BUSS Capital

Leistungsbilanz 2005

Inhaltsverzeichnis

5 **Vorwort des Teams**

6 **1. Buss Capital – ein Initiator mit Hintergrund**

12 **2. Der Container – eine Stahlkiste verändert die Welt**

18 **3. Containerleasing und Containerfonds**

22 **4. Die Buss-Containerfonds**

26 Buss Logistics Container Fonds 1
30 Buss Logistics Container Fonds 2
34 Buss Container Fonds 3
38 Buss Container Fonds 4
42 Buss Container Fonds 5
46 Buss Global Container Fonds 1

50 **5. Ausblick 2006**

52 **Handelsrechtliche Daten**

54 **Testat des Wirtschaftsprüfers**

Die Geschäftsführung von Buss Capital

Dr. Johann Killinger

1960	geboren
1990	zweites juristisches Staatsexamen; Promotion zum Dr. jur.; Unternehmensberater bei Roland Berger
1991	Wechsel in die Buss-Gruppe, an der seine Familie eine Minderheitsbeteiligung hielt; Aufbau des Logistik- u. Immobiliengeschäfts
2002	mehrheitliche Übernahme der Gesellschaftsanteile der Buss-Gruppe
2003	Gründung von Buss Capital; Eintritt in die Geschäftsführung der Reederei Aug. Bolten
2004	Gründung des auf die Entwicklung von Logistikimmobilien spezialisierten Unternehmens Ixocon

Dr. Dirk Baldeweg

1970	geboren
1996	Studienabschluss als Diplom-Wirtschaftsingenieur
1997	Unternehmensberater bei Price Waterhouse
2002	Mitgründung der Unternehmensberatung ConsultingKontor GmbH
2005	Eintritt bei Buss Capital als geschäftsführender Gesellschafter
2006	Promotion zum Dr. rer. pol.

Marc Nagel

1973	geboren
2003	Studium der Umwelt- und Wirtschaftswissenschaften, Abschluss als Diplom-Umweltwissenschaftler; neben dem Studium eigene Firma für Vertriebs- und Marketingberatung
2003	Einstieg in die Fondsbranche bei einem Emissionshaus für erneuerbare Energien
2004	Eintritt bei Buss Capital als Vertriebsleiter
2005	Bestellung zum Prokuristen
2006	Bestellung zum Geschäftsführer

Vorwort

Sehr geehrte Anlegerinnen und Anleger,
sehr geehrte Vertriebspartnerinnen und Vertriebspartner,

wir schreiben das 50. Jahr seit der Erfindung des Containers – einer einfachen Stahlkiste, die die internationale Transportlogistik revolutioniert und damit die Welt verändert hat.

Der vor Ihnen liegende Geschäftsbericht von Buss Capital verknüpft vielfältige Informationen zum Container, seiner Geschichte und seinen Einsatzbereichen (Kapitel 2) mit Hintergrundwissen zu Containerfinanzierung und Containerfonds (Kapitel 3). Im Anschluss daran folgen im vierten Kapitel Daten, Zahlen und Fakten zu den bis Jahresende 2005 platzierten Buss-Containerfonds. Ein Ausblick auf die Platzierungen des laufenden Jahres rundet die Leistungsbilanz ab.

Zunächst stellen wir Ihnen jedoch im ersten Kapitel Buss Capital mitsamt seines starken Kompetenznetzwerks, seiner Strategie und seinen Zielen vor. Seit seiner Gründung im Jahr 2003 ist Buss Capital stetig gewachsen. Wir sind stolz darauf, dass wir mit Ihrer Unterstützung zum mittlerweile größten Anbieter geschlossener Containerfonds werden konnten. Wir freuen uns auf eine gemeinsame, erfolgreiche Zusammenarbeit in der Zukunft.

Mit freundlichen Grüßen aus dem Hamburger Hafen

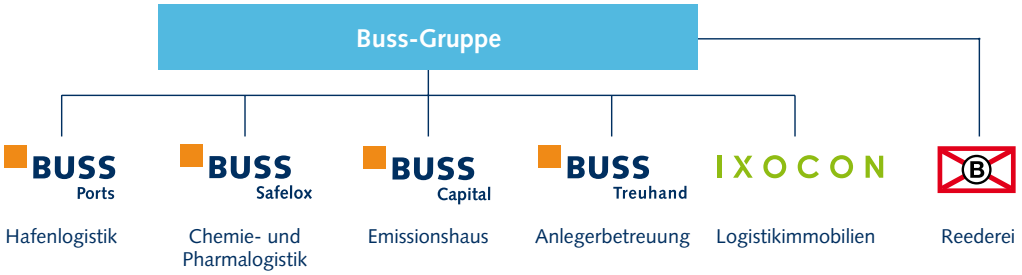
Ihr Buss-Capital-Team

1. Buss Capital – ein Initiator mit Hintergrund

Die maritime Logistik wächst. Mit ihren investitonsintensiven Anlagen und Transportmitteln – zum Beispiel Containern, anderem Transportequipment, aber auch Hafenanlagen – hat sie einen enormen Kapitalbedarf, der Anlegern attraktive Investitionsmöglichkeiten bietet. Abgesehen von Schiffsbeteiligungen waren Investitionen in die maritime Logistik dabei bis vor wenigen Jahren vor allem institutionellen Anlegern vorbehalten. Wie andere Bereiche auch erfordern Investitionen in die maritime Logistik umfassendes Knowhow.

Das Emissionshaus Buss Capital

Als Emissionshaus für geschlossene Fonds konzentriert sich Buss Capital auf Investitionen in der internationalen maritimen Logistik – insbesondere Container, Logistikimmobilien oder Schiffe. Dr. Johann Killinger, geschäftsführender Gesellschafter der Hamburger Buss-Gruppe, gründete Buss Capital im Jahr 2003. Sein Ziel war, das umfassende Hafen-, Schifffahrts-, Transport- und Finanzierungs-Knowhow der Buss-Gruppe für die sichere Konzeption geschlossener Fonds zu nutzen und damit auch Privatanlegern zugänglich zu machen.
Bis Ende 2005 hat Buss Capital sechs geschlossene Containerfonds mit insgesamt ca. 387.000 TEU aufgelegt und ist in diesem Bereich heute Marktführer. Das Gesamtinvestitionsvolumen lag Ende 2005 bei gut 410 Millionen Euro. Buss Capital hat 2005 eine Tochtergesellschaft in Singapur, dem größten Containerhafen der Welt, gegründet.



Die Buss-Gruppe und Aug. Bolten

Für geschlossene Fonds ist ein hervorragender Zugang zum relevanten Markt der Schlüssel zum Erfolg. Buss Capital gehört zur Hamburger Buss-Gruppe und ist so mit Unternehmen verbunden, die seit langem in verschiedenen Hafen-, Schifffahrts- und Logistikmärkten aktiv sind. Insgesamt beschäftigt Buss heute rund 400 Mitarbeiter. Die Buss-Gruppe hält eine 49-prozentige Beteiligung an der zweitältesten deutschen Reederei Aug. Bolten, die einschließlich des seefahrenden Personals ca. 1.500 Mitarbeiter beschäftigt.
[www.buss-group.de]

Hafenlogistik: Buss Ports

Der Buss-Geschäftsbereich Hafenlogistik tritt unter dem Namen Buss Ports auf. Im Jahr 1920 als Gerd Buss Stauerei gegründet, ist dies die Keimzelle von Buss. Buss Ports bietet Umschlagsdienstleistungen auf eigenen Hafenterminals sowie weitere kundennahe und innovative Hafen-Services.

Buss Capital in Zahlen

Gesamtinvestitionsvolumen:	411.690 T€ [1)]
Eingeworbenes Eigenkapital (kumuliert):	126.560 T€ [1)]
Anleger:	5.109
Finanzierte Container:	ca. 387.000 TEU

Stand: 12/2005
[1)] Das Volumen des Buss Global Container Fonds 1 wurde mit 1,20 US$/€ bewertet.

Im Hamburger Hafen betreibt Buss Ports drei Terminals: das Buss Hansa Terminal (Container und Projektladung), das Buss Ross Terminal (Massengut und massenhaftes Stückgut) sowie das Kuhwerder-Terminal (Massengut, Projektladung, konventionelles Stückgut). In Sassnitz auf Rügen betreibt Buss das Sea Terminal Sassnitz, ebenfalls ein Mehrzweck-Terminal. Ein weiteres Terminal bei Stade an der Unterelbe ist in Planung und soll 2009 den Betrieb aufnehmen. Verschiedene Hafendienstleistungen runden die Service-Palette von Buss Ports ab. Im Hafen beschäftigt Buss über 80 Prozent seiner Mitarbeiter.
[www.buss-ports.de; in Vorbereitung]

Chemie- und Pharmalogistik: Buss Safelox

Der Buss-Geschäftsbereich Chemie- und Pharmalogistik firmiert unter dem Namen Buss Safelox. Buss Safelox bietet individuelle Lager- und Logistikdienstleistungen für sensible Güter wie Chemie- und Pharmaprodukte oder Gefahrgüter. Die Logistikzentren von Buss Safelox setzen in Norddeutschland den Standard für die Lagerung von Chemikalien und anderen sensiblen Stoffen. Im norddeutschen Raum ist Buss Safelox heute Marktführer.
[www.buss-safelox.de]

Logistikimmobilien: Ixocon

Seit Mitte der neunziger Jahre entwickelt Buss Logistikimmobilien. Im Jahr 2004 schuf die Buss-Gruppe mit der Gründung der Firma Ixocon einen eigenständigen Marktauftritt für die Logistikimmobilienentwicklung, um diesen Geschäftsbereich erfolgreich weiterzuentwickeln.
Ixocon konzipiert, baut und finanziert Logistikimmobilien, Güterverkehrszentren und Gewerbeparks. Das hochqualifizierte Projektteam von Ixocon konzipiert nicht nur Standard-Lagerhallen, sondern plant auf Kundenwunsch auch Logistik sowie Materialflüsse innerhalb und außerhalb der Immobilien. Beispiele für diese ganzheitliche Logistikberatung sind die Immobilienprojekte für Airbus/Lescha-co Aeronautics in Hamburg-Finkenwerder, Jack Wolfskin in Hamburg-Waltershof oder den Schiffsausrüster HMS in Hamburg-Neuhof. Mit einer vermieteten Fläche von 345.000 Quadratmetern ist Ixocon im norddeutschen Raum mittlerweile führender Anbieter von Logistikimmobilien.
[www.ixocon.de]

„Anleger suchen nach Investitionsmöglichkeiten mit attraktiven und sicheren Renditen. Gleichzeitig haben die nachhaltig wachsenden weltweiten Transportmärkte einen enormen Kapitalbedarf. Geschlossene Fonds und die internationale Logistik sind zwei Erfolgsgeschichten, die sich ideal ergänzen."

Dr. Johann Killinger, Geschäftsführer

Aug. Bolten

Die Reederei Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger ist ein in siebter Generation inhabergeführtes Unternehmen. Mit Gründungsdatum im Jahr 1801 ist Aug. Bolten die zweitälteste Reederei Deutschlands. Aug. Bolten gehörte im 19. Jahrhundert zu den Gründern der Hamburg-Amerikanischen Paket Aktiengesellschaft (Hapag) und der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft (Hamburg-Süd).
Heute betreibt Aug. Bolten eine Flotte von etwa 25 Bulkern und Multi-Purpose-Schiffen und ist unter anderem an der Fährreederei TT-Line beteiligt. Aug. Bolten hat in den letzten Jahren zahlreiche Schiffe an private Anleger platziert.
[www.aug-bolten.de]

Die Buss-Gruppe: Ein starker Hintergrund für sichere Kapitalanlagen

Die Buss-Gruppe und Aug. Bolten sind das Fundament der Fonds von Buss Capital. Mit den starken Bindungen in die Märkte der internationalen Logistik erschließen sich für Buss Capital Möglichkeiten, die anderen Emissionshäusern in dieser Form zumeist nicht zur Verfügung stehen.
Bereits in der Konzeptionsphase der Fonds haben Sicherheit und Transparenz die höchste Priorität für Buss Capital. Mit ihren belastbaren Verbindungen in die Transportmärkte achten die Fondskonzeptionäre darauf, Risiken zu minimieren und gleichzeitig Chancen zu optimieren. Die Fonds von Buss Capital zielen nicht auf kurzfristige Platzierungserfolge, sondern sollen langfristig das Vertrauen der Anleger rechtfertigen und gleichzeitig in der internationalen Logistik die Position von Buss Capital als kompetentem Finanzierungspartner stärken.

Eigenes Fondsmanagement

Voraussetzung für ein sicheres Investment ist neben umfassenden Marktkenntnissen ein aktives Fondsmanagement. Buss Capital setzt dafür eine eigene Abteilung ein, die bereits in die Konzeptionsphase jedes Fonds eingebunden ist. Das Fondsmanagement plant die Investitionen, gestaltet und prüft während der Kaufverhandlungen sämtliche Miet- und Kaufverträge und überprüft Bonität sowie Zuverlässigkeit der Mieter, um für die Fonds langfristig sichere Erträge zu gewährleisten. Während der eigentlichen Laufzeit des Fonds plant das Fondsmanagement Liquidität und Mittelflüsse, überwacht Darlehen und Zinsentwicklungen, prüft Mietabrechnungen und führt das Fondscontrolling durch. Beim Verkauf der Container stehen die Fondsmanager der Fondsgesellschaft beratend zur Seite. Das Fondsmanagement gewährleistet so eine bestmögliche Betreuung der Fonds während der gesamten Laufzeit.

Die Geschichte der Buss-Gruppe. Mit einer über 85-jährigen Geschichte ist Buss eine der Traditionsfirmen im Hamburger Hafen. Gegründet wurde Buss 1920 als Stauerei, einem Dienstleistungsbetrieb für das Be- und Entladen von Schiffen. Heute gliedert sich Buss in die vier Geschäftsbereiche Hafenlogistik, Chemie- und Pharmalogistik, Logistikimmobilien sowie Finanzdienstleistungen.

1920
Gerd und Hinrich Buss gründen die Gerd Buss Stauerei.

1962
Übernahme der 1958 gegründeten Securitas, einem Spezialisten für Exportverpackungen.

