

Hafenpost

Informationen für Buss-Capital-Investoren

Sieben Buss-Fonds verkaufen erfolgreich ihre Container-Portfolios

Gute Nachrichten für rund 9.700 Buss-Anleger: Ihre Fonds zahlen insgesamt rund 210 Millionen Dollar aus. Warum gleichzeitig die Wiederanlage sinnvoll ist

Singapur. Die letzten Monate waren noch emsiger als sonst in den Buss-Capital-Firmen. Denn zwei große Containerflotten standen zum Verkauf. Die Buss-Mitarbeiter in der südostasiatischen Wirtschaftsmetropole mussten Angebote sichten und vergleichen. Und so mancher potenzieller Käufer brauchte mehr Unterstützung als gedacht – etwa, um eine gute Bankfinanzierung zu bekommen.

Kleinere Containerfonds im Plus

Aber die Mühe hat sich gelohnt. Die Anleger von fünf kleineren Containerfonds, die Buss Capital von 2004 bis 2006 aufgelegt hatte, erhalten aus zwei Teilverkäufen von rund 55.000 Containern an große Containerleasinggesellschaften Rückflüsse zwischen 52 und 75 Prozent bezogen auf ihre Einlage. Gleichzeitig wurde das Darlehen vollständig getilgt. Bezogen auf die Einlagen werden damit alle fünf Fonds per Ende 2012 im Plus liegen. Und 2013 voraussichtlich noch etwas draufpacken: Denn kommendes Jahr sollen die restlichen Container verkauft werden.



Für eine halbe Milliarde Dollar: Global 2 und 3 mit Punktlandung

Ungleich größer ist der Portfolioverkauf der Buss Global Container Fonds 2 und 3. Ihre Flotte umfasste zuletzt rund 295.000 Container, auf die mehrere Interessenten boten. Anders als bei den fünf kleineren Fonds kommt der Käufer aber nicht aus dem Containerleasing, sondern aus der Finanzbranche. Die Verhandlungen waren deshalb noch aufwändi-

ger: Der Käufer prüfte die Flotte eingehend und ließ sich für die Entscheidung viel Zeit. Buss-Capital-Geschäftsführer Dr. Dirk Baldeweg sagt: „Das Gesamtvolumen des Kaufs beträgt rund 418 Millionen US-Dollar. Das ist durchaus mit einem Börsengang vergleichbar.“

Dann war es aber auch hier so weit. Die Anleger stimmten mit großer Mehrheit zu, der Kaufvertrag konnte unterzeichnet werden. Die Buss-Investoren können sich auf zwei Schlusszahlungen in Höhe von insgesamt rund 95 Prozent ihrer Einlage freuen. Zusammen mit den laufenden Auszahlungen erzielen die Fonds damit genau das Ergebnis, das sie den Anlegern vor sechs Jahren in Aussicht gestellt hatten – und noch ein wenig mehr.

Begehrtes Wiederanlageprogramm

Viele der Anleger fragten bereits im Vorfeld, ob sie ihre Rückflüsse „stehen lassen“ können. Buss Capital legt deshalb ein Wiederanlage-Programm auf. Damit vermeiden die Anleger Gebühren bei mehrfachen US-Dollar-Überweisungen. Dr. Dirk Baldeweg: „Auch wenn wir im Augenblick Flotten verkaufen – angesichts der gering ausgeprägten Marktzyklen und des Trends zum Leasing lohnt sich die Wiederanlage in Container.“

Es geht auch direkt!

Direktinvestment: Buss Capital erweitert seine Container-Produktpalette mit Direktinvestments. Was sie ausmacht und wie sie funktionieren >> **Seite 2**

Zu wenig Container?

Containerknappheit: Die deutschen Exporteure klagen, dass sie keine Leercontainer bekommen. Die Hafenpost fragt nach >> **Seite 3**

Touran aus gutem Hause.

