH, Zimmerstraße 55 in 10117 Berlin

oder übergeben Sie die Unterlagen dem Berater, der Ihnen dieses Angebot vorgestellt hat.

Folgende Unterlagen sind in diesem Informationsmemorandum abgedruckt und wesentliche Bestandteile des Prospektes:

- Gesellschaftsvertrag
- Handelsregistervollmacht (Muster)
- Fernabsatzinformationen
- Beitrittserklärung
- Überweisungsträger

Identifizierung

Aufgrund der Vorgaben des Geldwäschegesetzes (GwG), ist die Fondsgesellschaft verpflichtet, die persönlichen Angaben des Anlegers zu überprüfen. Der Vermittler ist deshalb verpflichtet, eine Kopie seines Personalausweises oder Reisepasses anzufertigen und bei der Fondsgesellschaft einzureichen. Bei Fernabsatzgeschäften über das Telefon, per E-Mail oder in sonstiger Weise: Dem Prospekt sollte ein DIN A4 Blatt mit einem PostidentCoupon beiliegen. Die ausgefüllten Zeichnungsunterlagen sind in einer Postfiliale zur Durchführung des Post-Identverfahren vorzulegen. Dieses ist kostenlos. Den Coupon erhalten Sie auch auf der Homepage der Anbieterin im Download-Bereich unter www.bosporus-shipyards.com.

Zeichnung

Anleger können sich direkt als Kommanditisten an der Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG beteiligen. Die Beitrittserklärung ist vollständig auszufüllen und zu unterzeichnen. Zusätzlich ist entweder eine Kopie des Personalausweises (Vorder- und Rückseite) zusammen mit einer Kopie des Führerscheins oder nur eine Kopie des Reisepasses als Legitimationsnachweis notwendig. Der Reisepass und der Personalausweis müssen eine Restgültigkeit von mindestens sechs Monaten haben. Neue Kopien (Reisepässe und Ausweise) sind unaufgefordert nachzureichen. Die vollständigen Unterlagen werden dem jeweiligen Berater übergeben, der mit dem Anleger ein Beratungsgespräch durchführt. Der Berater leitet die Unterlagen an die Gesellschaft weiter.

Bei der direkten Beteiligung als Kommanditist erfolgt der Beitritt zur Gesellschaft durch die Annahme der Beitrittserklärung durch die Komplementärin der Gesellschaft. Der beitretende Kommanditist muss der Komplementärin eine auf eigene Kosten notariell beglaubigte Handelsregistervollmacht erteilen. Diese Kosten liegen in Abhängigkeit von der Haftsumme etwa zwischen 10 und 130 Euro. Der Beitritt des Kommanditisten steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass der Komplementärin die Handelsregistervollmacht spätestens drei Monate nach Zeichnungsschluss zugegangen ist.

Für jeden Kommanditisten wird im Handelsregister eine Haftsumme in Höhe von 1 Euro pro 1.000 Euro Zeichnungssumme eingetragen. Im Außenverhältnis erlangt der Anleger die Stellung als Kommanditist der Gesellschaft erst mit Eintragung ins Handelsregister. In der Zeit zwischen der Annahme der Beitrittserklärung und der Eintragung ins Handelsregister hat der Anleger die Stellung eines atypisch stillen Gesellschafters.

Das Angebot zur Beteiligung an der Gesellschaft erfolgt zunächst in der Bundesrepublik Deutschland. Dieses Angebot gilt nicht für US-Staatsangehörige, Inhaber einer US-Greencard oder in den USA unbeschränkt steuerpflichtige Personen.

Mindestzeichnung

Die Mindestzeichnungssumme beträgt 200.000 Euro zuzüglich eines Agios der Zeichnungssumme. Höhere Zeichnungssummen müssen glatt durch 10.000 teilbar sein. Zeichnungen erfolgen in Euro.

Einzahlung

Nach Eingang der Zeichnung erhält der Anleger eine Annahmestätigung (Gegenzeichnung) und eine Aufforderung zur Zahlung der Kapitaleinlage zuzüglich Agio. Einzahlungen erfolgen auf das Konto der Gesellschaft und in der Beitrittserklärung angegebene Euro Konto. Die Einlage und das jeweilige Agio sind innerhalb von 14 Kalendertagen auf folgendes Konto zu überweisen.