1970
Zusammenschluss mit der Reederei Aug. Bolten; Erwerb mehrerer Umschlagterminals.

1973
Erste Containerdepot-Aktivitäten in Hamburg.

1974
Buss gründet die Ost-West Container Terminal und Stauerei Gesellschaft in Brunsbüttel.

1976
Aufnahme des Betriebes von Inland-Containerterminals in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn.

1985
Gründung von Gerd Buss Drehtainer, einer Firma für Bau, Reparatur und Reinigung von Spezialcontainern.

1920 1970 1975 1980 1985

1991
Eintritt von Dr. Johann Killinger in die Buss-Gruppe.

1994
Bau der ersten Logistikimmobilien.

1996
Aufbau des Geschäftsbereichs Chemie- und Pharmalogistik.

1999
Eröffnung des Buss Hansa Terminals.

2002
Dr. Johann Killinger übernimmt sämtliche Gesellschaftsanteile an der Buss-Gruppe; gemeinsam mit Renko Schmidt übernimmt er die Geschäftsführung.

2003
Gründung von Buss Capital; Platzierung des ersten Containerfonds.

2004
Gründung von Ixocon (Logistikimmobilien); Eröffnung des Buss Ross Terminals.

2005
Eröffnung des Sea Terminal Sassnitz; Buss Capital platziert mit dem Buss Global Container Fonds 1 den größten Containerfonds aller Zeiten.

2006
Buss Capital bekommt vom Kapitalanlagemagazin Cash den Titel „Aufsteiger des Jahres“ verliehen.

1990 1995 2000 2005 2010

2. Der Container – eine Stahlkiste verändert die Welt

Der Container wird 50. Seit seiner Erfindung im Jahr 1956 hat er die internationale Logistik revolutioniert. Die Erfolgsgeschichte dieser universellen Transportbox ist eng verknüpft mit der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung und dem anhaltenden Wachstum der Weltwirtschaft. Weltweit sind heute über 21 Millionen TEU im Einsatz.

Eine 50-jährige Erfolgsgeschichte

Wir schreiben das Jahr 1956. Malcom McLean, ehemaliger Trucker und seit kurzem Besitzer einer kleinen Schiffsflotte, lässt in Newark an der Ostküste der Vereinigten Staaten 58 baugleiche Container auf den umgebauten Öltanker „Ideal X" verladen.
Dies ist die Geburtsstunde des modernen Containerverkehrs. Die Idee McLeans, Waren nicht mehr in individuellen Verpackungen, sondern stattdessen in weltweit standardisierten Stahlbehältern mit der Grösse einer kompletten LKW-Ladung zu verschiffen, revolutioniert die internationale Logistik.
Der Containerverkehr wächst seitdem mit einer Dynamik, die immer wieder die kühnsten Prognosen übertrifft. Heute ist der Zwanzig-Fuß-Standardcontainer (TEU) das Maß aller Dinge im weltweiten Transportwesen – allein im Jahr 2005 wurden in den Häfen der Welt über 400 Millionen Standardcontainer bewegt.

Säcke, Kisten, Fässer

Vor der Einführung des Containers wurden Stückgüter unterschiedlich verpackt: auf einzelne Paletten, in Säcke, Kisten und Fässer. Sollte die Fracht von einem Transportmittel auf das andere verladen werden – zum Beispiel vom LKW auf die Bahn, von der Bahn aufs Schiff oder umgekehrt – musste sie jedes Mal mit viel Handarbeit und Muskelkraft umgeladen werden; ein äußerst zeit- und kostenaufwändiger Prozess. Beschädigungen und Verlust der Ladung waren an der Tagesordnung. Die Schiffe lagen viele Tage, manchmal Wochen in den Häfen.

1956: Die Geburtsstunde des Containers

Dieses ständige Ärgernis machte den amerikanischen Fuhrunternehmer Malcom McLean zum Container-Pionier. Schon in den Dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts verlud er ganze Lastwagen auf Schiffe. Später nur die Anhänger – und schließlich nur noch den Ladungsbehälter, den Container, selbst.

Der Container revolutioniert den Welthandel

Mit der Einführung des Containers entstand ein weltweit standardisiertes Logistiksystem, das enorme Produktivitätsfortschritte ermöglichte. Beim Wechsel der Transportmittel wird heute nur noch die ganze Ladungseinheit, der Container, mit weitgehend automatisierten Umschlagseinrichtungen bewegt. Die Transportzeiten können erheblich verkürzt werden, Beschädigungen und Verluste reduzieren sich auf ein Minimum. Die unproduktive Liegezeit der Schiffe in den Häfen ist auf maximal ein bis zwei Tage zurückgegangen – gleichzeitig hat sich die Menge der umgeschlagenen Güter vervielfältigt. Der Container bedeutete quasi die Industrialisierung des internationalen Seetransportes. Seine Einführung führte zu einer enormen Kostenreduktion bei gleichzeitiger Qualitätssteigerung

Quelle: Maersk Line

(Schnelligkeit und Zuverlässigkeit) der Transporte. Die Transportkosten, die früher regelmäßig fünf bis zehn Prozent des Warenwertes betrugen, wurden durch den Container auf oftmals unter ein Prozent reduziert. Damit sind containerisierte internationale Transporte hinsichtlich der Kosten eine vernachlässigenswerte Größe geworden. Die Kostenreduzierung war eine Voraussetzung für die Globalisierung der Weltwirtschaft, die ihrerseits Motor des Wachstums für immer mehr Containertransporte ist. Der Container ist dafür verantwortlich, dass heute viele Konsumgüter von Socken bis zu Hifi-Anlagen vorwiegend aus Asien kommen. Der Vormarsch von Weinen aus der Neuen Welt, aus Australien, Neuseeland, Südafrika oder Chile wäre ohne den Container nicht denkbar. Das wird deutlich, wenn man sich vergegenwärtigt, dass die Kosten für die Transporte aus diesen Ländern bezogen auf die Flasche nur wenige Cent betragen; die Kosten für den Transport eines Containers mit 12.000 Flaschen betragen lediglich ein- bis zweitausend US-Dollar.

Hohe Wachstumsraten im Containertransport

Diese Effizienzvorteile führten in den vergangenen Jahrzehnten zu hohen Wachstumsraten im Containertransport. Zwischen 1983 und 2005 stieg der weltweite Containerumschlag jedes Jahr um durchschnittlich gut zehn Prozent. Heute werden allein in den Häfen weltweit jährlich über 400 Millionen Standardcontainer bewegt.
Auch das Wachstum der Containerschiffe ist beachtlich: Das erste Vollcontainerschiff konnte nur ca. 100 Container laden. Heute liegt die Kapazität des größten Schiffes bei ca. 13.000 TEU.
Der Containerverkehr ist zugleich Motor und Profiteur der Globalisierung: Je mehr Waren im Container transportiert werden, desto kostengünstiger ist der Transport. Dies lässt die transportierten Mengen wiederum ansteigen.

Malcom McLean, Vater der Containerisierung

1913	geboren als Sohn eines Farmers in North Carolina, USA.
1934	McLean kauft für 120 US-Dollar einen gebrauchten Lastwagen und gründet die Firma McLean Trucking.
1955	Er verkauft McLean Trucking für sechs Millionen Dollar und kauft die Pan Atlantic Steamship Company mit einer kleinen Flotte alter Öltanker.
1956	McLean lässt im Hafen von Newark 58 Container auf den umgebauten Öltanker „Ideal X“ verladen. Ziel: Houston, Texas.
1957	McLean kauft eine weitere Reederei und richtet einen Containerliniendienst zwischen New York, Florida und Texas ein.
1960	Pan Atlantic wird in Sea-Land umbenannt; erster Dienst via Panamakanal zur US-Westküste.
1969	McLean verkauft Sea-Land für 160 Millionen Dollar. In den folgenden Jahren gründet er weitere erfolgreiche Transportunternehmen.
2001	McLean stirbt im Alter von 87 Jahren.
2004	Malcom McLean wird in die „Hall of Fame“ der Logistik aufgenommen.

Computer, Kakao und Kühlwaren – alles im Container

Das Spektrum der im Container beförderten Waren ist enorm. Heute gibt es eine Vielzahl verschiedener Containertypen. Die Einsatzmöglichkeiten der Stahlboxen sind fast grenzenlos und reichen vom Transport von Computern oder Fernsehern aus Fernost (ca. 400 Stück passen in einen 40-Fuß-Container) bis hin zu Kakao aus Afrika, Kaffee aus Südamerika oder Kühlwaren aller Art in speziellen Kühlcontainern.
Allein in Hamburg wurden im Jahr 2005 insgesamt 8,1 Millionen Container gelöscht und geladen. Dies entspricht einem Wachstum von 15,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Kein anderer der großen nordwesteuropäischen Häfen erreichte 2005 eine so deutliche Mengensteigerung. Auch für das Jahr 2006 zeichnen sich wieder zweistellige prozentuale Zuwachsraten ab.

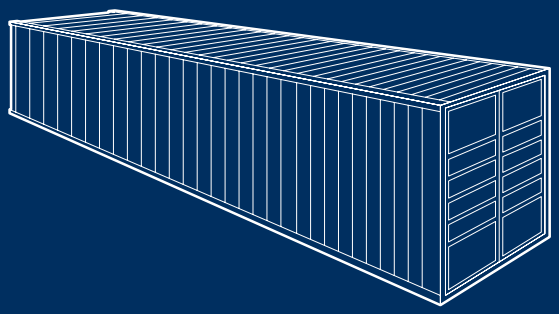
Anhaltend hohe Zuwächse und TEU, TEU, TEU für die Zukunft

Auch für die Zukunft prognostizieren führende Logistikforschungsinstitute anhaltend hohe Zuwächse. Die Experten gehen von einem weiteren Wachstum zwischen 100 und 150 Prozent bis zum Jahr 2015 aus. In der Vergangenheit wurden die Prognosen stets von der tatsächlichen Entwicklung übertroffen.

Die Geschichte der Containerisierung

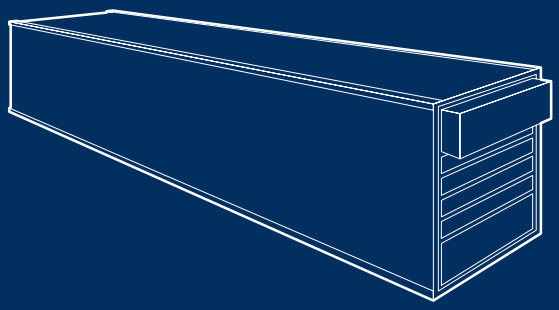
1956	Malcom McLean erfindet den Container.
1964	Die International Organziation for Standardization (ISO) legt die Maße des TEU-Containers auf 20 x 8 x 8,5 Fuß fest. Für den Container ist dies der internationale Durchbruch.
1966	Die ersten Container erreichen Anfang Mai Europa. Das Sea-Land-Schiff „Fairland“ läuft zunächst Rotterdam und drei Tage später Bremerhaven an. Der Container stößt zunächst teilweise auf Ablehnung.
1968	Das erste Vollcontainerschiff erreicht den Hamburger Hafen. Ab 1968 werden die wichtigsten Liniendienste im Nordatlantik- und Transpazifikverkehr auf Container umgestellt. Reedereien (u.a. NYK, Hapag) stellen die ersten reinen Containerschiff-Neubauten in Dienst.
1971	Die Route Europa-Fernost – heute die ladungsstärkste Relation – wird auf Container umgestellt.
1981	Der Container setzt sich zunehmend auch im Landverkehr durch.
1984	Evergreen bietet den ersten Round-the-World-Dienst via Suez- und Panamakanal an.
2002	In Hamburg wird das Containerterminal Altenwerder eröffnet, bis heute das modernste Containerterminal der Welt.
2006	Der Container feiert seinen 50. Geburtstag. Weltweit sind über 21 Millionen TEU im Einsatz.

Die wichtigsten Containertypen. Container ist nicht gleich Container. Die Varianten reichen von der Standard-ISO-Box (der Twenty Foot Equivalent Unit – kurz: TEU) bis hin zu Kühl- und Tankcontainern sowie diversen regionalen Sonderformen.



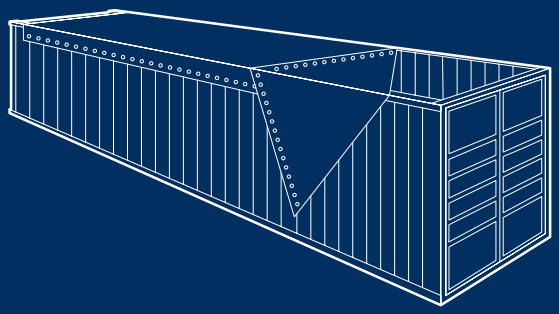
Standardcontainer (20′/40′/40′ High Cube)

Ca. 83 Prozent des weltweiten Containerbestandes sind Standardcontainer. Standardcontainer sind die Arbeitspferde der internationalen Logistik. Ihre Einsatzmöglichkeiten sind fast grenzenlos und reichen vom Transport von Fernsehern (ca. 400 Stück pro 40-Fuß-Container) bis zu losen Kaffee- oder Kakaobohnen. Die Nachfrage nach Standardcontainern ist weltweit nachhaltig und hoch.



