

Hafenpost

Informationen für Buss-Capital-Investoren

„Fonds mit Airbag und Stabilitätsprogramm“

Anleger wollen heute mehr Stabilität. Deshalb stattet Buss Capital seine neuen Containerfonds mit verschiedenen Stabilitätsfaktoren aus

Hafenpost: Herr Dr. Baldeweg, der Großteil der Global-Containerfonds läuft gut. Warum dann die Neuerungen bei den aktuellen Fonds?

Dr. Dirk Baldeweg: Es ist ein bisschen wie bei den Autoherstellern. Sie verbessern ihre neuen Wagen mit dem Know-how, das sie aus den Vorgängermodellen gewonnen haben. Und richten sich nach den Wünschen ihrer Kundschaft. Wenn die Kunden mehr Sicherheit verlangen, bauen sie einen Airbag, einen Seitenaufprallschutz und ein elektronisches Stabilitätsprogramm ein. So ist es auch bei unseren Fonds. Wir haben die Technik an mehreren Stellen verbessert. Und geben den Anlegern damit, was sie nachfragen – mehr Stabilität.

„Die Idee bleibt die gleiche“

Ändert sich nicht das ganze Konzept?

Die Idee unser Global-Fonds bleibt die gleiche – Anleger tun sich zusammen und finanzieren ein großes Containerportfo-

lio. Auch werden die Container nach wie vor von Singapur aus gemanagt – einem der weltweit führenden Standorte im Containerleasing.

Was bringt das den Anlegern konkret?

Sie sehen: Da ist jemand von seinem Konzept überzeugt. Läuft es nicht wie geplant, steht zuerst die Erfolgsbeteiligung unserer Tochter in Singapur im Wind. Im Gegenzug profitiert sie davon, wenn das Geschäft besser läuft.

„Anleger und Assetmanager profitieren gemeinsam“

Die Beteiligten haben also das gleiche Interesse?

Genau – Assetmanager und Anleger profitieren

gemeinsam. Das erreichen wir über verschiedene Anreize: die erwähnte Erfolgsbeteiligung, eine Eigenbeteiligung und eine Bürgschaft. Wir geben damit Antworten auf Fragen, die jeder Profi-Anleger stellt, der in einen aktiv gemanagten Fonds investiert: Geht das Management selbst in die Verantwortung? Welche Anreize hat es, damit der Fonds besser läuft als geplant?

Gehört die Bürgschaft auch zu diesen Anreizen?

Richtig. Sollte das Containerleasinggeschäft entgegen aller Erwartungen wirklich schlecht laufen, steht Buss Capital Singapur dafür gerade. Die Anleger bekommen dann immer noch 87 Prozent



Dr. Dirk Baldeweg, 41, leitet bei Buss Capital die Sparte Container und Transport. Als geschäftsführender Gesellschafter ist er selbst an dem Fondshaus beteiligt.

Höhere Auszahlungen

Container, Kreuzfahrt: Vier Buss-Fonds erhöhen ihre Auszahlungen – und holen die Rückstände aus der Transportmarktkrise langsam wieder auf >> Seite 2

Mehr Regulierung

Geschlossene Fonds: Seit dem 1. Juni sind neue Gesetze in Kraft. Geschlossene Fonds sind nun auf Augenhöhe mit anderen Kapitalanlagen >> Seite 3

Schwere Ladung

Aus der Buss-Welt: In Hamburg können die Schwergutspezialisten von Buss Ports jetzt Ladungen mit bis zu 280 Tonnen Gewicht abfertigen >> Seite 4

In Kürze

Nach den Fonds ist vor den Fonds

Staatlicher Mieter, starke Nachfrage: Der Buss Immobilienfonds 4 war nur gut drei Monate im Vertrieb. Er warb in dieser Zeit rund neun Millionen Euro Eigenkapital ein. Fast zeitgleich zum Immobilienfonds konnte Buss Capital auch die beiden Containerfonds Global 10 und 11 als „platziert“ melden. „Das beweist: Mit guten Produkten kann man bei den Anlegern punkten – auch in schwierigen Zeiten“, sagt Marc Nagel. Aktuell hat Buss Capital den Euro-Containerfonds Buss Global 12 im Angebot. Der Dollar-Schwesterfonds namens „Global 13“ geht im Juli in den Markt.