Aus der Buss-Welt: Der Buss-Geschäftsbereich Logistikimmobilien baut erneut ein Logistikzentrum für den Volkswagen-Konzern >> **Seite 4**

In Kürze

Vier grüne Schiffe für Buss

Bereits im letzten Jahr hatte Buss vier „grüne“ 1.700-TEU-Containerschiffe angekündigt. Mit der MS „Ornella“ wurde jetzt das erste abgeliefert. „Green Shipping ist das Thema der nächsten Jahre“, sagt Buss-Shipping-Geschäftsführer Torben Kölln. Sparsames und flexibles Schiffsdesign werde immer wichtiger. „Das liegt erstens an den steigenden Energiepreisen. Zweitens werden die Auflagen zusehends schärfer“, so Kölln weiter.

Die Schiffe haben einen Rumpf, den die Germanischer-Lloyd-Tochter FutureShip nach neuesten Erkenntnissen optimiert hat. Ihre Hauptmaschinen sind sehr sparsam und speziell für niedrige Geschwindigkeiten ausgelegt. Deshalb verbrauchen sie im Vergleich zu herkömmlichen Schiffen dieser Größe bis zu 25 Prozent weniger Treibstoff. Einen Schiffsfonds plant Buss Capital jedoch derzeit nicht: „Aber Privatplatzierungen oder Club-Deals mit wenigen Anlegern sind nach wie vor möglich“, so Kölln. Ein erstes derartiges Investment ist in Vorbereitung.

Buss Capital konzentriert sich auf Container

Buss Capital hat sich in den letzten Jahren einen Namen als Anbieter von Schiffs- und Immobilienfonds gemacht. „Schiffsfonds sind angesichts der Marktlage momentan kaum zu platzieren“, sagt Geschäftsführer Marc Nagel. „Bei Immobilien ist die Nachfrage hingegen da“, so Nagel weiter. Nur seien derzeit kaum Gebäude am Markt, die den Kriterien von Buss Capital entsprechen. „Entweder sind die Preise zu hoch, oder die Eigentümer wollen angesichts der Unsicherheiten nicht verkaufen. Deshalb konzentrieren wir uns in den nächsten Monaten auf Container“, so der Vertriebschef. Mit dem Direktinvestment (siehe rechts) werde der erste Schritt getan. Im Jahr 2013 sollen Container-Anleihen folgen.

Direkt profitieren mit Container-Eigentum

Buss Capital erweitert seine Container-Produktpalette: In Kürze gibt das Investmenthaus ein erstes Container-Direktinvestment in den Markt

„Viele Anleger wollen einfache Produkte. Das bekommen sie mit Container-Direktinvestments.“ So bringt es Buss-Capital-Geschäftsführer Marc Nagel auf den Punkt. Deshalb vertreibt Buss in Kürze ein erstes Container-Direktinvestment.

„Anleger wollen einfache Produkte“

Und so funktioniert es: Die Käufer erwerben Container von einem Unternehmen der Buss-Capital-Gruppe in Singapur, dem Zentrum des weltweiten Containergeschäfts. Durch die Vermietung der Container erhalten die Käufer regelmäßige, vertraglich festgelegte Einnahmen. Am Ende bekommen sie ein Rückkaufangebot. Über Vermietung und Verkauf erzielt der Container-Eigentümer eine angenommene Vorsteuer-Rendite von rund 6,1 Prozent p.a. (IRR).

Günstige Einzelpreise

Dr. Dirk Baldeweg, geschäftsführender Gesellschafter von Buss Capital, sagt: „Wie bei unseren Fonds legen wir auch

bei Container-Direktinvestments großen Wert auf eine nachvollziehbare Kalkulation, die die Käufer mit den Marktdaten vergleichen können. Darin unterscheiden sie sich von einigen anderen Direktinvestments, wie sie bisher am Markt sind.“ Das sehe man zum Beispiel am Preis, so Baldeweg weiter: „Weil unsere Unternehmen in Singapur Container ohne Umwege einkaufen, können sie günstige Einzelpreise bieten.“

Management über Singapur

Auch das Containermanagement läuft wie bei den Fonds über Unternehmen der Buss-Capital-Gruppe in Singapur. Dort kümmert sich während der Laufzeit ein erfahrenes Team permanent um die Boxen.