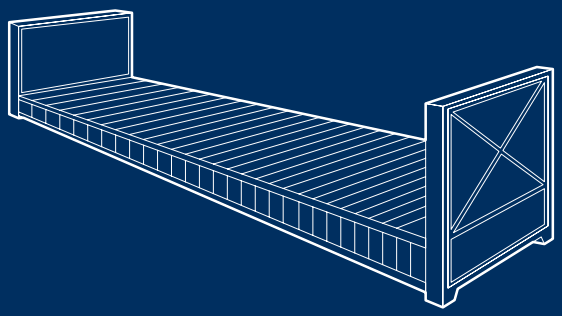
Kühlcontainer (Reefer, 20′/40′/40′ High Cube)

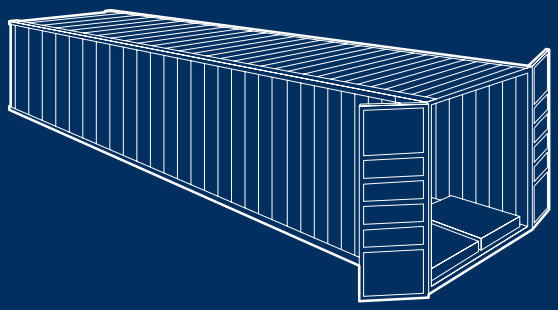
Diese Container dienen dem Transport von Frisch- und Tiefkühlprodukten. Mit Hilfe eines Kühlaggregats wird die Temperatur bedarfsgerecht reguliert. Kühlcontainer verdrängen aufgrund ihrer Flexibilität und ihrer Kostenvorteile zunehmend konventionelle Kühlschiffe. Ihr Anteil am Transport gekühlter Ladung liegt inzwischen deutlich über 50 Prozent. Kühlcontainer haben einen Anteil von sechs Prozent an der Weltcontainerflotte bezogen auf die Anzahl der Container (TEU). Ihr wertmäßiger Anteil liegt bei knapp 25 Prozent.

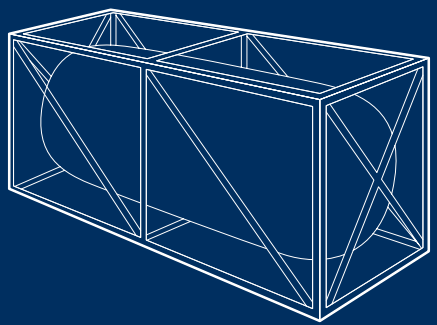


Open-Top-Container (20′, 40′)

Open-Top-Container haben kein festes Dach, sondern sind im Normalfall mit einer Plane abgedeckt. Diese Container können nicht nur durch die Türen, sondern auch von oben beladen werden. Sie dienen daher vor allem dem Transport übermessender oder besonders sperriger Ladung.







Flat Racks (20′, 40′)

Flat Racks sind sehr stabile Transportplattformen mit der Länge und Breite eines Containers. Sie dienen dem Transport übermessender und sehr schwerer Ladung, sogenannter Projektladung. Flat Racks ermöglichen den Transport eigentlich nicht containerisierbarer Ladung auf Containerschiffen.

Palettenbreite Container (20′/40′/45′ pallet-wide)

Standardcontainer haben ein Innenmaß von 2,33 m und damit den Nachteil, dass darin Euro-Paletten (1,20 m x 0,80 m) nicht ohne Platzverlust nebeneinander gestaut werden können. Eine Verbreiterung um wenige Zentimeter kombiniert die Vorteile der Systeme Container und Europalette. Palettenbreite Container bieten bei einem um nur vier Prozent größeren Volumen eine um 20 Prozent höhere Palettenkapazität und ermöglichen eine effiziente Beladung ohne Umstauen und Ladungssicherung. Palettenbreite Container sind insbesondere für innereuropäische Transporte und Short-Sea-Verkehre sehr gefragt.

Tankcontainer (20′/30′/40′)

Tankcontainer sind sehr hochwertige, zumeist aus Edelstahl hergestellte Container, die zum Transport von Flüssigkeiten (Chemikalien, Nahrungsmittel) und Granulaten genutzt werden. Tankcontainer unterliegen höchsten Sicherheitsstandards und entsprechen heutigen Umweltansprüchen. Zum Teil verfügen sie über Heiz-/Kühlaggregate.

3. Containerleasing und Containerfonds

Zurzeit sind weltweit über 21 Millionen TEU im Umlauf. Gut die Hälfte davon gehört den großen Linienreedereien wie z.B. Maersk, Hapag-Lloyd, COSCO oder Evergreen. Die andere Hälfte mieten diese Reedereien von internationalen Containerleasinggesellschaften.

Container und Schiffe

Für jeden Stellplatz auf einem Containerschiff werden im Durchschnitt ca. 2,2 Container benötigt. Neben den Containern an Bord der Schiffe befindet sich ein Teil der Boxen in der Be- oder Entladung beim Versender oder Empfänger, auf Landtransportmitteln (LKW, Bahn), auf den Containerterminals in den Seehäfen oder in weltweit verteilten Containerdepots von Containerleasinggesellschaften, in denen die Reedereien geleaste Container aufnehmen und wieder abgeben können.

Containerleasing: Flexibilität für die Reedereien

Container zu leasen bietet den Reedereien mehrere Vorteile: Einerseits können sie flexibler auf Marktschwankungen reagieren. Andererseits ist weniger Kapital gebunden, das sie stattdessen für Investitionen in andere Teile ihrer Logistikkette verwenden können.
Es gibt zwei unterschiedliche Arten des Containerleasings: langfristige (engl. „Long Term Lease“) und kurzfristige Vermietung („Master Lease“ beziehungsweise „Spot Lease“). Rund 60 Prozent der verleasten Weltcontainerflotte sind langfristig vermietet, die restlichen 40 Prozent kurzfristig.
Sowohl bei langfristiger als auch bei kurzfristiger Vermietung ist der Mieter verpflichtet, den Container in vertragsgemäßem Zustand in die Depots der Vermieter zurückzugeben. Für Beschädigungen und Verluste muss er selbst aufkommen.

Long Term Lease: langfristige Mietverträge

Im Long Term Lease haben die Mietverträge eine feste mehrjährige Laufzeit von in der Regel fünf Jahren. Der Mieter zahlt eine von vornherein festgelegte Miete pro Tag und mietet eine feste Anzahl von Containern. Nach Ablauf der Festmietzeit wird der Mietvertrag entweder verlängert, oder die Container werden in vertragsgemäßem Zustand zurückgegeben.

Master Lease: kurzfristige Mietverträge

Master-Lease-Verträge beinhalten eine gewisse Mindestlaufzeit von zumeist drei Monaten bis zu einem Jahr. Die tatsächliche Vermietungsdauer eines Containers liegt bei den meisten Containerleasinggesellschaften bei ca. zwei Jahren.
Im Master Lease kann der Mieter die Container nach Ablauf der Mindestmietzeit zu einem beliebigen Zeitpunkt in den weltweiten Depots der Vermieter abgeben sowie bei Bedarf wieder Container aufnehmen. Für die Zeit des Depotaufenthalts zahlt der Mieter keine Miete. Die Tagesmiete liegt im Master Lease aufgrund der größeren Flexibilität entsprechend höher als bei langfristiger Vermietung.

Die größten Containerlinienreedereien

Rangfolge nach Stellplatzkapazität in TEU	September 2006
1 Maersk	1.757.855
2 MSC	947.419
3 CMA CGM	644.672
4 Evergreen	536.524
5 Hapag-Lloyd	445.463
6 COSCO	387.007
7 CSCL	381.674
8 Hanjin/Senator	347.009
9 APL	335.158
10 NYK	319.667

Quelle: Alphaliner

Die größten Containerleasinggesellschaften

Rangfolge nach verwalteter Containerflotte in TEU	Mitte 2005
1 Triton Cont. International	1.395.000
2 Textainer Group	1.200.000
3 Florens Container Services	1.020.000 *
4 GESeaCo	1.015.000
5 Transamerica Leasing	990.000
6 Interpool Group	835.000
7 CAI - Container Application International	610.000
8 Capital Lease	500.000
9 Cronos Group	405.000
10 Gateway Management Services	330.000
11 Gold Container Corp.	280.000
12 Unit Equipment Services AG	250.000
13 Carlisle Leasing	115.000
14 Grandview Development	110.000
Andere	705.000
Gesamt	**9.400.000**

Quelle: Containerisation International Yearbook 2006
* Enthält Container, die von der Reederei Cosco geleast werden; diese sind nicht in der Gesamtanzahl enthalten.

„Eine solide Fondskonzeption fußt auf vier Faktoren: Erstens auf einem tiefgreifenden Verständnis der jeweiligen Märkte, zweitens auf der sauberen Analyse der steuerlichen Rahmenbedingungen, drittens auf einer ehrlichen und detaillierten Kalkulation sowie viertens auf der klaren Darstellung der Ergebnisse und Annahmen im Emissionsprospekt."

Marc Nagel, Geschäftsführer

Containerfinanzierung: jährlich zwischen 2,5 und 3 Millionen TEU

Zurzeit müssen jährlich zwischen zweieinhalb und drei Millionen TEU an neuen Containern finanziert werden – etwa zwei Drittel davon wachstumsbedingt, ein Drittel um ältere Container zu ersetzen. Für die Containerinvestitionen sind hohe Summen notwendig, die weder Reedereien noch Leasinggesellschaften allein aufbringen können. Vor allem Containerleasingfirmen arbeiten daher bei der Finanzierung mit privaten Investoren zusammen.
Partner von Buss Capital sind unter anderem zwei der größten Containerleasingfirmen der Welt, Textainer und Florens Container Services. Beide Firmen verwalten jeweils über eine Million TEU. Sie verfügen über weltumspannende Organisationen, um ihren Kunden, den weltweit operierenden Containerreedereien, rund um die Uhr zur Verfügung zu stehen. Hierdurch sind für die Fonds langfristig sichere Einnahmen möglich.

Containerfonds

Geschlossene Containerfonds funktionieren prinzipiell ähnlich wie z.B. Immobilien- oder Schiffsfonds. Private Kapitalanleger treten als Kommanditisten einer Fondsgesellschaft bei – beispielsweise der Buss Container Fonds 6 GmbH & Co. KG. Zusätzliches Kapital stellen international tätige, häufig auf Transportmärkte spezialisierte Banken zur Verfügung. Die Fondsgesellschaft erwirbt mit diesen Mitteln die genau spezifizierten Container von Containerleasinggesellschaften.

Neue und gebrauchte Container

Buss Capital hat zwei Containerfonds-Produktlinien. Die Buss Container Fonds 1 bis 6 investieren in neue Container und damit in den Ausbau der weltweiten Containerflotte. Die Container dieser Fonds sind ausschließlich langfristig vermietet (Long Term Lease). Das ist Voraussetzung dafür, dass die in diesen Fonds erzielten Einkünfte steuerlich vermögensverwaltenden Charakter haben.
Die Buss Global Container Fonds hingegen investieren in bestehende, bereits in Betrieb befindliche große Containerflotten internationaler Top-Leasinggesellschaften. Die Global-Fonds zeichnen sich durch individuelle steuerliche, rechtliche und wirtschaftliche Konzepte aus, die auf die jeweilige Containerflotte maßgeschneidert sind. Die Container der Global-Fonds sind zum Teil auch im Master Lease vermietet. Die Einkünfte dieser Fonds haben steuerlich gewerblichen Charakter.

4. Die Buss-Containerfonds

Die Ermittlungsgrundsätze der testierten Leistungsbilanz. In diesem Kapitel der Leistungsbilanz 2005 finden sich alle Eckdaten der laufenden Buss-Capital-Fonds in übersichtlichen Einzelüberblicken auf jeweils zwei Doppelseiten. Der Stichtag der Ermittlungen war der 31.12.2005. Die Darstellungen geben nähere Informationen über die Anlageobjekte – d.h. über die Containerbestände der Fonds – sowie über die wichtigsten wirtschaftlichen Kennzahlen. Die Investitionsphase und die laufende Betriebsphase sind dabei jeweils im Plan-Ist-Vergleich gegenübergestellt.

Detailinformationen zu allen Fonds

Bei den folgenden Fondsübersichten setzt sich das Fondsvolumen aus dem Emissionskapital, dem Initiatorenkapital sowie dem Fremdkapital zusammen. Die Daten der Betriebsphase sind in die Betriebseinnahmen, das Betriebsergebnis, die steuerlichen Ergebnisse und die Auszahlungen an die Gesellschafter untergliedert. Neben der Darstellung für das Jahr 2005 findet man dort auch kumulierte Angaben seit Emission der einzelnen Fonds. Zusätzlich werden die kumulierte Liquidität per 31.12.2005 sowie der Tilgungsverlauf des Fremdkapitaldarlehens bis zum 31.12.2005 dargestellt.

Grundlage und Prüfung

Die Daten wurden auf Grundlage der Jahresabschlussberichte der einzelnen Fondsgesellschaften und den jeweiligen Emissionsprospekten und Prospektergänzungen ermittelt und von der Hansetreuhand GmbH, Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Hamburg, geprüft.

Besonderheiten bei den Einzeldarstellungen von Containerfonds

Containerfonds weisen im Gegensatz zu anderen Beteiligungsmodellen – wie etwa Schiffs- oder Immobilienfonds – einige konzeptionelle Besonderheiten auf. Besonders deutlich wird dies während der Investitionsphase sowie des ersten Rumpfgeschäftsjahres.

Erwerb der Containerportfolios

Während beispielsweise die Übernahme eines Schiffes auf einen genau festgelegten Zeitraum fällt, erstreckt sich der Einkauf eines attraktiven Containerportfolios, das regelmäßig aus mehr als 10.000, in einigen Fällen aus mehr als 100.000 Containern besteht, über einen längeren Zeitraum. Bei Schiffsfonds kann das erste Geschäftsjahr relativ gut prognostiziert werden; bei Containerfonds kann die Investition zügiger oder langsamer als geplant verlaufen. Dies kann Auswirkungen auf die Kennzahlen des ersten Rumpfgeschäftsjahres haben. Um den Verlauf eines Containerfonds nicht falsch zu interpretieren, sollte das Rumpfgeschäftsjahr daher isoliert betrachtet werden.

„Bei der Bewertung von laufenden Containerfonds muss man einige Besonderheiten beachten. Im Unterschied zu etwa Schiffen oder Immobilien ist beispielsweise die Investitionsphase viel länger. Buss Capital kauft Container für einen Fonds genau dann ein, wenn die Marktbedingungen günstig sind."

Dr. Dirk Baldeweg, Geschäftsführer

Anpassung des Fondsvolumens

Eine weitere konzeptionelle Besonderheit ist die Möglichkeit der Geschäftsführung des Fonds, das Fondsvolumen in einem im Prospekt vorgegebenen Rahmen den Marktgegebenheiten anzupassen. Die Geschäftsführung kann das Fondsvolumen bei ungünstig erscheinenden Marktsituationen verringern oder bei einer günstigen Beschaffungssituation ausweiten. Für den Anleger führt eine Ausweitung des Fondsvolumens regelmäßig zu geringfügig niedrigeren Verwaltungskosten. Bei drei Fonds hat die Geschäftsführung von der Möglichkeit, das Fondsvolumen zu erhöhen, Gebrauch gemacht. Bei einem weiteren Fonds beschlossen die Gesellschafter nach prospektgemäßer Eigenkapitalplatzierung, die Fremdkapitalquote und damit das Fondsvolumen etwas herabzusetzen, da hierüber die Zinskonditionen erheblich verbessert werden konnten.