Buss Capital: hohe Managementqualität, beste Branchenkommunikation

Erneut haben renommierte Ratinghäuser bestätigt, dass Buss Capital gute Arbeit leistet. Die Analysten von Scope bescheinigten dem zur Buss-Gruppe gehörenden Fondshaus zum wiederholten Mal eine hohe Managementqualität – und gaben ihm die Note „A+“. Als Stärken wertet das Analysehaus die Marktführerschaft und die langjährige Branchenexpertise im Bereich Container. Den Geschäftsbereich Immobilienfonds gaben die Analysten sogar erstmals die Note „AA-“ („sehr hohe Qualität“). Darüber hinaus lobte Scope die regelmäßig zu jedem Fonds erscheinenden Kurzberichte. Dass die Kommunikation bei Buss Capital gut funktioniert, attestierte das Ratinghaus Feri und der Nachrichtensender n-tv bereits zum zweiten Mal – und zeichneten das Fondshaus für seine Kommunikationsarbeit aus. Dafür ermittelten sie über eine Umfrage, wie Journalisten die Öffentlichkeitsarbeit der Fondshäuser bewerten. „Wir sehen die Auszeichnung als Ansporn, weiter gute Arbeit zu leisten – natürlich auch im Rahmen der Hafentour“, sagt Ulf Schönheim, Leiter Unternehmenskommunikation von Buss Capital.

ihrer Einlagen zurück. Das ist ein starker Beleg dafür, dass wir an den Markt glauben – und an unsere eigenen Fähigkeiten. *Die Fonds investieren jetzt über eine Anleihe. Was ist der Vorteil?*

Anleihen haben eine feste Laufzeit. Damit wissen die Anleger genau, wann sie mit der Schlusszahlung rechnen können: nach rund sechseinhalb Jahren.

„Banken schätzen die Finanzierungsstruktur als risikoarm“

Das Containerportfolio wird ja zum Teil fremdfinanziert. Was sagen die Banken zur neuen Struktur?

Wir haben uns daran orientiert, wie große Containerleasingfirmen ihre Flotten finan-

zieren. Die Banken kennen diese Finanzierungsstruktur und schätzen sie als besonders risikoarm. Dadurch können wir bessere Konditionen bei den Darlehen aushandeln. Gleichzeitig verbessern sich unsere Investitionsmöglichkeiten. Wir können nun mit Partnern in gemeinsame Containerflotten investieren. Auch Finanzierungsleasing ist jetzt möglich – also Verträge, in denen der Mieter am Ende der Laufzeit eine Kaufoption hat. Das ging vorher aus steuerlichen Gründen nicht.

Apropos Steuern: Hat sich beim Steuerkonzept auch etwas geändert?

Ja, die Anleger versteuern ihre Rückflüsse jetzt mit der deutschen Abgeltungssteuer. Ein weiterer Stabilitätsfaktor.

Vier Buss-Fonds erhöhen Auszahlungen

Gute Nachrichten für die Anleger der Kreuzfahrt- und der Global-Containerfonds 4 und 5

Hohe Auslastung, gute Erlöse: Wie bereits im letzten Jahr zahlen alle Containerfonds der Buss-Global-Reihe auch dieses Jahr wie geplant aus.

Ebenfalls wie im letzten Jahr: Die Global-Containerfonds 4 und 5 können ihre Auszahlungen sogar anheben. Rund 4.500 Anleger dürfen sich dieses Jahr über Gesamtauszahlungen von voraussichtlich 7,5 Prozent freuen. Geplant waren sieben Prozent.

„Die Fonds zeigen, wie aktives Assetmanagement funktioniert“, sagt Buss-Capital-Geschäftsführer Marc Nagel. Denn ein Faktor für die gute Entwicklung waren Reinvestitionen. Insgesamt haben die Assetmanager in Singapur 2011 rund 3,7 Millionen US-Dollar zusätzlich investiert. Auch 2012 soll zugekauft werden. Die daraus erwirtschafteten Rückflüsse und die gute Container-Konjunktur machen es möglich, dass die Fonds ihren leich-

ten Auszahlungsrückstand nach und nach aufholen. Die Fonds hatten im Jahr 2010 ihre Auszahlungen um 2,5 Prozentpunkte gekürzt. Ursache waren die Auswirkungen der Transportmarktkrise.