„John Rhodes und Danny Wong, unsere geschäftsführenden Gesellschafter vor Ort, haben zusammen mehr als 60 Jahre Markterfahrung im Containerleasing“, summiert Baldeweg.



Verpackungskünstler. Im Container können unterschiedlichste Waren transportiert werden – auch besonders schwere Güter. Wie in dieser Stahlbox, die deshalb mit „super heavy“ gekennzeichnet ist.

Werden Container wieder knapp?

Die Leercontainerdepots in Deutschland sind „gähnd leer“. Das meldet die DVZ, die wichtigste deutschsprachige Logistik-Zeitung. Die Hafenpost fragt nach

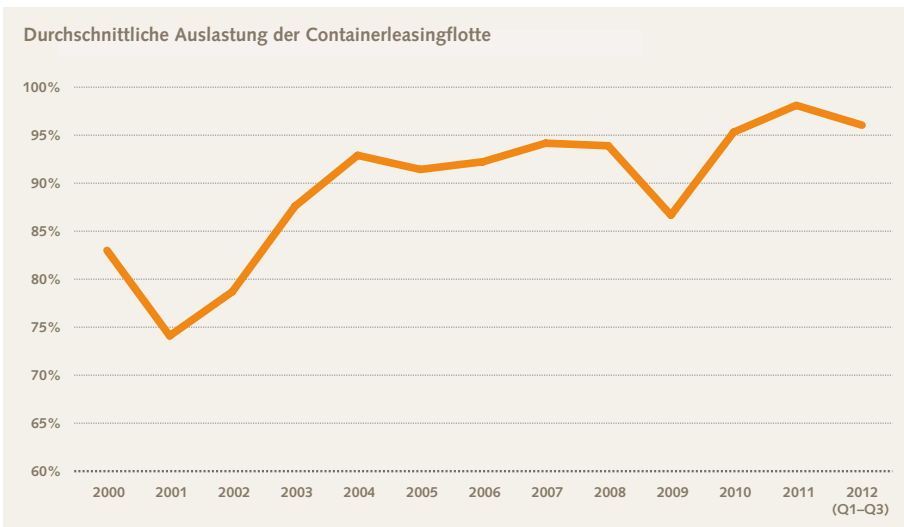
dazu kommen, dass zu wenig Container zur Verfügung stehen.

Langsamere Schiffe gleich mehr Container-Bedarf

Die Logistik-Fachpresse thematisiert auch das „Slow Steaming“ – also dass die Schiffe langsamer fahren als früher.

Slow Steaming ist eine Maßnahme der Reeder, um Treibstoffkosten zu sparen und mehr Schiffe im Einsatz zu haben. Gleichzeitig werden dabei aber auch mehr Container gebraucht – schlicht und einfach, weil sie länger auf See sind. Das ist ein wichtiger Faktor, der die Auslastung weltweit hoch hält. Und das schon seit drei Jahren. Darüber hinaus profitieren die Containerleasinggesellschaften natürlich nach wie vor davon, dass die Reedereien knapp bei Kasse sind. Sie mieten lieber Container statt sie selbst zu kaufen.

Dr. Baldeweg, vielen Dank für das Gespräch.



Gefragte Kisten: Die Containerleasinggesellschaften freuen sich über hohe Auslastungsraten. Mittlerweile sind im dritten Jahr in Folge 95 Prozent und mehr aller Leasing-Container im Einsatz. Hierzulande klagen Exporteure wieder über eine Containerknappheit.

Quelle: Quartalszahlen von CAI, Seacube, TAL und Textainer

Hafenpost: Herr Dr. Baldeweg, droht wieder eine weltweite Containerknappheit wie im Jahr 2010?