Steuerliche Grundlagen

Bei den Buss Container Fonds 1 bis 5 erzielen die Anleger steuerlich „sonstige Einkünfte" im Sinne des § 22 Nr. 3 EStG. Der bei der Liquidation der Gesellschaft entstehende Gewinn aus der Veräußerung der Container ist nach der aktuellen Situation steuerfrei. Eine Steuerpflicht entsteht hier aktuell nur bei der Realisierung eines privaten Veräußerungsgeschäftes im Sinne des § 22 Nr. 2 EStG in Verbindung mit § 23 Abs. 1 EStG, wenn die Beteiligung durch den Anleger oder einzelne Container durch den Fonds innerhalb einer so genannten Spekulationsfrist von einem Jahr veräußert werden. Gleiches gilt bei Kündigung oder vorzeitiger Veräußerung eines Anteils durch den Anleger.
Bei dem Buss Global Container Fonds 1 erzielen die Anleger steuerlich gewerbliche Einkünfte im Sinne des § 15 EStG über die in Singapur ansässige Buss Global Container Fonds 1 Partnership. Die Besteuerung liegt in Singapur, wo für deutsche Anleger ein Steuersatz von derzeit 20% gilt. In Deutschland sind die Gewinne aufgrund des zwischen Deutschland und Singapur bestehenden Doppelbesteuerungsabkommens unter Berücksichtigung des Progressionsvorbehalts von der Steuer freigestellt. Die Komplementärin der Fondsgesellschaft übernimmt die Steuererklärung in Singapur für die Anleger.

Handelsrechtliches Ergebnis

Das handelsrechtliche Ergebnis ist bei allen Containerfonds solange keine wesentliche Größe, wie negative Ergebnisse nicht die Summe der Kapitalkonten der Kommanditisten unter die jeweilige Hafteinlage sinken lassen. Dies ist aktuell bei keinem Containerfonds der Fall und auch für das Jahr 2006 nicht zu erwarten.

Sonstige Besonderheiten

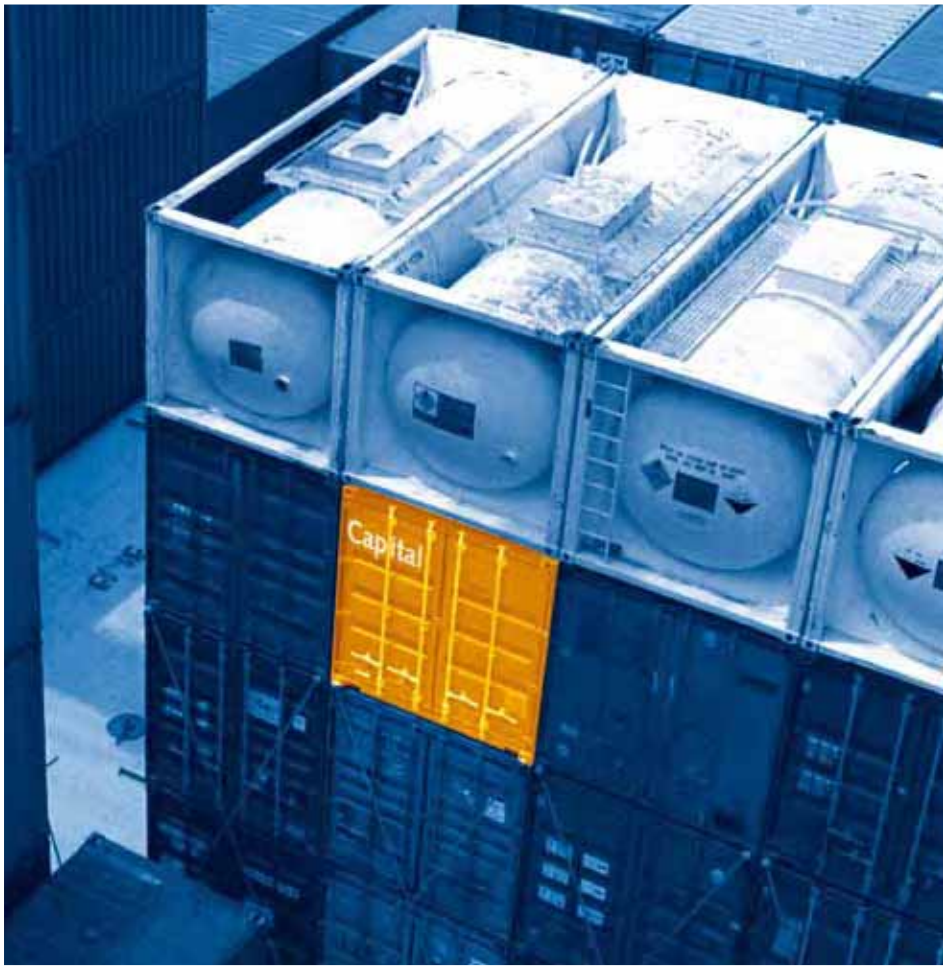
Bei keinem Fonds musste ein Agio auf die Beteiligungssumme geleistet werden. Eine entsprechende Berücksichtigung im Rahmen der Einzeldarstellungen ist daher obsolet. Eine Rückabwicklung musste Buss Capital bisher nicht durchführen. Ebenso wurde bisher kein Fonds aufgelöst.

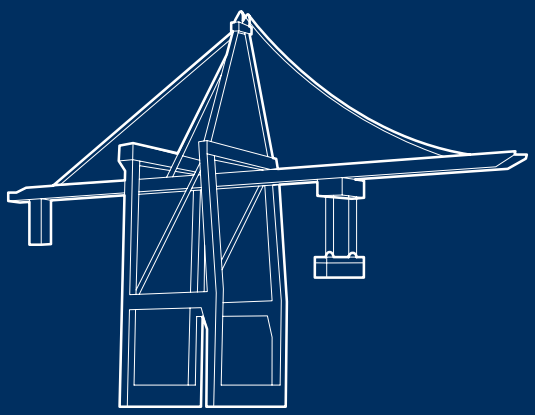
Fungibilität der Fondsanteile

Zurzeit gibt es mehrere erfolgreiche Initiativen, Zweitmärkte für Kommanditbeteiligungen zu entwickeln. Buss Capital unterstützt Anleger bei einem gewünschten vorzeitigen Verkauf der Kommanditanteile und insbesondere bei der Vermittlung von Kaufinteressenten.

Buss Logistics Container Fonds 1

Buss Logistics Container Fonds 1 GmbH & Co. KG





Kleines Containerlexikon

Containerbrücke

Die Containerbrücke ist das größte der sogenannten Flurförderzeuge. Für die schnelle Verladung von Containern bildet sie gewissermaßen eine Brücke zwischen Schiff und Hafenterminal. Die Containerbrücke läuft auf parallel zum Kai verlaufenden Schienen und besteht aus einer Krananlage und einer „Laufkatze“. Bedient wird sie von einem Containerbrückenführer. Eine wichtige Qualifikation für diesen Job ist Schwindelfreiheit: Am modernsten Containerterminal der Welt, dem Hamburger Container Terminal Altenwerder, sitzen bis zu 14 Brückenführer in 38 Metern Höhe. Erfahrene Brückenführer verladen unter optimalen Bedingungen alle anderthalb Minuten einen Container.

Das Eigenkapital des Buss Logistics Container Fonds 1 wurde plangemäß weitgehend im vierten Quartal 2003 eingeworben. Die geschäftsführende Kommanditistin machte von ihrem Recht Gebrauch, das Kommanditkapital auf 4.048 T€ zu erhöhen. Entsprechend dem prospektierten Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapital wurde auch das Darlehen auf 8.253 T€ (= 10.200 TUS$) erhöht. Diese Erhöhung wurde in einer modifizierten Prospektrechnung berücksichtigt. Es war nicht notwendig, die von Buss Capital zugesagte Platzierungsgarantie für das Eigenkapital in Anspruch zu nehmen. 134 Anleger investierten im Zeitraum Mitte Oktober 2003 bis Mitte Dezember 2003 in den Fonds.
Die ersten 1.550 Standardcontainer konnte die Fondsgesellschaft zum 29. Dezember 2003 erwerben. Der Kauf der restlichen Container erfolgte im ersten Quartal 2004. Insgesamt erwarb der Fonds 5.365 Standardcontainer (davon 200 Standard-20'-, 2.815 Standard-40'- und 2.350 Standard-40'-High-Cube-Container) sowie 88 Tankcontainer. Bis auf eine Ausnahme sind die Standardcontainer über fünf Jahre an bonitätsstarke Linienreedereien wie COSCO, Maersk, Zim Lines, CMA CGM, Yang Ming, Evergreen und andere vermietet. Die Tankcontainer sind für sechs Jahre an Kursiu Linija/Eimskip vermietet.
Bis zum 31.12.2005 verringerte sich der Containerflottenbestand der Fondsgesellschaft um 13 Container. Ursächlich waren in erster Linie Verluste auf dem Seeweg und nicht reparable Schäden. Die entstandenen Mietausfälle waren über entsprechende Versicherungen abgedeckt, so dass die Verluste die Fondsgesellschaft nicht belastet haben.
Weil marktbedingte Verzögerungen bei der Lieferung der Container auftraten, verschoben sich die zur Verfügung stehenden liquiden Mittel. Wesentlich ist, dass sich die Gesamthöhe der prospektierten Zahlungen nicht verringert hat. Die Zahlungen aus den Mietverträgen erfolgen lediglich aufgrund der verspäteten Lieferung vier Monate später als ursprünglich prospektiert. Damit verschieben sich auch die Auszahlungen an die Gesellschafter um den gleichen Zeitraum. Diese Verschiebungen sind in einer aktualisierten Prospektrechnung berücksichtigt.
Auf Basis dieser Prospektrechnung bewegt sich der Fonds auf Prospektniveau. Bis zum 31.12.2005 wurden planmäßig Auszahlungen in Höhe von 24% geleistet, das Darlehen wurde planmäßig getilgt.

Ausblick 2006

Die Auszahlung im April 2006 in Höhe von 8% wurde bereits geleistet und eine weitere Auszahlung im Oktober dieses Jahres in Höhe von 8% wird planmäßig erfolgen. Die Tilgungsraten des Fremdkapitaldarlehens konnten ebenfalls planmäßig bedient werden.

Buss Logistics Container Fonds 1 GmbH & Co. KG

Investition und Finanzierung

Mittelverwendung		Prospekt	Prospekt modifiziert[1]	Ist	Abweichung
Investition Container	T€	10.000	11.791	11.724	-67
Nebenkosten	T€	479	553	524	-29
Liquiditätsreserve	T€	0	6	-172	-178
Fondsvolumen	T€	10.479	12.350	12.076	-274

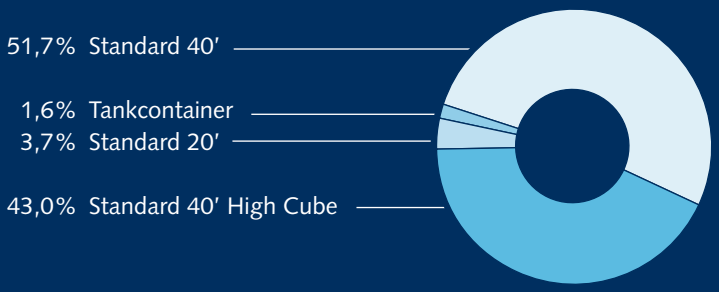
Mittelherkunft					
Fondsvolumen	T€	10.479	12.350	12.076	-274
Emissionskapital	T€	3.412	4.033	4.033	0
Initiatorenkapital	T€	15	15	15	0
Stille Beteiligung	TUS$	60	60	60	0
Fremdkapital	T€	7.000	8.253	7.979	-274
in TUS$		8.050	10.200	10.200	0

Betriebsphase

Betriebseinnahmen		Prospekt	Prospekt modifiziert[1]	Ist	Abweichung
2003	T€	114	56	58	2
2004	T€	1.370	1.639	1.647	8
2005	T€	1.422	1.745	1.707	-38
kumuliert	**T€**	**2.906**	**3.440**	**3.412**	**-28**

Betriebsergebnis[2]					
2003	T€	79	35	20	-15
2004	T€	1.074	1.341	1.350	9
2005	T€	1.067	1.355	1.146	-209
kumuliert	**T€**	**2.220**	**2.731**	**2.516**	**-215**

Steuerliches Ergebnis[3]					
2003	T€	-60	-16	-46	-30
2004	T€	32	152	-809	-961
2005	T€	25	121	8	-113
kumuliert	**T€**	**-3**	**257**	**-847**	**-1.104**



Containerflottenbestand per 31.12.2005

Steuerliches Ergebnis in %[3]		Prospekt	Prospekt modifiziert[1]	Ist	Abweichung
2003	%	-1,75	-0,40	-1,13	-0,73
2004	%	0,93	3,75	-19,97	-23,72
2005	%	0,72	2,99	0,19	-2,80
kumuliert	**%**	**-0,10**	**6,34**	**-20,91**	**-27,25**

Auszahlungen[4]					
2003	T€	0	0	0	0
2004	T€	548	324	324	0
2005	T€	548	648	648	0
kumuliert	**T€**	**1.096**	**972**	**972**	**0**

Auszahlungen in %[4]					
2003	%	0	0	0	0
2004	%	16	8	8	0
2005	%	16	16	16	0
kumuliert	**%**	**32**	**24**	**24**	**0**