Die rund 2.000 Anleger der beiden Buss-Kreuzfahrtfonds bekommen derzeit ebenfalls höhere Auszahlungen als geplant. Hintergrund: Die gemeinsame Investitionsgesellschaft der Fonds beginnt, ihre Investments zu verkaufen. Als erstes veräußerte sie eine Fähre, die im staatlichen Auftrag zwischen dem estnischen Festland und den vorgelagerten Inseln pendelt.

Das Ergebnis für die Anleger: Im Mai zahlten die Fonds jeweils 11,5 Prozent auf die Einlagen aus. In der zweiten Jahreshälfte können sie voraussichtlich weitere Auszahlungen in Höhe von acht bis zehn Prozent leisten. Die Investitionsgesellschaft bereitet weitere Verkäufe vor.

Geschlossene Fonds endlich auf Augenhöhe

Die Branche der geschlossenen Fonds wird stärker reguliert. „Schwarze Schafe“ haben es in Zukunft schwerer. Buss Capital unterstützt die Regulierung – gemeinsam mit anderen Häusern

Es ist ein bisschen wie mit der Bahn. Weil sie einen minutengenauen Fahrplan hat, ist es besonders leicht nachzuweisen, wenn sie sich nicht daran hält. Deshalb sind Verspätungen der Bahn auch viel eher Medienthema als verstopfte Straßen – obwohl dort viel mehr Zeit verloren geht. Immerhin steht jeder Deutsche im Schnitt 58 Stunden pro Jahr im Stau.

Was geschlossene Fonds mit der Bahn gemeinsam haben

Bei geschlossenen Fonds ist die Problematik ähnlich. Denn wie die Bahn verordnen sie sich einen strikten Fahrplan: Wann fließt das Geld wohin, was bekommen die Anleger, wie werden die Darlehen zurückgezahlt, wann soll das Investitionsgut verkauft werden.

„Dass über eine Laufzeit von fünf, zehn oder mehr Jahren nicht alles eintritt wie



„Schwarze Schafe werden es in Zukunft schwerer haben.“ Buss-Capital-Geschäftsführer Marc Nagel

vorhergesagt, liegt dabei in der Natur der Sache“, sagt Buss-Capital-Geschäftsführer Marc Nagel. „In den letzten Jahren konnte man aber hin und wieder das Gefühl bekommen, der Markt für geschlossene Fonds bestehe nur aus schwarzen Schafen.“

Anbieter begrüßen die neuen Regeln

„Dass es schwarze Schafe gibt, bestreitet in der Branche niemand“, ergänzt Nagel. „Aber sie werden es in Zukunft schwerer haben.“ Deshalb begrüßen besonders die seriösen Anbieter die neuen Gesetze der Branchenregulierung. „Damit sind geschlossene Fonds endlich auf Augenhöhe mit anderen Kapitalanlagen“, so Nagel.

Neu: der „Beipackzettel“

Neu ist, dass die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) geschlossene Fonds künftig auch darauf prüft, ob sie frei von Widersprüchen und verständlich sind. Bislang beschränkte sich die Prüfung auf formale Kriterien.

Eine weitere Neuerung: Der „Beipackzettel“. Seit dem 1. Juni muss jedem Fonds ein sogenanntes Vermögensanlagen-Informations-Blatt (VIB) beigelegt sein. Darin bekommen die Anleger auf drei Seiten alle wesentlichen Informationen über die Vermögensanlage. Dazu gehören insbesondere die wesentlichen Risiken und Angaben zu Kosten und Provisionen. Damit können Anleger geschlossene Fonds besser mit anderen Kapitalanlagen vergleichen.

Neue Pflichten für Vermögensberater

Auch der Vertrieb der Fonds über freie Vermögensberater und Banken wird regu-



„Anlegerrechte werden gestärkt.“ Eric Romba, Hauptgeschäftsführer des VGF Verband Geschlossene Fonds e.V., begrüßt die neuen Regeln

liert. Anleger genießen so künftig denselben Schutz, unabhängig davon, ob sie in geschlossene Fonds oder Aktien investieren. Anlageberater müssen künftig auch bei geschlossenen Fonds die Anlageziele und Risikotragfähigkeit der Investoren ermitteln – und den Beratungsprozess in einem Protokoll dokumentieren.