Dr. Dirk Baldeweg: Nein, eine weltweite Knappheit sehen wir derzeit nicht. Die Auslastung ist zwar hoch. Das zeigen die Zahlen der großen Leasinggesellschaften und auch die Containerportfolios unserer Anleger. Insgesamt gibt es ausreichend Container.

Viele Exporteure klagen aber darüber, dass sie keine Container bekommen. Manche fahren ihre Fracht sogar auf anderen Ladungsträgern in die Häfen und laden sie erst dort auf Container um.

Knappheit im Hinterland

Das scheint ein spezifisch deutsches Problem zu sein. Der Import nach Deutschland hat zuletzt etwas nachgegeben, der Export aber käftig angezogen. Deshalb gibt es insgesamt weniger Leercontainer in Deutschland.

Reedereien verdienen von Asien nach Europa mehr als andersherum

Spielt auch eine Rolle, dass in Asien mehr Container gebraucht werden als hier bei uns?

Sie meinen die sogenannte Unpaarigkeit der Verkehre? Ja, die spielt eine Rolle. Weil mehr Container von Asien nach Europa oder Nordamerika gehen als in die jeweils andere Richtung, bekommen die Linienreedereien auf diesen Routen bessere Preise für Seetransporte. Deshalb kümmern sie sich darum, dass ihre leeren Container möglichst rasch wieder in Asien sind.

Also rein wirtschaftliche Gründe?

Genau. Dazu kommt: Die Reedereien haben die weltweite Knappheit vor zwei Jahren teilweise zum Anlass genommen, ihre Vertragsbedingungen zu verändern. Für Spediteure, Exporteure und Verloader ist es heute teurer, Container länger im Hinterland zu lassen oder sie abseits der Seehäfen zurückzugeben. Deshalb kann es hierzulande insbesondere im Hinterland

Fragen Sie Dr. Box!

Was kostet ein Container? Was bedeutet CEU? Worin unterscheiden sich Containerfonds von Direktinvestments?

Diese und andere Fragen können Hafenpost-Leser ab sofort direkt an Dr. Dirk Baldeweg stellen. Schicken Sie einfach eine Mail an hafenpost@buss-capital.de. Die Hafenpost-Redaktion wählt für jede Ausgabe Anlegerfragen aus und lässt sie vom Buss-Capital-Geschäftsführer beantworten. Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der 31. Dezember 2012. Wir freuen uns auf spannende Themen!



Dr. Dirk Baldeweg ist geschäftsführender Gesellschafter von Buss Capital. Er leitet die Sparte Container und Transport und hört auf den Spitznamen „Dr. Box“.

Aus der Buss-Welt

Elbeport Wittenberge auf gutem Weg

Der Elbeport Wittenberge zog kürzlich positiv Bilanz. Rund 70.000 Tonnen Massengut und 1.500 Container wurden in den ersten drei Quartalen in dem kleinen Binnenhafen bewegt. Ein Containerzug pendelt inzwischen bis zu sechs Mal pro Woche zwischen Bremerhaven, Hamburg und Wittenberge. 2012 wurden zwei neue Mitarbeiter eingestellt, für 2013 sind zwei weitere Neueinstellungen geplant.

Regatta entlang der Ostsee-Pipeline

Buss verbindet mit der Nord-Stream-Pipeline eine lange Partnerschaft. Der Geschäftsbereich Hafenlogistik hatte auf dem Sea Terminal Sassnitz rund 126.000 Pipeline-Rohre umgeschlagen. Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme lud Nord Stream jetzt zu einer Regatta entlang der Pipelinerroute durch die Ostsee. Fünf Teams nahmen teil – benannt nach den Partnern Deutschland, Russland, Niederlande, Frankreich und der EU. Für Deutschland dabei: der Buss-Geschäftsführer Dr. Johann Killinger. Der Startschuss fiel in St. Petersburg. Aufgrund schlechten Wetters endete das Rennen nicht wie geplant in Greifswald, sondern im schwedischen Karlskrona. Sieger wurde das Team Russland.