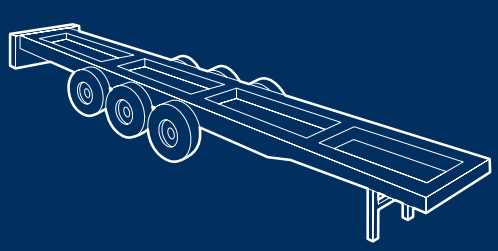
Liquidität per 31.12.2003	T€	38	-15	2.222	2.237
Liquidität per 31.12.2004	T€	74	156	420	264
Liquidität per 31.12.2005	T€	97	231	333	102

Darlehen per 31.12.2003	TUS$	8.003	2.552	2.600	48
Darlehen per 31.12.2004	TUS$	7.439	9.633	9.633	0
Darlehen per 31.12.2005	TUS$	6.869	8.900	8.900	0

[1] Die Prospektzahlen wurden an das erhöhte Einwerbungs- und Investitionsvolumen sowie die verlängerte Investitionsphase angepasst.
[2] Das Betriebsergebnis ermittelt sich aus den Betriebseinnahmen vermindert um die Gesellschaftskosten, das Zinsergebnis sowie gegebenenfalls Kursergebnisse. Abschreibungen sind nicht berücksichtigt.
[3] Das steuerliche Ergebnis wurde in der Prospektrechnung auf Basis der Betriebseinnahmenrechnung ermittelt. Im Gegensatz hierzu wurde die Ist-Darstellung auf Basis einer Einnahmen-Überschuss-Rechnung erstellt. Im Ergebnis ergeben sich erhebliche negative Abweichungen in der Anfangszeit des Fonds, die aber über spätere positive Abweichungen während der Fondslaufzeit ausgeglichen werden. Insgesamt führt dies zu keiner nennenswerten Auswirkung auf das Fondsergebnis.
[4] Aufgrund des verzögerten Containereinkaufes hat sich der Liquiditätsfluss innerhalb des Fonds um ca. vier Monate nach hinten verschoben. Die Auszahlungen werden entsprechend vier Monate später als ursprünglich prospektiert durchgeführt, d.h. im Oktober des laufenden Geschäftsjahres und im April des folgenden Geschäftsjahres. Dies wurde in der modifizierten Prospektrechnung berücksichtigt. Über die gesamte Fondslaufzeit werden voraussichtlich die gesamten ursprünglich prospektierten Auszahlungsquoten ausgekehrt, so dass voraussichtlich keine negative Abweichung bei der Gesamtauszahlung auftreten wird.

Buss Logistics Container Fonds 2

Buss Logistics Container Fonds 2 GmbH & Co. KG



Kleines Containerlexikon

Containerchassis

Containerchassis sind Fahrgestelle für ISO-Container. Mittels Chassis und LKW-Zugmaschinen können Container schnell und kostengünstig von den Containerhäfen ins Hinterland und wieder zurück bewegt werden.

Der Buss Logistics Container Fonds 2 wurde von Juli 2004 bis Mitte Oktober 2004 platziert. Die Containerpreise waren auf einem günstigen Niveau, weshalb die Geschäftsführung beschloss, das Fondsvolumen im Rahmen der prospektierten Möglichkeiten zu erhöhen. Insgesamt wurde Eigenkapital in Höhe von 13.945 T€ eingeworben. Es wurde ein Darlehen in mehreren Tranchen in Höhe von 32.874 TUS$ aufgenommen.

Das Fondsvolumen fiel in Euro wechselkursbedingt etwas kleiner aus als in der modifizierten Prospektrechnung. Da die Containerkäufe in US-Dollar erfolgen und sich die Wechselkursentwicklung als günstig erwies, konnten sogar mehr Container gekauft werden als ursprünglich geplant. Die Platzierungsgarantie seitens Buss Capital musste nicht in Anspruch genommen werden. Das Emissionskapital stammt von 481 privaten Investoren.

Insgesamt erwarb die Fondsgesellschaft 14.370 Standardcontainer, 316 Spezialcontainer und 80 Chassis, die vor allem langfristig an renommierte Linienreedereien wie CMA CGM, Zim Lines, Maersk, Hapag-Lloyd, Evergreen und andere vermietet sind. Die Mieterlöse der Standardcontainer und der Chassis fallen in US-Dollar an und bedienen im Wesentlichen das Fremdkapital. Die Mieterlöse der Spezialcontainer sind in Euro und werden für die Auszahlungen an die Gesellschafter genutzt.

Bis zum Stichtag 31.12.2005 verringerte sich der Containerbestand aufgrund von Verlusten oder Beschädigungen um zehn Container. Die entstandenen Mietausfälle waren über entsprechende Versicherungen abgedeckt, so dass die Fondsgesellschaft keine Lasten zu tragen hatte.

Seit Emission erzielte der Fonds die prognostizierten Ergebnisse. Im Jahr 2005 wurden insgesamt 10,5% an die Investoren ausgezahlt. Die Darlehenstranchen valutierten zum 31.12.2005 mit insgesamt TUS$ 29.586. Gegenüber der prospektierten Tilgung in Höhe von TUS$ 3.194 wurde der Regeltilgungsplan etwas erhöht. Bis Ende 2005 wurden bereits TUS$ 93 mehr getilgt als ursprünglich geplant.

Ausblick 2006

Die vierteljährlichen Auszahlungen in Höhe von jeweils 2,625% an die Investoren im März und Juni 2006 wurden ebenso geleistet wie die Tilgungsraten für das Fremdkapitaldarlehen im Februar und Mai des Jahres. Aus heutiger Sicht wird der Fonds auch im Jahr 2006 weiterhin prospektkonform verlaufen.

Buss Logistics Container Fonds 2 GmbH & Co. KG

Investition und Finanzierung

Mittelverwendung		Prospekt	Prospekt modifiziert[1]	Ist	Abweichung
Investition Container	T€	19.721	38.030	37.664	-366
Nebenkosten	T€	1.305	2.521	2.437	-84
Liquiditätsreserve	T€	8	15	241	226
Fondsvolumen	T€	21.034	40.566	40.342	-224

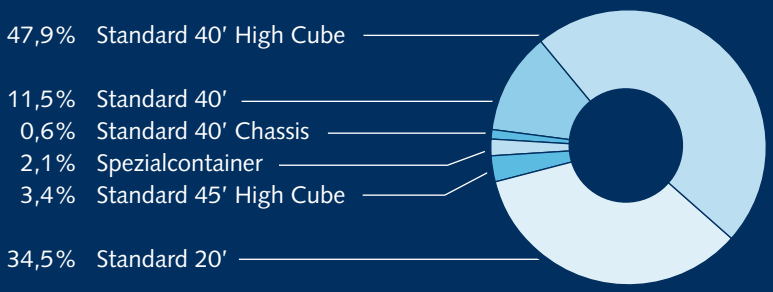
Mittelherkunft					
Fondsvolumen	T€	21.034	40.566	40.342	-224
Emissionskapital	T€	7.215	13.930	13.930	0
Initiatorenkapital	T€	15	15	15	0
Fremdkapital	T€	13.804	26.621	26.397	-224
in TUS$		16.565	31.945	32.874	929

Betriebsphase

Betriebseinnahmen		Prospekt	Prospekt modifiziert[1]	Ist	Abweichung
2004	T€	991	1.910	1.804	-106
2005	T€	2.772	5.345	5.639	294
kumuliert	**T€**	**3.763**	**7.255**	**7.443**	**188**

Betriebsergebnis[2]					
2004	T€	753	1.454	1.455	1
2005	T€	2.119	4.088	4.099	11
kumuliert	**T€**	**2.872**	**5.542**	**5.554**	**12**

Steuerliches Ergebnis[3]					
2004	T€	4	10	-1.345	-1.355
2005	T€	16	33	325	292
kumuliert	**T€**	**20**	**43**	**-1.020**	**-1.063**



Containerflottenbestand per 31.12.2005

Steuerliches Ergebnis in %[3]		Prospekt	Prospekt modifiziert[1]	Ist	Abweichung
2004	%	0,1	0,1	-9,6	-9,7
2005	%	0,2	0,2	2,3	2,1
kumuliert	**%**	**0,3**	**0,3**	**-7,3**	**-7,6**

Auszahlungen[4]					
2004	T€	0	0	0	0
2005	T€	759	1.464	1.343	-121
kumuliert	**T€**	**759**	**1.464**	**1.343**	**-121**

Auszahlungen in %[4]					
2004	%	0	0	0	0
2005	%	10,5	10,5	10,5	0
kumuliert	**%**	**10,5**	**10,5**	**10,5**	**0**

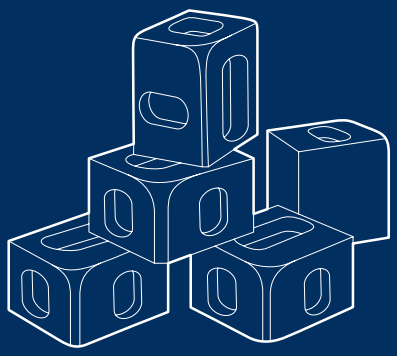
Liquidität per 31.12.2004	T€	107	209	300	91
Liquidität per 31.12.2005	T€	90	177	336	159

Darlehen per 31.12.2004	TUS$	16.565	31.945	31.297	-648
Darlehen per 31.12.2005	TUS$	14.908	28.751	29.586	835

[1] Die Prospektzahlen wurden an das erhöhte Einwerbungs- und Investitionsvolumen angepasst.
[2] Das Betriebsergebnis ermittelt sich aus den Betriebseinnahmen vermindert um die Gesellschaftskosten, das Zinsergebnis sowie gegebenenfalls Kursergebnisse. Abschreibungen sind nicht berücksichtigt.
[3] Das steuerliche Ergebnis wurde in der Prospektrechnung auf Basis der Betriebseinnahmenrechnung ermittelt. Im Gegensatz hierzu wurde die Ist-Darstellung auf Basis einer Einnahmen-Überschuss-Rechnung erstellt. Im Ergebnis ergeben sich erhebliche negative Abweichungen in der Anfangszeit des Fonds, die aber über spätere positive Abweichungen während der Fondslaufzeit ausgeglichen werden. Insgesamt führt dies zu keiner nennenswerten Auswirkung auf das Fondsergebnis.
[4] Prospektgemäß wird im ersten Jahr der Fondslaufzeit die Auszahlung bei Anlegern gekürzt, die später eingezahlt haben. Es erfolgt somit eine Gleichstellung für später Einzahlende. Im Ergebnis ergeben sich zum Teil niedrigere absolute Auszahlungswerte, während die prozentuale Auszahlung per annum für alle Kommanditisten gleich ist.

Buss Container Fonds 3

Buss Container Fonds 3 GmbH & Co. KG



Kleines Containerlexikon

Corner Castings

Corner Castings (dt. Eckbeschläge) ist die Bezeichnung für die acht Befestigungspunkte, die sich an den Ecken eines Containers befinden. Sie dienen dazu, den Container anzuheben, zu stapeln oder zu befestigen. Hierzu benutzt man unter anderem Twistlocks (Drehverriegelungen).

Die Platzierung des Buss Container Fonds 3 begann im November 2004 und wurde Mitte Februar 2005 erfolgreich abgeschlossen. Aufgrund der insgesamt als günstig zu bewertenden Beschaffungssituation beschloss die Geschäftsführung, das Fondsvolumen im Rahmen der prospektierten Möglichkeiten anzuheben. Es wurden 15.970 T€ von 600 privaten Anlegern eingeworben und es wurde in mehreren Tranchen ein Darlehen von insgesamt 39.368 TUS$ aufgenommen. Die Platzierungsgarantie musste nicht in Anspruch genommen werden.

Im Jahr 2004 schloss die Fondsgesellschaft mehrere Kaufverträge über insgesamt 4.875 Container. Weitere 12.738 Container wurden im Jahr 2005 eingekauft, so dass sich nach Abzug von 20 verlorenen Containern der folgende Containerflottenbestand per 31.12.2005 ergab: 10.438 Standard-40'-High-Cube-, 1.248 Standard-40'-, 5.495 Standard-20'-Container, 225 Spezialcontainer sowie 187 Chassis. Die Verluste wurden durch entsprechende Versicherungen kompensiert. Alle Container waren bereits bei Übernahme durch die Beteiligungsgesellschaft vor allem an große Linienreedereien über eine Laufzeit von mindestens fünf Jahren vermietet.

Da sich der Kauf der Container im Jahr 2005 über mehrere Monate streckte, verzögerte sich die Aufnahme des Darlehens. Entsprechend wurden zunächst lediglich zwei Teiltilgungen getätigt, bevor zum Ende des Jahres eine volle Tilgung geleistet wurde. Gegenüber der ursprünglichen Planung werden die Tilgungen zukünftig etwas erhöht, um trotz des etwas späteren Containerkaufs wie geplant nach fünf Jahren Kreditlaufzeit ca. 50% des Darlehens getilgt zu haben. Das Darlehen valutierte zum 31.12.2005 mit insgesamt TUS$ 36.710. Die Betriebseinnahmen und das Betriebsergebnis liegen im Geschäftsjahr 2005 entsprechend des verzögerten Einkaufes unter den Planwerten. Über die Fondslaufzeit wird sich dieser Effekt jedoch wieder ausgleichen.

Die Fondsgesellschaft konnte die prospektierten Auszahlungen in Höhe von 4,5% p.a. im Geschäftsjahr 2005 planmäßig leisten, so dass zusammenfassend gesagt werden kann, dass sich der Fonds 3 ebenfalls per 31.12.2005 auf Prospektniveau bewegte.

Ausblick 2006

Die ersten Quartalsauszahlungen an die Anleger sowie die ersten Tilgungsraten wurden im laufenden Geschäftsjahr bis zum Juni 2006 geleistet. Aufgrund der aktuell deutlich angestiegenen Leitzinssätze für US-Dollar-Darlehen musste die Fondsgesellschaft die zweite und dritte Quartalsauszahlung um jeweils 0,375% auf 2,125% kürzen. Die Geschäftsführung geht von einer weiterhin negativen Abweichung im Zinsaufwand für die kommenden Monate aus. Gleichzeitig erwartet sie, dass mittelfristig aufgrund sinkender Leitzinsen im US-Dollar-Raum positive Abweichungen im Zinsaufwand entstehen können. Um die erhöhten Zinskosten teilweise zu kompensieren, schloss die Geschäftsführung des Fonds für die Zeit vom 01.02.2006 bis zum 31.12.2007 einen Vertrag über die Absenkung der Managementgebühren um 1% der Brutto-Mieterlöse. Weiterhin garantiert Buss Capital dem Fonds kostenlos einen maximalen Zinssatz von 8,4% (aktuell: ca. 7,1%). Ohne Einschränkung der Chancen aus sinkenden Zinsen sind damit die Risiken für den Fonds begrenzt. Über die gesamte Fondslaufzeit erwartet die Fondsgeschäftsführung in Summe die prospektierten Auszahlungsquoten zu erreichen.

