

Hafenpost

Informationen für Buss-Capital-Investoren

Mega-Deal: Die Buss Global Containerfonds 4–8 verkaufen 250.000 CEU

Trotz schwieriger Bedingungen auf dem Leasingmarkt für Standardcontainer verkaufen Global 4–8 ihre Container. Sie erzielen damit eine erfreuliche Gesamtperformance.

Für Buss Capital war es bereits der vierte Containerflottenverkauf. Einfach war er dennoch nicht – gemessen am Umfang war er der zweitgrößte in der Geschichte des Initiators. Die zusammengelegte Containerflotte der Buss Global Containerfonds 4, 5, 6, 6 Euro, 7 und 8 umfasste zuletzt rund 250.000 CEU. Zusätzlich erschwerend für den Verkauf: Die Mietraten für Standardcontainer sind derzeit vergleichsweise niedrig – ebenso wie die Verkaufserlöse für gebrauchte Container. Der Grund ist nicht, dass die Nachfrage nach den Transportboxen zurückgegangen ist. Im Gegenteil – die von den börsennotierten Leasinggesellschaften gemeldeten Auslastungsraten sind höher denn je. Verantwortlich dafür ist vielmehr die derzeitige Situation auf dem Finanzmarkt. Das viele billige Geld zieht immer mehr Investoren an, erhöht den Wettbewerbsdruck auf dem Leasingmarkt und drückt schließlich die Mietrenditen.



schon Kapitalmarkt platziert werden. Buss Capital hatte eine sogenannte Verbriefung zuletzt Ende 2013 für die Darlehen der Containerfonds 9, 10 und 11 vorgenommen. Damals konnten durch die Transaktion die effektiven jährlichen Zinsen der drei Fonds um rund 0,6 Prozentpunkte gesenkt werden. Dazu galt es aber zunächst, die Container in einer Gesellschaft zu bündeln und von einer unabhängigen Rating-Agentur bewerten zu lassen. Diese Bewertung übernahm Standard & Pooors. Das Ergebnis: ein glattes A (hohe Qualität).

Chance zum Verkauf erfolgreich genutzt

Noch bevor die Anleihen platziert wurden, meldete Ende letzten Jahres ein US-amerikanischer institutioneller Investor Interesse am Kauf der Container an. Er wollte das Eigenkapital einbringen und Buss Capital bot an, bei der Platzierung der Anleihen zu unterstützen. „Nach intensiven Verhandlungen und vielen Stunden Arbeit ist uns am Ende eine Transaktion gelungen, mit der wir, und wie wir glauben auch alle anderen Beteiligten, sehr zufrieden sind“, so Buss-Capital-Geschäftsführer Dr. Dirk Baldegeweg. Die Anstrengungen haben sich in der Tat gelohnt: Die im Schnitt über neun Jahre alten Container erzielten einen durchschnittlichen Verkaufserlös von

Die anfängliche Idee: Zinskosten durch Umwandlung des Darlehens sparen

Die niedrigen Zinsen waren es letztlich auch, die Anstoß für die Umstrukturierung des Darlehens gaben. So ging es zunächst vornehmlich nicht darum, die Container zu verkaufen. Vielmehr sollte die Fremdfinanzierung so strukturiert werden, dass auch die Fonds von den derzeit niedrigen Zinsen profitieren können. Besonders gut funktioniert das über Anleihen, die am US-amerikani-

Stabilisierer

Container: Global 4–8 verkaufen ihre Container und erzielen damit stabile Ergebnisse für die Anleger >> **Seite 2**

Regulierer

Gesetzesänderungen: Was sich durch das neue Kapitalanlagegesetzbuch für Anleger und Initiator ändert >> **Seite 3**

Verlader

Aus der Buss-Welt: Das Orange Blue Terminal kooperiert mit Schramm und versorgt täglich offshore >> **Seite 4**