Berliner Volksbank | Konto: 2194319005 | BLZ: 100 900 00

Verwendungszweck: „Einlage Bosphorus Shipyard 1 GmbH & Co. KG“

Zeichnungsfrist

Die Zeichnungsfrist beginnt einen Werktag nach Veröffentlichung des Informationsmemorandums. Die Zeichnungsfrist endet am 31. März 2010. Der Zeichnungsschluss kann von der Komplementärin bei Erreichen eines Volumens von 10 Millionen Euro einseitig vorverlegt oder um bis zu sechs Monate verlängert werden, falls am 31. März 2010 der maximale Gesamtzeichnungsbetrag von 20 Millionen Euro noch nicht erreicht wurde.

Gerät der Anleger mit der Einzahlung seiner Kapitalanlage und/oder dem Agio in Verzug, so können Verzugszinsen für die Zeit des Verzugs in Höhe von 5,0% p.a. über dem Basiszinssatz gemäß §247 BGB berechnet werden. Die Geltendmachung eines weitergehenden Schadens bleibt unberührt.

Im Falle einer Übertragung seiner Beteiligung auf einen Dritten hat der Anleger die damit verbundenen Kosten, beispielsweise Maklergebühren, Notargebühren, Vorfälligkeitsentschädigungen bei Finanzierung der Anteile etc., zu tragen. Der Anleger muss der Gesellschaft ihre Nachteile aus dem Anlegerwechsel, insbesondere solche aus Steuern und Abgaben und zusätzlichen Kosten bei der Erstellung der Steuererklärung, ausgleichen. Daneben werden die Kosten der Verfügung über die Beteiligung an der Gesellschaft, insbesondere aus Verwaltungsaufwand, pauschal auf Euro 250 festgesetzt, die der neu eintretende Anleger zu tragen hat.

Nachschusspflichten bestehen für den Anleger nach vollständiger Einzahlung der Einlage und des Agios unter Berücksichtigung eines Währungstausches und der damit verbundenen Kosten nicht. Unbeschadet davon lebt die Haftung gegenüber Gläubigern der Gesellschaft gemäß §171 ff. HGB wieder auf, soweit die Hafteinlage ganz oder teilweise durch Rückflüsse an den Anleger zurückgezahlt wurde. Gleiches gilt, wenn Gewinnanteile an die Anleger ausgeschüttet werden, während deren Anteile am Kommanditkapital durch Verlust unter den Betrag der Hafteinlage des jeweiligen Anlegers herabgemindert sind oder durch Ausschüttung herabgemindert werden.

Es entstehen dem Anleger keine weiteren Kosten für den Erwerb, die Verwaltung und die Veräußerung der Vermögensanlage als die zuvor genannten.

Berichterstattung

Die Anleger werden über die Entwicklung der Gesellschaft im Rahmen der Einladung zur jährlichen Gesellschafterversammlung informiert.

Hinweise zum Informations-Memorandum

Die Angaben, Prognosen und Berechnungen sowie die steuerlichen und rechtlichen Grundlagen wurden mit Sorgfalt zusammengestellt. Eine Haftung für Abweichungen durch künftige wirtschaftliche, steuerliche und rechtliche Änderungen, insbesondere Änderungen der Rechtsprechung, sowie für den tatsächlichen Eintritt der mit dieser Beteiligung verbundenen steuerlichen und wirtschaftlichen Ziele, kann nicht übernommen werden. Für den Inhalt des Memorandums waren nur die bis zum Zeitpunkt des Ausstellungsdatums bekannten oder erkennbaren Sachverhalte maßgeblich. Wir weisen darauf hin, dass es sich bei der vorliegenden Beteiligung um eine unternehmerische Beteiligung handelt. Angesprochen werden ausschließlich Interessenten mit rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Grundkenntnissen. Es wird empfohlen, gegebenenfalls eine unabhängige Beratung in Anspruch zu nehmen, um sich ein eigenes Bild über dieses Beteiligungsangebot zu verschaffen. Herausgeber des vorliegenden Informations-Memorandums ist die BOSPORUR SHIPYARD 1 GmbH & Co. KG in Berlin. Die Gesellschaft übernimmt die Verantwortung für den Inhalt der vorliegenden Informationsdokumente und erklärt, dass ihres Wissens die Angaben richtig sind und keine wesentlichen Umstände ausgelassen wurden.