Buss Container Fonds 3 GmbH & Co. KG

Investition und Finanzierung

Mittelverwendung		Prospekt	Prospekt modifiziert[1)]	Ist	Abweichung
Investition Container	T€	23.611	43.677	43.242	-435
Nebenkosten	T€	1.486	2.750	2.638	-112
Liquiditätsreserve	T€	71	132	508	376
Fondsvolumen	T€	25.168	46.559	46.388	-171

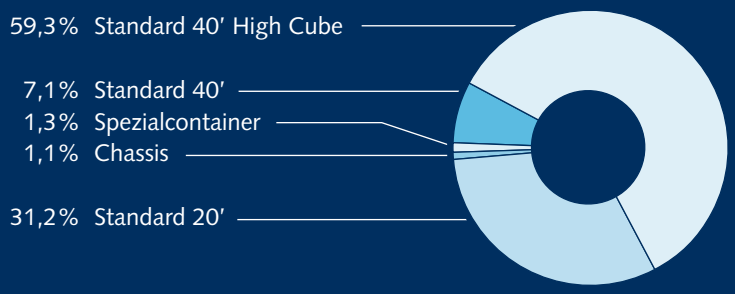
Mittelherkunft					
Fondsvolumen	T€	25.168	46.559	46.388	-171
Emissionskapital	T€	8.625	15.970	15.970	0
Initiatorenkapital	T€	15	15	15	0
Fremdkapital	T€	16.528	30.574	30.403	-171
in TUS$		21.486	39.746	39.368	-378

Betriebsphase

Betriebseinnahmen		Prospekt	Prospekt modifiziert[1)]	Ist	Abweichung
2004	T€	236	437	490	53
2005	T€	3.378	6.250	5.749	-501
kumuliert	**T€**	**3.614**	**6.687**	**6.239**	**-448**

Betriebsergebnis[2)]					
2004	T€	117	219	152	-67
2005	T€	2.545	4.710	3.890	-820
kumuliert	**T€**	**2.662**	**4.929**	**4.042**	**-887**

Steuerliches Ergebnis[3)]					
2004	T€	-58	-105	-134	-29
2005	T€	52	97	-2.643	-2.740
kumuliert	**T€**	**-6**	**-8**	**-2.777**	**-2.769**



Containerflottenbestand per 31.12.2005

Steuerliches Ergebnis in % [3]		Prospekt	Prospekt modifiziert [1]	Ist	Abweichung
2004	%	-0,67	-0,66	-0,83	-0,17
2005	%	0,60	0,61	-16,53	-17,14
kumuliert	**%**	**-0,07**	**-0,05**	**-17,36**	**-17,31**

Auszahlungen [4]					
2004	T€	0	0	0	0
2005	T€	389	719	611	-108
kumuliert	**T€**	**389**	**719**	**611**	**-108**

Auszahlungen in % [4]					
2004	%	0	0	0	0
2005	%	4,5	4,5	4,5	0
kumuliert	**%**	**4,5**	**4,5**	**4,5**	**0**

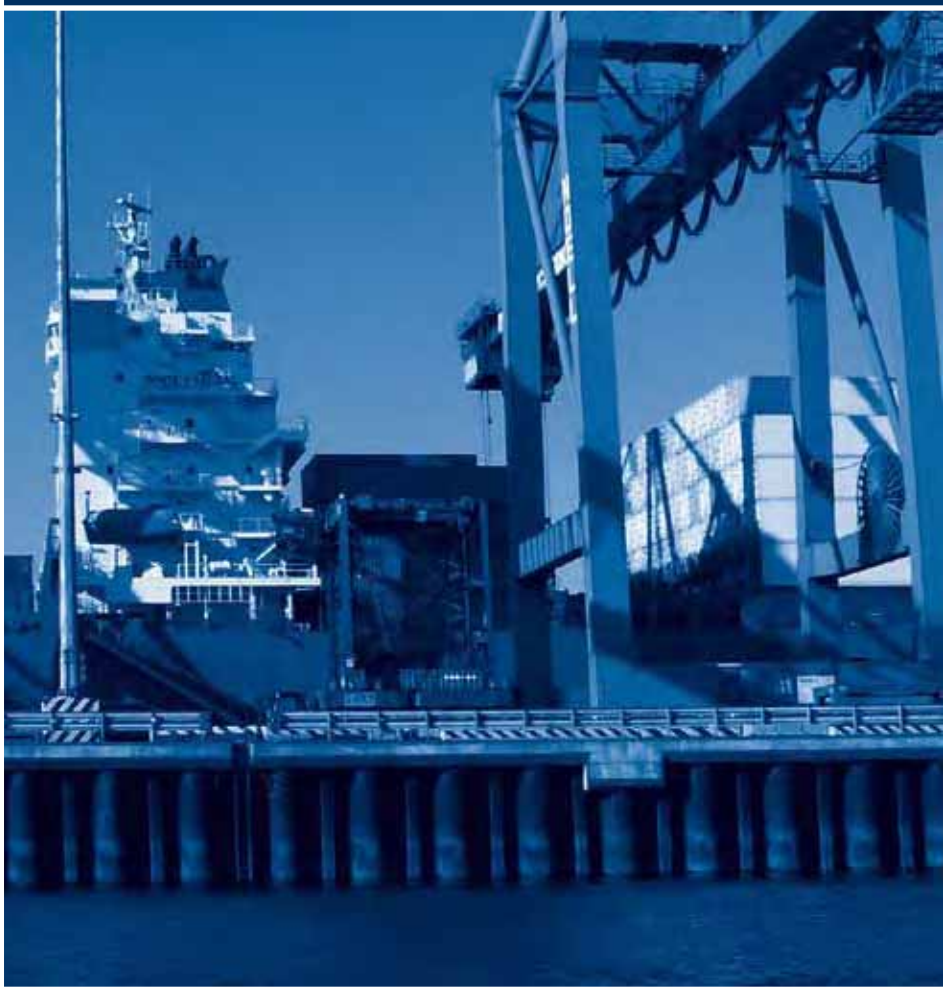
Liquidität per 31.12.2004	T€	5	11	5.625	5.614
Liquidität per 31.12.2005	T€	247	379	121	-258

Darlehen per 31.12.2004	TUS$	21.486	39.746	9.940	-29.806
Darlehen per 31.12.2005	TUS$	19.875	36.765	36.710	-55

[1] Die Prospektzahlen wurden an das erhöhte Einwerbungs- und Investitionsvolumen angepasst.
[2] Das Betriebsergebnis ermittelt sich aus den Betriebseinnahmen vermindert um die Gesellschaftskosten, das Zinsergebnis sowie gegebenenfalls Kursergebnisse. Abschreibungen sind nicht berücksichtigt.
[3] Das steuerliche Ergebnis wurde in der Prospektrechnung auf Basis der Betriebseinnahmenrechnung ermittelt. Im Gegensatz hierzu wurde die Ist-Darstellung auf Basis einer Einnahmen-Überschuss-Rechnung erstellt. Im Ergebnis ergeben sich erhebliche negative Abweichungen in der Anfangszeit des Fonds, die aber über spätere positive Abweichungen während der Fondslaufzeit ausgeglichen werden. Insgesamt führt dies zu keiner nennenswerten Auswirkung auf das Fondsergebnis.
[4] Prospektgemäß wird im ersten Jahr der Fondslaufzeit die Auszahlung bei Anlegern gekürzt, die später eingezahlt haben. Es erfolgt somit eine Gleichstellung für später Einzahlende. Im Ergebnis ergeben sich zum Teil niedrigere absolute Auszahlungswerte, während die prozentuale Auszahlung per annum für alle Kommanditisten gleich ist.

Buss Container Fonds 4

Buss Container Fonds 4 GmbH & Co. KG



Kleines Containerlexikon

Reachstacker

Reachstacker (engl. to reach = greifen, erreichen; stacker = Stapler) sind schwere Radfahrzeuge mit um die 100 Tonnen Gewicht und einer Belastbarkeit von bis zu 50 Tonnen. Reachstacker werden für den Umschlag von Containern (v.a. im kombinierten Verkehr, d.h. beim Wechsel des Transportmittels) eingesetzt. Moderne Reachstacker können zwei Containerbreiten weit ausgreifen und Container so in die dritte Reihe stapeln oder sie direkt zwischen zwei Zügen umladen. Ein herkömmlicher Stapler müsste dafür mit jedem Container die Gleise überqueren.

Der Buss Container Fonds 4 wurde im März und April 2005 vollständig platziert. Insgesamt warb Buss Capital von 473 Anlegern 11.985 T€ ein. Die Investitionsphase war per 31.12.2005 noch nicht abgeschlossen. Das Rumpfgeschäftsjahr 2005 hat insofern insbesondere für den laufenden Geschäftsbetrieb wenig Aussagekraft. Die Platzierungsgarantie des Emissionshauses musste die Fondsgesellschaft nicht in Anspruch nehmen.

Per 31.12.2005 investierte der Fonds in 7.719 Container. Dabei handelt es sich um 2.855 Standard-40'-High-Cube-, 1.435 Standard-40'-, 2.995 Standard-20'-Container, 394 Spezialcontainer sowie 40 Kühltrailer. Diese Container waren bereits bei Übernahme durch die Fondsgesellschaft vor allem an große Linienreedereien vermietet. Die Mietverträge sind grundsätzlich langfristig über eine Laufzeit von im Regelfall fünf Jahren abgeschlossen.

Aufgrund des späteren Einkaufs der Container nahm die Fondsgesellschaft einige Darlehenstranchen per 31.12.2005 noch nicht in Anspruch. Aus diesen Mitteln wurden die Zukäufe im Jahr 2006 getätigt. Die prospektierte Tilgung im Jahr 2005 musste daher auch noch nicht geleistet werden. Das Darlehen valutierte zum 31.12.2005 mit 16.948 TUS$.

Aufgrund des späteren Ankaufs von Containern ergeben sich bei der Betrachtung des Soll-Ist-Vergleiches negative Abweichungen bei den Betriebseinnahmen und dem Betriebsergebnis. Über die gesamte Fondslaufzeit werden sich jedoch aus der Verzögerung keine negativen Abweichungen ergeben.

Eine Auszahlung an die Gesellschafter erfolgt gemäß Prospekt im Jahr 2005 nicht.

Ausblick 2006

Im Jahr 2006 erwarb die Fondsgesellschaft weitere Container; die Geschäftsführung konnte die Investitionsphase erfolgreich abschließen. Insgesamt wurde in 10.393 Container investiert. Davon waren 4.809 Standard-40'-High-Cube-, 1.935 Standard-40'-, 2.995 Standard-20'-Container, 614 Spezialcontainer und 40 Kühltrailer.

Die ersten Quartalsauszahlungen in Höhe von je 2,5% sowie die ersten Tilgungsraten sind im Jahr 2006 geleistet worden. Die Geschäftsführung geht zurzeit davon aus, dass sich der Fonds über die Gesamtlaufzeit auf Prospektniveau bewegen wird.

Buss Container Fonds 4 GmbH & Co. KG

Investition und Finanzierung

Mittelverwendung		Prospekt	Rumpfjahr Ist bis Ende 2005	Abweichung
Investition Container	T€	33.000	23.856	-9.144
Nebenkosten	T€	2.063	1.881	-182
Liquiditätsreserve	T€	37	405	368
Fondsvolumen	T€	35.100	26.142	-8.958

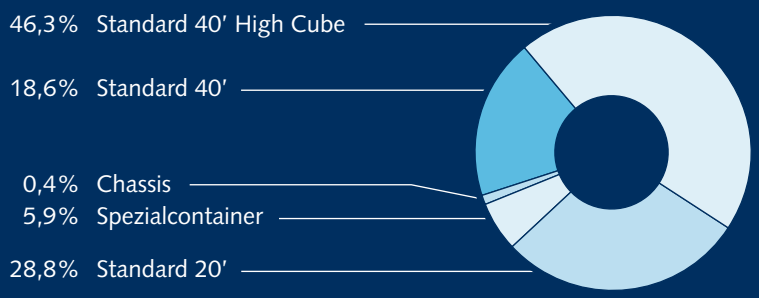
Mittelherkunft				
Fondsvolumen	T€	35.100	26.142	-8.958
Emissionskapital	T€	11.985	11.985	0
Initiatorenkapital	T€	15	15	0
Fremdkapital	T€	23.100	14.366	-8.734
in TUS$		30.030	16.948	-13.082

Betriebsphase

Betriebseinnahmen [1)]		Prospekt	Ist	Abweichung
2005	T€	2.973	1.381	-1.592
kumuliert	**T€**	**2.973**	**1.381**	**-1.592**

Betriebsergebnis [1), 2)]				
2005	T€	2.021	943	-1.078
kumuliert	**T€**	**2.021**	**943**	**-1.078**

Steuerliches Ergebnis [3)]				
2005	T€	-317	-966	-649
kumuliert	**T€**	**-317**	**-966**	**-649**



Containerflottenbestand zum Ende der Investitionsphase im Jahr 2006

Steuerliches Ergebnis in % [3]		Prospekt	Ist	Abweichung
2005	%	-2,64	-8,05	-5,41
kumuliert	**%**	**-2,64**	**-8,05**	**-5,41**