Aktuelles

Kurzleistungsbilanz 2014

Anfang Februar hat Buss Capital seine Kurzleistungsbilanz 2014 veröffentlicht. Dargestellt sind alle laufenden sowie alle aufgelösten oder in Auflösung befindlichen Fonds. Hätte sich ein Anleger mit dem gleichen prozentualen Anteil an den 17 aufgelösten oder in Auflösung befindlichen Fonds beteiligt, läge seine jährliche Rendite im Schnitt bei voraussichtlich rund 6,6 Prozent. Geplant waren rund 6,1 Prozent (IRR).* Die zehn laufenden Fonds zahlten im Jahr 2014 im Schnitt rund 6,5 Prozent auf die Einlagen der Anleger aus. Die fünf Containerfonds und die vier Immobilienfonds liefen damit planmäßig. Lediglich der Buss Schiffsfonds 4 musste aufgrund des nach wie vor schwierigen Marktumfelds seine Auszahlungen kürzen: statt prognostizierten acht Prozent erhielten die Anleger vier Prozent. Die Kurzleistungsbilanz hat Buss Capital auf seiner Internetseite veröffentlicht. Unter buss-capital.de/leistungsbilanz.html kann sie heruntergeladen oder in gedruckter Form bestellt werden.

* Die Renditeangaben basieren auf der IRR-Methode („Internal Rate of Return“). Sie drückt die rechnerische Verzinsung des durchschnittlich gebundenen (investierten) Kapitals aus. Neben der Höhe der Kapitalflüsse wird auch deren zeitlicher Bezug berücksichtigt. Die Rendite erlaubt keinen Rückschluss auf die Höhe der tatsächlich fließenden Beträge. Sie ist daher nicht mit den Renditeangaben anderer Kapitalanlagen vergleichbar (z. B. von Spareinlagen). Das Verständnis dieser Renditekennziffer erfordert fundierte finanzmathematische Kenntnisse und sollten daher nicht isoliert als Kriterium für die Investition herangezogen werden.

Erster Publikums-AIF in Vorbereitung

Buss Capital ist zuversichtlich, noch im ersten Halbjahr mit dem Vertrieb seines ersten geschlossenen Publikums-AIF (alternativer Investmentfonds) beginnen zu können. Damit wäre der Hamburger Initiator auch wieder mit geschlossenen Fonds – aber nach neuem Recht (siehe Beitrag auf Seite 3) – im Markt vertreten. Der Fonds soll in unterschiedliche Containermärkte investieren.

1.450 US-Dollar pro CEU. Zum Vergleich: Neue Standardcontainer kosten derzeit rund 1.950 US-Dollar. „Den Käufer hat letztlich das Gesamtpaket überzeugt. Wir haben ihn von Anfang bis Ende begleitet und eine schnelle Abwicklung realisiert“, so Baldeweg weiter.

Gesamtauszahlungen nahezu im Plan

Für die Anleger führte der Containerverkauf, insbesondere vor dem Hintergrund des Marktumfelds, zu einem guten Gesamtergebnis – die sechs Fonds können ihre Planziele weitgehend erreichen. Im Schnitt erzielten sie eine gewichtete Gesamtauszahlung von 129,6 Prozent. Prognostiziert waren 131,4 Prozent. Die Laufzeit konnten vier der sechs Fonds um durchschnittlich acht Monate verkürzen. Die gewichtete jährliche Vermögensmehrung liegt bei 4,82 Prozent pro Jahr. Prognostiziert waren 4,86 Prozent pro Jahr.

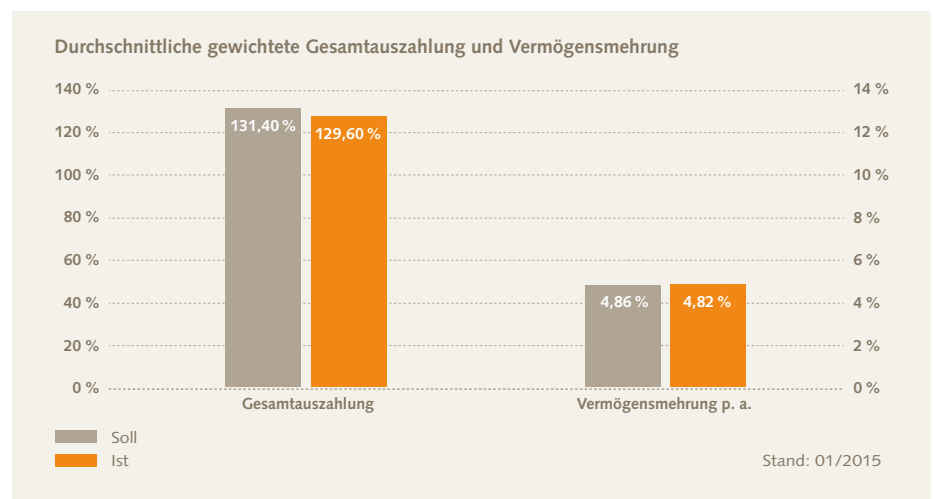
Trackrecord Container: Über 1 Mio. CEU erfolgreich verkauft