Impressum

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

Telefon: 040 3198-1600
Fax: 040 3198-1648
E-Mail: hafepost@buss-capital.de
Internet: www.buss-capital.de

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

Rechtlicher Hinweis: Diese Information stellt keine Anlageberatung oder Anlageempfehlung dar. Maßgeblich für eine Vermögensanlage in Buss-Capital-Fonds sind ausschließlich die jeweiligen Verkaufsprospekte.

Stählerne Riesen für Russland

Dreimal 600 Tonnen: Am Buss Sea Terminal Sassnitz werden derzeit drei riesige Containerkräne montiert

Tragfähigkeit: 50 Tonnen. Ausladung: 22,5 Meter. Hubgeschwindigkeit: 60 bis 140 Meter pro Minute. Eigengewicht: 600 Tonnen. Das sind die beeindruckenden technischen Daten der drei Containerkräne der Firmengruppe Liebherr, die derzeit am Buss Sea Terminal Sassnitz montiert werden.

Weitertransport per Spezialschiff

Nach der Montage gehen die drei Stahlriesen ins russische St. Petersburg. Dafür werden Spezialschiffe eingesetzt. Denn herkömmliche Schiffe können derart große Lasten kaum befördern.

„Dieses Projekt unterstreicht einmal mehr mit großer Anschaulichkeit, warum sich Buss seit Jahren am Standort Sassnitz engagiert – schließlich werden wir innovativen Herausforderungen wie diesen an dem Drehkreuz zwischen Ost und West, zwischen Nord und Süd in den kommenden Jahren in steigendem Maße begegnen können“, erklärt Heinrich Ahlers, Geschäftsführer von Buss Port Logistics. Das langfristige Engagement zahlt sich hierbei aus: Nicht nur durch das Terminal, sondern auch durch die Ausbildung von hoch qualifiziertem Personal vor Ort ist Sassnitz für derartige Projekte bestens vorbereitet.

Kein Touran ohne Ixocon

Ixocon baut erneut ein Logistikzentrum für Volkswagen – dieses Mal direkt am Stammsitz in Wolfsburg. In der Immobilie werden unter anderem Touran-Teile gelagert

Die Buss-Logistikimmobilien-Tochter Ixocon baut in Wolfsburg eine 25.000 Quadratmeter große Logistikhalle. Aus der Immobilie soll das Volkswagen-Werk mit Teilen versorgt werden – unter anderem für die Produktion des Touran.

17 Millionen Euro Investitionsvolumen, Inbetriebnahme im August 2013

Die Firma Rudolph Automotive Logistik GmbH mietet die Immobilie für zehn Jahre an. Das Projekt hat ein Investitionsvolumen von rund 17 Millionen Euro. Die Bauarbeiten haben kurzfristig bereits im November begonnen. Im August 2013 soll die Immobilie in Betrieb genommen werden. Ixocon baut entsprechend der Richtlinien für nachhaltiges Bauen und strebt dafür wieder eine Zertifizierung an.

„Stolz auf den zweiten Zuschlag“

Mit der Entwicklung des neuen Logistikzentrums setzt Ixocon einen weiteren Meilenstein in der Zusammenarbeit mit Rudolph Logistik und Volkswagen. „Die gute Zusammenarbeit bei der Originalteile-Logistik am Standort Volkmarsen hat sich bestätigt. Rudolph Logistik und der Volkswagen-Konzern haben uns zum wiederholten Mal das Vertrauen geschenkt. Darauf sind wir stolz“, erklärt Sönke Kewitz, Ixocon-Geschäftsführer.

„Mit der Immobilie und der komplexen logistischen Dienstleistung sind wir erstmals in unserer jahrzehntelangen Zusammenarbeit mit Volkswagen vor Ort im Epizentrum des Konzerns“, ergänzt Dr. Torssten Rudolph, geschäftsführender Gesellschafter der Rudolph Logistik Gruppe.