Auszahlungen				
2005	T€	0	0	0
kumuliert	**T€**	**0**	**0**	**0**

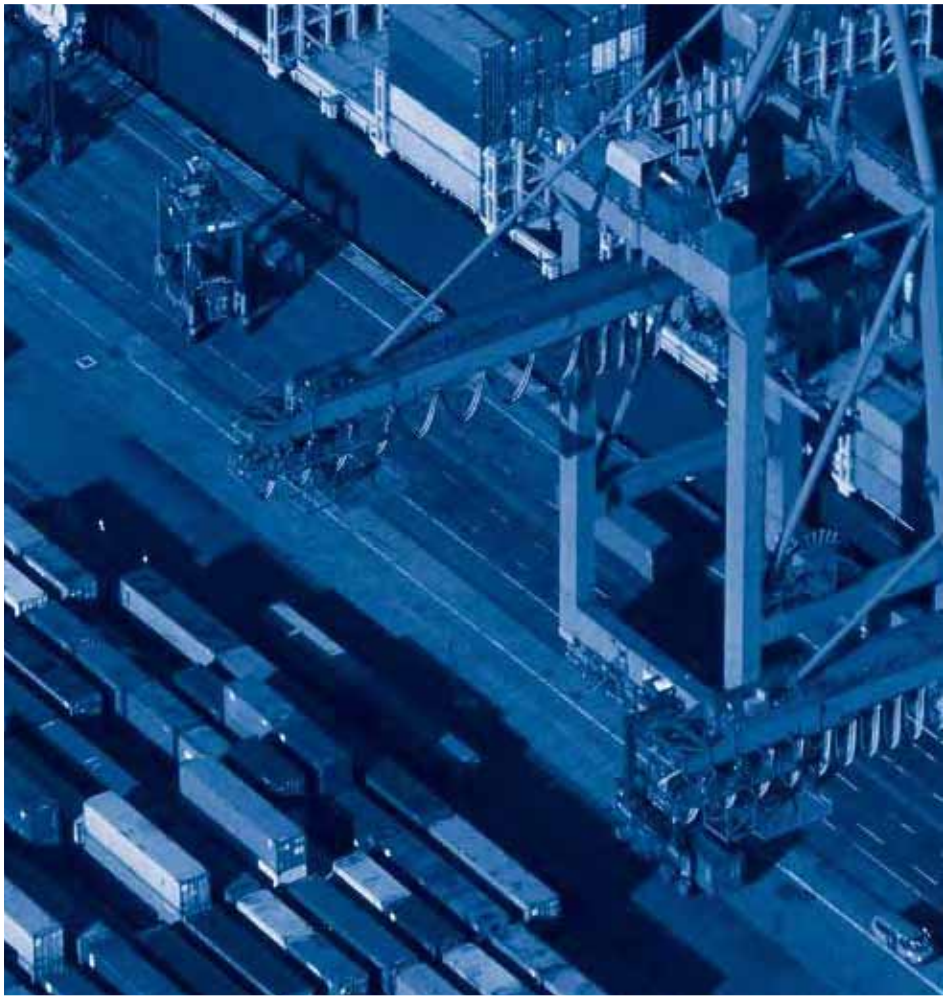
Auszahlungen in %				
2005	%	0	0	0
kumuliert	**%**	**0**	**0**	**0**

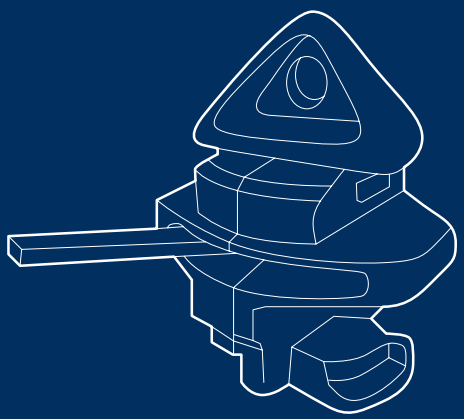
Liquidität per 31.12.2005	T€	372	407	35
Darlehen per 31.12.2005	TUS$	29.388	16.948	-12.440

[1] Die Betriebseinnahmen und das Betriebsergebnis liegen aufgrund des späteren Containereinkaufes unter den Prospektwerten für das Geschäftsjahr 2005. Auswirkungen auf das Gesamtergebnis des Fonds ergeben sich jedoch nicht, da die Einkaufsphase in dem dafür vorgesehenen Zeitfenster abgeschlossen werden konnte. Es werden daher keine Abweichungen bei den Auszahlungen erwartet.
[2] Das Betriebsergebnis ermittelt sich aus den Betriebseinnahmen vermindert um die Gesellschaftskosten, das Zinsergebnis sowie gegebenenfalls Kursergebnisse. Abschreibungen sind nicht berücksichtigt.
[3] Das steuerliche Ergebnis wurde in der Prospektrechnung auf Basis der Betriebseinnahmenrechnung ermittelt. Im Gegensatz hierzu wurde die Ist-Darstellung auf Basis einer Einnahmen-Überschuss-Rechnung erstellt. Im Ergebnis ergeben sich erhebliche negative Abweichungen in der Anfangszeit des Fonds, die aber über spätere positive Abweichungen während der Fondslaufzeit ausgeglichen werden. Insgesamt führt dies zu keiner nennenswerten Auswirkung auf das Fondsergebnis.

Buss Container Fonds 5

Buss Container Fonds 5 GmbH & Co. KG





Kleines Containerlexikon

Twistlock

Twistlocks (englisch: to twist = verdrehen; lock = Schloss) sind Verriegelungen, die Container untereinander und/oder mit einem Fahrzeug verbinden. Dafür setzt man die Twistlocks in die genormten Eckbeschläge (Corner Castings) der Container ein bzw. setzt die Container auf die am Fahrzeug befindlichen Verriegelungen auf. Anschließend wird ein Teil des Twistlocks um 90° verdreht. Diese Verkantung stellt eine feste Verbindung her. Man unterscheidet zwischen einfachen, halbautomatischen und automatischen Twistlocks.

503 Anleger investierten im Mai und Juni 2005 insgesamt 11.900 T€ in den Buss Container Fonds 5. Die von Buss Capital gegebene Platzierungsgarantie musste nicht in Anspruch genommen werden. Die zur Verfügung stehenden liquiden Mittel wurden bis zum 31.12.2005 für den Einkauf von 2.235 Containern verwendet. Die Investitionsphase war im Geschäftsjahr 2005 nur zu einem kleinen Teil abgeschlossen. Dementsprechend wurde noch keine Darlehenstranche in Anspruch genommen.
Aufgrund des beginnenden Rückgangs der Containerpreise und Mietrenditen zum Ende des Jahres 2005 beschloss die Fondsgeschäftsführung, zunächst von weiteren Einkäufen abzusehen und die Marktentwicklung abzuwarten.

Ausblick 2006

Diese Strategie zahlte sich aus, denn bis zum Mai 2006 konnte die Fondsgesellschaft weitere Container zu einem durchschnittlichen Preis von unter 1.675 US$ pro 20'-Standardcontainer (Prospekt: 2.350 bis 2.400 US$) anschaffen. Alle Fondsmittel sind damit investiert. Die deutlich niedrigeren Containerpreise machten eine andere als die im Prospekt geplante Finanzierungsstruktur sinnvoll. Vor diesem Hintergrund stimmten die Anleger einer Herabsetzung der Finanzierungsquote des Fremdkapitals von ca. 70% auf rund 62% zu, so dass es dem Fonds gelang, besonders günstige Kreditmargen mit den finanzierenden Banken auszuhandeln.
Nach erfolgreichem Abschluss der Investitionsphase stellt sich der Containerflottenbestand wie folgt dar: Es wurden insgesamt 12.425 Container angeschafft, davon sind 4.890 Standard-20'-, 800 Standard-40'-, 6.546 Standard-40'-High-Cube-Container sowie 189 Spezialcontainer. Für die Mehrzahl aller Container bestehen im Regelfall langfristige Mietverträge über fünf Jahre mit erstklassigen Linienreedereien wie Evergreen oder OOCL.
Der Fonds erfüllt damit die Voraussetzungen für plangemäße Auszahlungen. Im Juni des Jahres 2006 erhielten die Anleger eine planmäßige Auszahlung in Höhe von 2,5%. Die beiden weiteren für 2006 vorgesehenen Auszahlungen in Höhe von jeweils 2,5% werden voraussichtlich ebenfalls prospektgemäß geleistet werden können. Im Hinblick auf die prospektierte Gesamtrendite ergibt sich aus den günstigeren Einkaufspreisen dahingehend ein positiver Effekt, dass aufgrund der niedrigeren Planansätze für die Restwerte größere Reserven beim Containerverkauf vorliegen.

Buss Container Fonds 5 GmbH & Co. KG

Investition und Finanzierung

Mittelverwendung		Prospekt	Prospekt modifiziert[1)]	Rumpfjahr Ist bis Ende 2005	Abweichung
Investition Container	T€	33.600	26.310	6.996	-19.314
Nebenkosten	T€	1.860	1.817	1.590	-227
Liquiditätsreserve	T€	60	146	3.329	3.183
Fondsvolumen	T€	35.520	28.273	11.915	-16.358

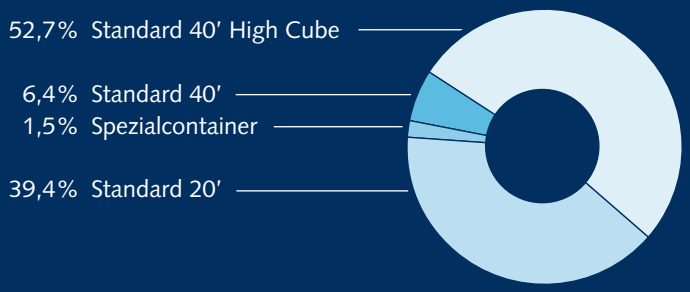
Mittelherkunft					
Fondsvolumen	T€	35.520	28.273	11.915	-16.358
Emissionskapital	T€	11.985	11.900	11.900	0
Initiatorenkapital	T€	15	15	15	0
Fremdkapital	T€	23.520	16.358	0	-16.358
in TUS$		30.576	19.629	0	-19.629

Betriebsphase

Betriebseinnahmen		Prospekt	Prospekt modifiziert[1)]	Ist	Abweichung
2005	T€	1.970	263	259	-4
kumuliert	**T€**	**1.970**	**263**	**259**	**-4**

Betriebsergebnis [2)]					
2005	T€	1.366	228	279	51
kumuliert	**T€**	**1.366**	**228**	**279**	**51**

Steuerliches Ergebnis [3)]					
2005	T€	-141	44	-175	-219
kumuliert	**T€**	**-141**	**44**	**-175**	**-219**



Containerflottenbestand zum Ende der Investitionsphase im Jahr 2006

Steuerliches Ergebnis in % [3]		Prospekt	Prospekt modifiziert [1]	Ist	Abweichung
2005	%	-1,17	0,37	-1,47	-1,84
kumuliert	**%**	**-1,17**	**0,37**	**-1,47**	**-1,84**

Auszahlungen					
2005	T€	0	0	0	0
kumuliert	**T€**	**0**	**0**	**0**	**0**

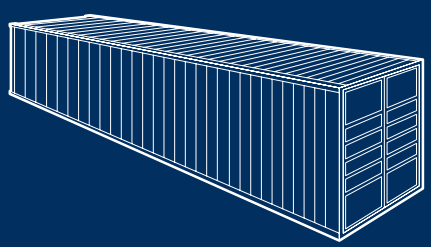
Auszahlungen in %					
2005	%	0	0	0	0
kumuliert	**%**	**0**	**0**	**0**	**0**

Liquidität per 31.12.2005	T€	218	171	3.368	3.197
Darlehen per 31.12.2005	TUS$	30.576	19.629	0	-19.629

[1] Die Prospektzahlen wurden an das erhöhte Einwerbungs- und Investitionsvolumen angepasst.
[2] Das Betriebsergebnis ermittelt sich aus den Betriebseinnahmen vermindert um die Gesellschaftskosten, das Zinsergebnis sowie gegebenenfalls Kursergebnisse. Abschreibungen sind nicht berücksichtigt.
[3] Das steuerliche Ergebnis wurde in der Prospektrechnung auf Basis der Betriebseinnahmenrechnung ermittelt. Im Gegensatz hierzu wurde die Ist-Darstellung auf Basis einer Einnahmen-Überschuss-Rechnung erstellt. Im Ergebnis ergeben sich erhebliche negative Abweichungen in der Anfangszeit des Fonds, die aber über spätere positive Abweichungen während der Fondslaufzeit ausgeglichen werden. Insgesamt führt dies zu keiner nennenswerten Auswirkung auf das Fondsergebnis.

Buss Global Container Fonds 1

Buss Global Container Fonds 1 GmbH & Co. KG



Kleines Containerlexikon

CEU

CEU (cost equivalent unit) ist eine Einheit, um die unterschiedlichen Containertypen hinsichtlich ihrer Kosten und Erlöse vergleichen zu können. Ein 20'-Container (1 TEU) entspricht 1 CEU. Ein 40'-Container entspricht bezogen auf die Kosten und Mieterlöse etwa 1,6 CEU.

Im Jahr 2005 legte Buss Capital mit dem Buss Global Container Fonds 1 den ersten Fonds mit gebrauchten Containern auf. Gleichzeitig war es der mit 192.898 Containern größte bisher aufgelegte Containerfonds. Der Fonds wird über eine Partnership in Singapur, dem größten Containerhafen der Welt, operativ tätig. Die Nachfrage nach diesem innovativen Fonds seitens des Kapitalmarktes war groß, so dass Buss Capital den Fonds innerhalb von nur rund drei Monaten (Mitte September bis Mitte Dezember 2005) platzieren konnte. Die Fondsgesellschaft übernahm die gebrauchten Container prospektgemäß zum 01.07.2005. Insgesamt flossen 82.490 TUS$ Emissionskapital, 512 TUS$ Initiatorenkapital und ein Darlehen in Höhe von 250.688,3 TUS$ (vgl. Anmerkung 2 auf S. 49) in den Fonds. Die Platzierungsgarantie musste nicht in Anspruch genommen werden. 2.918 Anleger investierten in den Fonds.

Das Emissionskapital konnte prospektgemäß zwischen 75,8 Mio. US$ und 86,6 Mio. US$ betragen. Der Fonds wurde Anfang Januar 2006 mit einem Eigenkapital von 83.002 TUS$ geschlossen. Die Buss Treuhand nahm die letzten Kommanditisten im Januar 2006 auf, so dass das bilanzielle Eigenkapital per Ende 2005 noch nicht in voller Höhe dem insgesamt eingeworbenen Kapital entsprach. Da Buss Capital das Eigenkapital schneller als geplant einwerben konnte, fallen die im Investitionsplan aufgeführten Mieterträge während der Kapitaleinwerbung geringer aus. Die Höhe dieses Liquiditätsüberschusses wurde unter der Annahme kalkuliert, dass das Emissionskapital gleichmäßig eingezahlt würde.