Mit der Liquidation der sechs Fonds hat Buss Capital bereits 15 Containerfonds erfolgreich aufgelöst – und sprengt damit eine persönliche Millionen-Marke: Der Containerexperte hat damit bis heute rund 1,2 Millionen CEU veräußert. Bis Ende 2014 haben sich rund 23.000 Anleger an 43 Containerfonds und Container-Direktinvestments mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 2,7 Milliarden US-Dollar beteiligt. Das Gesamtinvestitionsvolumen der 15 aufgelösten Containerfonds beläuft sich auf rund 2,1 Milliarden US-Dollar.

Viele Anleger wollen wieder in Container investieren

Mit der Information über den Verkauf der Containerflotte hat Buss Capital den Global-4–8-Anlegern einen Fragebogen geschickt, um deren Zufriedenheit zu evaluieren. Eine solche Befragung hatte der Initiator bereits bei den Anlegern der Buss Global Container Fonds 2 und 3 durchgeführt. Buss-Capital-Geschäftsführer Marc Nagel: „Das Ergebnis der damaligen Umfrage war extrem gut. Mit der jetzigen wollten wir überprüfen, ob die Anleger nach wie vor zufrieden mit unserer Arbeit sind oder wir irgendetwas besser machen können.“ Die Umfrage war bis zum Redaktionsschluss noch nicht abgeschlossen. Die Rücklaufquote lag bis dahin jedoch schon bei gut 15 Prozent. Eine kurze Zwischenbilanz: Der überwiegende Teil der Anleger, die geantwortet haben, sind sehr zufrieden mit der Performance ihrer Beteiligung. Und: Ebenfalls ein Großteil würde wieder in Container investieren. „Ein Anleger hat uns geschrieben: ‚Ich möchte einfach nur ein dickes DANKE sagen. In den derzeit unruhigen und zinsschwachen Zeiten haben Sie meine Investition prima verwaltet und vermehrt.‘ Über solche Rückmeldungen freuen wir uns natürlich ganz besonders. Sie honorieren – genauso wie die hohe Wiederanlagequote – unsere Leistungen im Containermanagement“, so Nagel.

Im Jahr 2015 wird Buss Capital sich weiterhin auf Containerinvestments konzentrieren – vornehmlich aber in den Segmenten Tank- und Offshore-Container. Warum erklärt Dr. Baldeweg in der Rubrik „Containermarkt erklärt“ auf Seite 3.



Aus geschlossen Fonds werden geschlossene AIF

Geschlossene alternative Investmentfonds heißen die neuen geschlossenen Fonds. Was sich außer ihrer Bezeichnung noch ändert, ist in vielerlei Hinsicht positiv.

Die beiden vergangenen Jahre standen für Emissionshäuser wie Buss Capital im Zeichen der Regulierung. Regulierung heißt, dass geschlossene Fonds mittlerweile dem neuen Kapitalanlagegesetzbuch (KAGB) unterliegen und damit anderen Kapitalanlagen wie offenen Fonds gleichgestellt sind. Die Folge dieses neuen Gesetzes: Zahlreiche Änderungen, von denen sowohl Initiatoren, Vertriebe und Anleger als auch das Produkt selbst betroffen sind. Angefangen damit, dass der einstige geschlossene Fonds heute als geschlossener alternativer Investmentfonds (AIF) bezeichnet wird.

Erhöhter Schutz für den Anleger

Die hauptsächliche Intention des neuen Gesetzes war es, insbesondere private Anleger noch stärker zu schützen. Die Initiierung und spätere Verwaltung eines AIF wird in Zukunft eine sogenannte Kapitalverwaltungsgesellschaft (KVG) übernehmen. Und sie muss im Vorfeld von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) gestattet werden und unterliegt ihrer strengen laufenden Aufsicht. An die KVG sind zahlreiche Anforderungen gestellt:

Beispielsweise muss sie ein Risiko- und Liquiditätsmanagement einführen, einen Aufsichtsrat bilden und die Eignung und Zuverlässigkeit ihrer mindestens zwei Geschäftsführer nachweisen. Eine unabhängige Verwahrstelle wird künftig den gesamten Investitionsprozess begleiten und sämtliche Zahlungsströme der AIF kontrollieren.