Aufstellungsdatum des Memorandums ist der 15. September 2009.

WICHTIGE INFORMATIONEN

Die Vermögensanlage BOSPORUS SHIPYARD 1 GmbH & Co. KG ist eine Vermögensanlage, deren Beteiligung in Deutschland ohne Zulassung der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) angeboten werden kann. Das vorliegende Informationsmemorandum unterliegt **nicht** der Vermögens-Verkaufsprospekt-Verordnung und dem Verkaufsprospektgesetz. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass dieses Informationsmemorandum von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) weder auf formelle Vollständigkeit noch inhaltliche Richtigkeit der im Informationsmemorandum gemachten Angaben geprüft worden ist, noch hätte geprüft werden müssen.

Dieses Informationsmemorandum ist gemeinsam mit den als Anlage beigefügten Dokumenten zu lesen und bildet zusammen mit diesen Dokumenten und der von dem jeweiligen Investor zu unterzeichnenden Zeichnungsvereinbarung die ausschließliche Grundlage für die Investitionsentscheidung des jeweiligen Investors.

Der Inhalt des Informationsmemorandums stellt keine rechtliche, steuerliche oder wirtschaftliche Beratung des Investors dar. Jeder Empfänger dieses Informationsmemorandums sollte daher eine eigene Prüfung der anwendbaren Rechtsvorschriften, eventueller Devisenbeschränkungen bzw. Devisenkontrollen, der geplanten Investition und der möglichen rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Folgen einer Beteiligung vornehmen. Die Investoren werden insbesondere auf die Informationen im Abschnitt "Chancen und Risiken" hingewiesen, jedoch sollte jeder Investor eigenständig die Chancen und Risiken dieser Investition bewerten.

Die in diesem Informationsmemorandum enthaltenen Angaben sind zum Zeitpunkt seiner Erstellung zutreffend. Das Informationsmemorandum kann im Falle des Eintritts wesentlicher Änderungen (z. B. Änderungen der Anlagepolitik und Anlagebeschränkungen, der Geschäftsführer usw.) vor dem jeweiligen Beitritt aktualisiert werden. Zeichnungen von Fondsanteilen können nur auf der Grundlage der neuesten Fassung des Informationsmemorandums angenommen werden, welcher den Investoren vor dem jeweiligen Beitritt ausgehändigt wird. Lediglich die in diesem Informationsmemorandum enthaltenen Angaben sowie die Angaben, die in den in diesem Informationsmemorandum erwähnten Dokumenten enthalten sind, haben für die Investoren Gültigkeit. Die Investoren können sich nicht auf Informationen oder Zusicherungen von Personen berufen, die nach dem Informationsmemorandum nicht ausdrücklich zur Abgabe solcher Erklärungen autorisiert sind.

Dieses Informationsmemorandum darf in Rechtsordnungen, in denen ein Angebot zur Zeichnung von derartigen Fondsanteilen oder eine Aufforderung zur Abgabe eines solchen Angebots allgemein oder gegenüber bestimmten Personen nicht zulässig ist oder gesetzlichen Beschränkungen unterliegt, nicht zum Zwecke eines solchen Angebots oder einer solchen Aufforderung verwendet werden.

Dieses Informationsmemorandum ist nur zum vertraulichen Gebrauch durch die Investoren bestimmt. Der Empfänger verpflichtet sich, den Inhalt weder insgesamt noch teilweise zu vervielfältigen, für andere Zwecke als zur Prüfung der Anlagebedingungen der Beteiligung zu verwenden oder ohne ausdrückliche Erlaubnis der Fondsgesellschaft an Dritte weiterzuleiten oder weiterleiten zu lassen. Der Empfänger verpflichtet sich zudem, jegliche hierin enthaltenen Informationen vertraulich zu behandeln, ebenso alle ihm sonst im Zusammenhang mit dieser Beteiligung bekannt gewordenen Umstände. Auf Aufforderung hat der Empfänger unverzüglich sämtliche von der Fondsgesellschaft erhaltenen Unterlagen einschließlich dieses Informationsmemorandums und der beiliegenden Dokumente zurückzugeben, ohne Kopien davon zurückzubehalten.