Im vierten Quartal 2005 schwächte sich der Vermietungsmarkt ab, während gleichzeitig ein hoher Bedarf nach gebrauchten Containern im sogenannten Zweitmarkt zu verzeichnen war. Die Partnerschaft in Singapur, die die Container managt, entschloss sich daher, ältere Container in deutlich höherem Maß zu verkaufen als ursprünglich geplant.

Unter Berücksichtigung der Veräußerung von insgesamt 11.702 Containern seit Übernahme ergibt sich per 31.12.2005 ein Containerflottenbestand wie folgt: 181.196 Container, davon 93.361 Standard-20'-, 31.717 Standard-40'-, 51.563 Standard 40'-High-Cube-, 1.478 Standard-45'-High-Cube-Container und 3.077 Spezialcontainer.

Die Fondsgesellschaft leistete die Auszahlungen an ihre Gesellschafter wie prospektiert in Höhe von 1,33% (Basis: 8% p.a.; vgl. Anmerkung 5 auf S. 49). Per 31.12.2005 valutierte das Darlehen deutlich unter dem prospektierten Wert. Ursache dafür sind die Mehreinnahmen aus den Containerverkäufen. Das Verhältnis des Darlehensstandes pro Cost Equivalent Unit (CEU) ist mit 932 US$ auf Prospektniveau.

Ausblick 2006

Der Fonds leistete die Quartalsauszahlungen Anfang April und Anfang Juli 2006 planmäßig in Höhe von jeweils 2%. Die Geschäftsführung rechnet für 2006 weiterhin mit plangemäßen Auszahlungen. Weiterhin geht sie von einer mindestens plangemäßen Leistung der Tilgung aus.

Der Vermietungsmarkt zog ab dem zweiten Quartal 2006 deutlich an. Per Mitte 2006 lag die Auslastung der Containerflotte bei über 86% und damit höher als der prospektierte Wert. Auch für das dritte und vierte Quartal 2006 erwartet die Geschäftsführung einen guten Vermietungsmarkt.

Eine außerordentlich positive Entwicklung für die Partnership in Singapur ist der Wechsel im Containermanagement zu einem noch stärkeren Kooperationspartner: Der bisherige Partner, Gateway Management Services – die weltweite Nummer zehn der Containerleasinggesellschaften – wurde von Textainer übernommen. Textainer ist nach der Akquisition von Gateway die größte Leasinggesellschaft der Welt, verfügt über eine exzellente Leistungsbilanz und wird zukünftig die singapurische Partnership im Containermanagement unterstützen. Trotz der höheren Leistungsfähigkeit des neuen Kooperationspartners konnte die Geschäftsführung des Fonds die für die Unterstützung anfallenden laufenden Gebühren gegenüber den ursprünglich prospektierten Werten sogar noch senken. Beim Verkauf von Containern fallen im Gegenzug höhere Gebühren als bisher an; diese werden jedoch dadurch kompensiert, dass Textainer auch einer der größten Gebrauchtcontainerhändler der Welt ist und daher oft auf die Einschaltung eines teuren Großhändlers verzichten kann. Die Kooperation mit Textainer im Containermanagement bietet eine hervorragende Basis für eine weiterhin positive Entwicklung der Partnership in Singapur.

Buss Global Container Fonds 1 GmbH & Co. KG

Investition und Finanzierung

Mittelverwendung		Prospekt [1]	Ist	Abweichung
Investition Container	TUS$	307.468,1	307.574,7	106,6
Nebenkosten	TUS$	22.210,9	21.975,6	-235,3
Liquiditätsreserve	TUS$	461,7	242,7	-219,0
Fondsvolumen	TUS$	330.140,7	329.793,0	-347,7

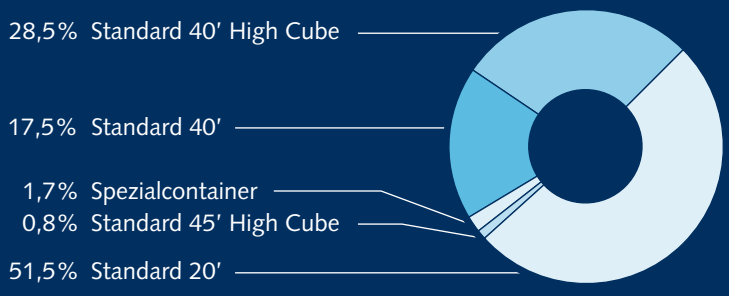
Mittelherkunft				
Fondsvolumen	TUS$	330.140,7	329.793,0	-347,7
Emissionskapital	TUS$	86.060,0	82.490,0	-3.570,0
Initiatorenkapital	TUS$	512,0	512,0	0,0
Mieterträge während Kapitaleinwerbung	TUS$	2.963,8	2.567,0	-396,8
Fremdkapital [2]	TUS$	240.604,9	244.224,0	3.619,1

Betriebsphase

Betriebseinnahmen ohne Verkäufe		Prospekt [1]	Ist	Abweichung
2005	TUS$	32.378	30.293	-2.085
kumuliert	**TUS$**	**32.378**	**30.293**	**-2.085**

Veräußerungsgewinne/-verluste				
2005	TUS$	-191	-1.631	-1.440
kumuliert	**TUS$**	**-191**	**-1.631**	**-1.440**

Betriebsergebnis [3]				
2005	TUS$	4.472	6.121	1.649
kumuliert	**TUS$**	**4.472**	**6.121**	**1.649**



Containerflottenbestand per 31.12.2005

Steuerliches Ergebnis [4]		Prospekt [1]	Ist	Abweichung
2005	TUS$	-47.776	[4]	[4]
kumuliert	**TUS$**	**-47.776**		

Steuerliches Ergebnis in % [4]				
2005	%	-55,19	[4]	[4]
kumuliert	**%**	**-55,19**		

Auszahlungen [5]				
2005	TUS$	346	572	226
kumuliert	**TUS$**	**346**	**572**	**226**

Auszahlungen in % [5]				
2005	%	1,33	1,33	0
kumuliert	**%**	**1,33**	**1,33**	**0**

Liquidität per 31.12.2005	TUS$	32	9.699	9.667

Darlehen per 31.12.2005	TUS$	237.704	227.206	-10.498

[1] Die Prospektrechnung ging von einem Abschluss des Investitionsplans im März 2006 aus.
[2] Das Fremdkapital wird in der Prospektrechnung um TUS$ 10.000 vermindert dargestellt, da dieser Anteil prospektgemäß aus Eigenkapital während der Investitionsphase zurückgeführt werden sollte. Tatsächlich lag die Rückführung aus Eigenkapital bei TUS$ 6.464,3.
[3] Das Betriebsergebnis ermittelt sich aus den Betriebseinnahmen vermindert um die Veräußerungserlöse, die Betriebskosten, die Gesellschaftskosten, das Zinsergebnis sowie gegebenenfalls Kursergebnisse.
[4] Die Festlegung des steuerlichen Ergebnisses erfolgt erst im vierten Quartal des folgenden Jahres.
[5] Prospektgemäß wird im ersten Jahr der Fondslaufzeit die Auszahlung bei Anlegern gekürzt, die später eingezahlt haben. Es erfolgt somit eine Gleichstellung für später Einzahlende. In der Prospektkalkulation wurden zu den Zeitpunkten der Einzahlungen Annahmen getroffen, die tatsächlich aufgrund der schnellen Platzierung des Fonds deutlich überschritten wurden.

5. Ausblick 2006

Anfang 2006 bekam Buss Capital vom Kapitalanlagemagazin Cash den Titel „Top-Aufsteiger des Jahres 2005“ verliehen. Buss Capital erlangte auf der Rangliste der Initiatoren geschlossener Fonds einen Platz unter den 20 größten Emissionshäusern.
Wie schon das Vorjahr verspricht auch 2006 ein für Buss Capital sehr erfolgreiches Jahr zu werden. Ein erster Containerfonds wurde im Mai 2006 innerhalb von wenigen Wochen am Kapitalmarkt platziert. Zum Zeitpunkt der Drucklegung befindet sich der zweite Fonds aus der Global-Reihe von Buss Capital, der Buss Global Container Fonds 2, im Vertrieb – auch hier verläuft die Platzierung vielversprechend.
Zur Zeit bereitet Buss Capital weitere attraktive Angebote vor, bei denen die Qualität von Konzeption und Prospektierung wie gewohnt im Vordergrund stehen wird.

Mit freundlichen Grüßen
aus dem Hamburger Hafen

Ihr Buss-Capital-Team

Buss Container Fonds 6
Platzierungszeitraum: Mai 2006

Buss Global Container Fonds 2
(in Platzierung seit 30.08.2006)

Handelsrechtliche Daten

Buss Capital GmbH & Co. KG (das Emissionshaus)	
Firma, Sitz und Anschrift	Buss Capital GmbH & Co. KG, Reiherdamm 44, 20457 Hamburg
Handelsregister	HRA 100327 (Amtsgericht Hamburg)
Gründung	2. Oktober 2003
Kommanditeinlagen	1.000.000 €
Komplementärin	Buss Capital Verwaltung GmbH, Hamburg, vertreten durch deren Geschäftsführer Dr. Johann Killinger, Hamburg; Dr. Dirk Baldeweg, Hamburg; Marc Nagel, Lüneburg
Kommanditisten	Dr. Johann Killinger, Hamburg; Dr. Dirk Baldeweg, Hamburg

Buss Treuhand GmbH (die Treuhänderin Fonds Global 1 und Fonds 6)	
Firma, Sitz und Anschrift	Buss Treuhand GmbH, Reiherdamm 44, 20457 Hamburg
Handelsregister	HRB 94335 (Amtsgericht Hamburg)
Gründung	25. Juli 2005
Stammkapital	25.000 €
Gesellschafter	Dr. Johann Killinger, Hamburg
Geschäftsführer	Stefan Krueger, Mölln

SHI – Treuhandgesellschaft für Schiffahrt, Handel und Industrie mit beschränkter Haftung (die Treuhänderin Fonds 1 - 5)	
Firma, Sitz und Anschrift	SHI – Treuhandgesellschaft für Schiffahrt, Handel und Industrie mit beschränkter Haftung, ABC-Straße 38, 20354 Hamburg
Handelsregister	HRB 27416 (Amtsgericht Hamburg)
Gründung	25. März 1981
Stammkapital	51.129,19 €
Gesellschafter	Dr. Lüders & Tarcikowski AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg
Geschäftsführer	Christian Bahr, Hamburg

Buss Container Management GmbH (die Containermanagerin)	
Firma, Sitz und Anschrift	Buss Container Management GmbH, Reiherdamm 44, 20457 Hamburg
Handelsregister	HRB 90762 (Amtsgericht Hamburg)
Gründung	2. Dezember 2003
Stammkapital	25.000 €
Gesellschafter	Buss Capital GmbH & Co. KG
Geschäftsführer	Dr. Johann Killinger, Hamburg; Dr. Dirk Baldeweg, Hamburg

Buss Fonds Management GmbH (die Fondsmanagerin)	
Firma, Sitz und Anschrift	Buss Fonds Management GmbH, Reiherdamm 44, 20457 Hamburg
Handelsregister	HRB 92360 (Amtsgericht Hamburg)
Gründung	20. Dezember 2004
Stammkapital	25.000 €
Gesellschafter	Buss Capital GmbH & Co. KG
Geschäftsführer	Dr. Johann Killinger, Hamburg; Dr. Dirk Baldeweg, Hamburg

BESCHEINIGUNG

Wir haben die Leistungsbilanz 2005 der BUSS Capital GmbH & Co. KG, Hamburg, geprüft. Die Aufstellung der Leistungsbilanz und die Zusammenstellung der dieser zugrunde liegenden Ausgangsunterlagen liegen in der Verantwortung der Geschäftsführung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe war es festzustellen, ob die in der Leistungsbilanz gemachten steuerlichen und wirtschaftlichen Angaben aus den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen vollständig und richtig hergeleitet wurden und dass die Angaben klar, d. h. gedanklich geordnet, eindeutig und verständlich gemacht wurden. Nicht Gegenstand unserer Prüfung war die Prüfung der Ausgangsunterlagen auf deren Vollständigkeit sowie die Einhaltung der handels- oder steuerrechtlichen Vorschriften der zugrunde gelegten Jahresabschlüsse der Fonds.

Wir haben uns davon überzeugt, dass die dargestellten steuerlichen und wirtschaftlichen Unternehmensdaten rechnerisch und sachlich richtig entwickelt sind.

Wir haben die Prüfung der Leistungsbilanz in sinngemäßer Anwendung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgestellten Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wesentliche Mängel in der Leistungsbilanz mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Im Rahmen der Prüfung wurden die Nachweise und die Angaben in der Leistungsbilanz überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt.

Art und Umfang unserer Prüfungshandlungen haben wir in unserem Prüfungsbericht festgehalten.

Nach unserer Überzeugung wurden die in der Leistungsbilanz gemachten Angaben aus den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen vollständig und richtig hergeleitet und wurden klar wiedergegeben.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Hamburg, den 12. Oktober 2006

HANSETREUHAND GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Heino Bartholl
- Wirtschaftsprüfer -

Roger Hönig
- Wirtschaftsprüfer -

Bei Veröffentlichung und Weitergabe der Leistungsbilanz in einer von der bescheinigten Fassung abweichenden Form (einschließlich der Übersetzung in andere Sprachen) bedarf es zuvor unserer erneuten Stellungnahme, sofern hierbei unsere Bescheinigung zitiert oder auf unsere Prüfung hingewiesen wird.

Buss Capital GmbH & Co. KG
Reiherdamm 44
20457 Hamburg

Telefon: +49 (0)40 3198-1600
Telefax: +49 (0)40 3198-1648

info@buss-capital.de
www.buss-capital.de

www.matrix-design.com I BC/LB/1006/001