Das Risiko soll zusätzlich reduziert werden, indem ein unabhängiger Wirtschaftsprüfer die Bewertung der Vermögensgegenstände überprüft. Außerdem darf der Fremdkapitalanteil nicht mehr als 60 Prozent betragen und der AIF muss im Sinne der Risikomischung in mindestens drei Vermögensgegenstände investieren, sofern die Mindestbeteiligungssumme unter 20.000 Euro liegt.

Buss Capital selbst begrüßt die Regulierung trotz der mit ihr verbundenen aufwendigen Umstrukturierungsmaßnahmen. Denn die gestiegenen Anforderungen erschweren den Zugang nicht-professioneller Anbieter. Und das wird am Ende der gesamten Branche zugutekommen.

Wussten Sie eigentlich ...

... was Tankcontainer tanken? Die hochwertigen Transportbehälter sind universelle Alleskönner. Sie könnten fast alles befördern, was flüssig ist. Wofür sie aber tatsächlich in erster Linie eingesetzt werden, überrascht. Carsten Runge, Director Sales and Marketing bei der Containerleasinggesellschaft Raffles Lease verrät uns, dass sie neben dem Transport von Chemikalien häufig auch für Nahrungsmittel benötigt werden. Aber wie passt das zusammen? Gut, versichert uns Runge. Denn Tankcontainer, die für den Transport von Chemikalien verwendet wurden, werden nicht mehr für Lebensmittel genutzt. Aber: Whiskey wird eben auch nicht, wie viele glauben, im Holzfass von A nach B verschickt. Darin wird er zwar gelagert, transportiert wird er aber zum Beispiel in Tankcontainern. Erst kürzlich habe Raffles Lease 100 Container an einen schottischen Nahrungsmittellogistiker vermietet. Weitere 50 habe ein bekannter Rum-Hersteller benötigt. Darauf stoßen wir an!

Containermarkt erklärt



Dr. Dirk Baldeweg ist geschäftsführender Gesellschafter von Buss Capital. Er leitet die Sparte Container und Transport.

Hafenpost: „Warum ist es sinnvoll jetzt Container zu verkaufen und gleichzeitig in sie zu investieren?“

Container ist nicht gleich Container. Es gibt zahlreiche Typen, die in ganz unterschiedlichen Branchen eingesetzt werden. Deshalb entwickeln sich die Märkte zum Teil sehr differenziert. Während die Mietrenditen bei Standardcontainern in Folge des hohen Wettbewerbsdrucks deutlich gesunken sind, bieten sich andere Containertypen nach wie vor als Investitionsgüter an. Wir konzentrieren uns momentan auf Tank- und Offshore-Container. Tankcontainer sind die Allrounder für Flüssiggüter. Die weltweite Tankcontainerflotte wächst im Schnitt um ca. sechs Prozent pro Jahr. Und: Die Preise sind vergleichsweise günstig – sie liegen rund 18 Prozent unter denen im Jahr 2007. Offshore-Container versorgen Bohrschiffe mit allem, was auf hoher See benötigt wird. Die besonders robusten Boxen werden dementsprechend von Ölgesellschaften, Plattformbetreibern oder Service-Unternehmen der Branche gemietet. Weil die Nachfrage nach Öl, aber auch die Entfernung zu den Bohrfeldern stetig steigen, werden immer mehr Offshore-Container gebraucht. Den Standardcontainermarkt beobachten wir aber natürlich, wie alle Containermärkte, weiterhin stetig. Die Nachfrage und damit auch die Auslastung der Containerflotten der Leasinggesellschaften sind nach wie vor hoch. Wir sind davon überzeugt, dass sich auch Standardcontainer mittelfristig wieder rentieren werden.

Sie haben auch eine Frage zum Containermarkt? Schicken Sie Ihre Frage einfach per E-Mail an hafenpost@buss-capital.de. Dr. Dirk Baldeweg freut sich darauf!

Aus der Buss-Welt

Raffles Lease auf Wachstumskurs

Das Jahr 2014 war für die Buss-Capital-Schwester Raffles Lease erfolgreich. Die seit 2011 zur Buss-Global-Gruppe gehörende Containerleasinggesellschaft verwaltet heute rund 140.000 TEU – darunter rund 4.000 Tankcontainer. Damit gehört Raffles Lease bereits zu den Top-10-Leasinggesellschaften in diesem Containersegment.