Noch mehr Professionalität erforderlich

Eric Romba, Hauptgeschäftsführer des VGF Verband Geschlossene Fonds e.V. (in dem auch Buss Capital Mitglied ist), sagt: „Die neuen Regelungen erfordern noch mehr Professionalität von Vertrieben und Anbietern. Anlegerrechte werden gestärkt und ausgebaut.“

Aus der Buss-Welt

Grüne Schiffe für Buss

Geringer Verbrauch, optimiertes Design, Energierückgewinnung, Ballastwassermanagement – gemeinsam mit FutureShip, einer Tochter des Germanischen Lloyd's, hat Buss Shipping Containerschiffe einer neuen Generation entwickelt. Das erste Schiff – die MS Ornella – wird Ende September/Anfang Oktober 2012 abgeliefert. Drei weitere Schiffe gleichen Typs folgen.

Elbport Wittenberge: guter Start auch mit Containern

Dass sich Container nicht nur in Häfen und auf Schiffen, sondern häufig auch im Hinterland aufhalten, zeigt der erfolgreiche Start der Containerverladung auf dem Mehrzweck-Terminal Wittenberge, an dem Buss Ports beteiligt ist. Nur wenige Wochen nach dem Start wurde Anfang Mai bereits der hundertste Container umgeschlagen. Ziel ist, im Jahr rund 2.500 der Stahlkisten über die Kaikanten des Elbehafens zu bewegen – darunter sicher auch den einen oder anderen Container, der von Buss-Capital-Investoren finanziert wurde. Denn immerhin verwalten die Buss-Fonds rund zehn Prozent der weltweit vermeiterten Seefrachtboxen.

Impressum

Buss Capital GmbH & Co. KG
Am Sandtorkai 48
20457 Hamburg

Telefon: 040 3198-1600
Fax: 040 3198-1648

E-Mail: info@buss-capital.de
Internet: www.buss-capital.de

V.i.S.d.P.: Ulf Schönheim,
Leiter Unternehmenskommunikation

Rechtlicher Hinweis:

Maßgeblich für eine Vermögensanlage in Buss-Capital-Fonds sind ausschließlich die jeweiligen Verkaufsprospekte.

Buss dreht dicke Dinger

Bei Buss Ports darf es gern ein wenig mehr sein. Die Hafenspezialisten können in Hamburg jetzt bis zu 280 Tonnen schwere Güter bewegen

Schon einzeln haben sie es in sich, die beiden großen Liebherr-Hafenkräne am Buss Hansa Terminal in Hamburg. Der LHM 400 kann bis zu 124 Tonnen heben. Und sein großer Bruder LHM 600 bringt sogar bis zu 208 Tonnen schwere Ladung sicher an und von Bord.

Wie bei den Klitschkos

Aber erst gemeinsam sind die Schwergewichte unschlagbar – ähnlich wie ein ungleich bekannteres Brüderpaar in der Welt der Schwergewichte, die Klitschkos. Denn wenn die Buss-Hafenlogistiker die beiden Kräne rechnergestützt zusammen-

schalten, können sie bis zu 280 Tonnen durch die Lüfte schweben lassen.

Erste große Verladung: ein Binnenschiff

Ihre Feuertaufe haben die Kraftpakete bereits hinter sich. Ein 56 Meter langes Binnenschiff musste zum Abwracken an Land gehievt werden. Nun wartet das Liebherr-Brüderpaar auf die nächsten schweren Herausforderungen.

Wissenswert: Bei Liebherr handelt es sich um eine schwäbische Firma, die viele vor allem aus dem Haushalt kennen. Kräne waren das erste Produkt des Hauses.

Auch beim Film weit vorn

Buss-Film landet auf zweitem Platz hinter Mercedes

„Egal was, ganz egal wo“ – so heißt der neue Firmenfilm von Buss Ports. Er zeigt echte Hafematmosphäre. Und macht den Zuschauern verständlich, wie Ladung sicher verpackt, verladen und verstaut wird. Die Hauptdarsteller sind Buss-Mitarbeiter, allesamt starke Charaktere und

Persönlichkeiten aus dem Hamburger Hafen.

Der Film gefällt nicht nur den Kunden von Buss, sondern auch der Jury des World Media Festivals in Hamburg. Buss musste sich in der Kategorie „Company Philosophy and Portrait“ nur Mercedes-Benz geschlagen geben. Zu sehen ist der Film unter www.buss-ports.de/presse/presse-material.html.



Echte Typen aus dem Hafen: Mitarbeiter spielen die Hauptrolle im neuen Buss-Ports-Film.