Ixocon

Auch das auf die Entwicklung von Logistikimmobilien spezialisierte Buss-Mitglied Ixocon schaut auf ein starkes Jahr 2014 zurück: Mit der Errichtung und dem anschließenden Verkauf der rund 90.000 m² großen Logistikhalle Volkmarsen II realisierte Ixocon sein bislang größtes Logistikimmobilien-Projekt. Das Investitionsvolumen betrug rund 40 Millionen Euro. Ixocon liegt damit laut Logistik-Screening 2014 von bulwiengesa auf dem dritten Platz der Logistikimmobilienentwickler in Deutschland und führt die Reihe der mittelständischen Entwickler in diesem Segment an. Das Jahr 2015 begann ähnlich positiv: Zum Jahresende erhielt Ixocon ein weiteres Mandat für das Property Management von Union Investment für eine ca. 65.000 m² große Logistikimmobilie in Hamburg-Allermöhe.

Impressum

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

Telefon: 040 3198-1600
E-Mail: hafenpost@buss-capital.de
Internet: www.buss-capital.de

V. i. S. d. P.: Anke Dissel,
Leiterin Unternehmenskommunikation

Rechtlicher Hinweis: Diese Information stellt keine Anlageberatung oder Anlageempfehlung dar. Maßgeblich für eine Vermögensanlage sind ausschließlich die jeweiligen Verkaufsprospekte und Verträge.

Buss kooperiert mit Schramm offshore

Offshore-Stationen müssen ständig versorgt werden. Für die in der Nordsee gelegenen ist das Orange Blue Terminal in Eemshaven ein idealer Ausgangsstandort.

Das Orange Blue Terminal, kurz OBT, das Buss Port Logistics seit 2011 erfolgreich betreibt, hat sich vor allem aufgrund seiner geografischen Lage und seiner Ausstattungsmerkmale schnell zum gefragten Offshore-Hafen in der Nordsee etabliert. Im niederländischen Eemshaven gelegen, verfügt es über einen direkten Zugang zur offenen See. Hier herrscht weder Lotsenpflicht noch sind Revierfahrten nötig, um das Terminal zu erreichen. Vorteile, die auch für die Schramm Group entscheidend waren, als sie vor der Wahl des geeigneten Kooperationspartners für ihr Versorgungs-Shuttle stand.

Shuttle-Service 24/7

Seit Januar betreibt Schramm den täglichen Shuttle-Service für Offshore-Stationen in der dänischen, niederländischen und deutschen Nordsee. Sie werden von dem Versorgungsschiff DP II mit unterschiedlichsten Gütern versorgt. Dazu ist das OBT der optimale Kooperationspartner: Neben der hervorragenden Lage verfügt der Hafen über ein großes Flächenangebot und eine speziell für Offshore-Projekte ausgelegte Ausstattung. Hinzu kommt, dass sich Buss Port Logistics mit mehreren großen Projekten in der Offshore-Wind-Logistik bereits einen Namen gemacht hat. Während Schramm also künftig die An- und Abtransporte der Güter übernimmt, wird Buss Port

Logistics für alles zuständig sein, was an Land auf dem Terminal anfällt, wie die Annahme von Waren und Leercontainern. Bei Bedarf übernimmt Buss auch die Zwischenlagerung, Kommissionierung, das Packen sowie die Verladung. Zurückgeführte Waren und Container werden außerdem am OBT entladen, zwischengelagert oder weiter verschifft. Endprodukte werden dort entsorgt.

Vom Wachstumsmarkt Offshore profitieren

Ähnlich wie Offshore-Container, die Bohrinseln mit nahezu allem versorgen, was sie benötigen, zeichnen sich Versorgungsschiffe wie das DP II dadurch aus, dass sie flexibel einsetzbar sind. Sie können die unterschiedlichsten Güter an Deck, aber auch unter Deck laden wie Brennstoffe, Frischwasser und Abwasser. Deshalb werden solche Schiffe im Markt auch als „schwimmende Ersatzteillager“ bezeichnet. Und: Der Bedarf an ihnen steigt, weil der Markt der Offshore-Energiegewinnung kontinuierlich wächst: Es gibt immer mehr Bohrinseln und Windparks auf hoher See, die versorgt werden müssen. Eine Möglichkeit, als Privatinvestor von diesem Wachstumsmarkt zu profitieren, bietet Buss Capital mit Offshore-Containerdirektinvestments. Informationen dazu finden Interessenten im Internet unter www.buss-capital.de.

