



Geschlossene Fonds

# Sachwerte — statt — Finanzkrise



Mit Flugzeugen, Schiffen und Immobilien  
das Depot optimieren

Mit freundlicher  
Empfehlung  
von Dr. Peters



G.U.B.-Urteil: „sehr gut“ 	Invest-Report „sehr gut“ (A) 
Fondsticker ... qualitativ hochwertige Beteiligungsofferte... 	CHECK ANALYSE „Note 1,7“ 
TKL FONDEN ... gut... 	SCOPE Investment Rating 

# SEIT ÜBER 30 JAHREN ERFOLGREICH MIT GESCHLOSSENEN FONDS: QUALITÄT AUS ERFAHRUNG.

IMMOBILIENFONDS



SCHIFFSBETEILIGUNGEN



FLUGZEUGFONDS

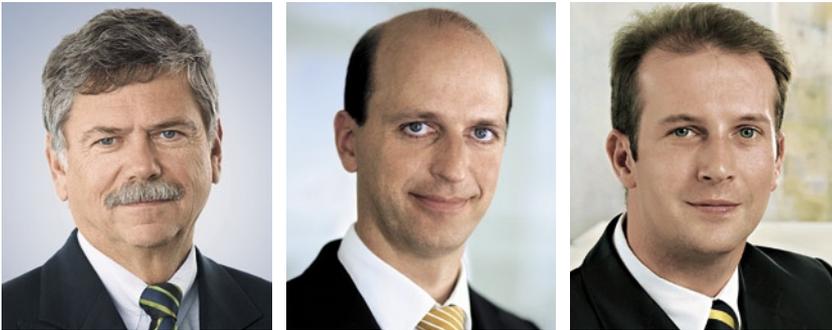


162 MILLIONEN EURO AUSZAHLUNGEN FÜR 2008

137 AUFGELEGTE FONDS

6,03 MILLIARDEN EURO INVESTITIONSVOLUMEN

FORDERN SIE UNSERE BETEILIGUNGSANGEBOTE SOWIE DIE LEISTUNGSBILANZ AN



**Führende Initiatoren und Partner des Spezial „Geschlossene Fonds“ (v.l.):**  
**Jürgen Salamon, Geschäftsführender Gesellschafter der Dr. Peters Gruppe,**  
**Markus Brückner, Geschäftsführer bei Hansa Hamburg Shipping, Hendrik**  
**Pelckmann, Anlageexperte der HypoVereinsbank**

## Substanz und Stabilität

So mancher vermeintliche Megatrend ist im vergangenen Jahr zum Trendlein geschrumpft. Umso mehr stechen Entwicklungen hervor, die Nachhaltigkeit bewiesen haben. Zum Beispiel der Trend, sich bei Energiezufuhren etwa von Erdgas unabhängiger von wankelmütigen Großlieferanten zu machen, die mitten im Winter den Hahn zudrehen. Tanker, in denen das Gas vielfach verdichtet wird, bringen Unabhängigkeit.

Erstaunliche Stabilität hat schon in der Vergangenheit der Flugverkehr bewiesen. Noch jeder Rückgang von Passagierzahlen und Fracht ist schnell wieder überkompensiert worden – erst recht von Airlines aus

Staaten, die, siehe oben, begehrte Energielieferanten besitzen.

Intakt bleibt schließlich der Trend zu mehr Warenlieferungen durch die Globalisierung. Die Logistikbranche wächst schneller als der Welthandel – und die Drehscheibe Deutschland ist hier weltweit ein Top-Standort.

Geschlossene Fonds bieten die Chance, an solchen nachhaltigen Entwicklungen zu partizipieren, Substanz mit stabilen Erträgen und Steuervorteilen zu kombinieren. **Gründe genug für FOCUS-MONEY, die Investmentmöglichkeiten in diesem Journal gemeinsam mit den Fondshäusern Dr. Peters, Hansa Hamburg Shipping und WealthCap herauszuarbeiten.**

*Jhr Franke Pöpsel*

**Frank Pöpsel,**  
**Chefredakteur**



## INHALT

<b>Marktanalyse</b>	<b>4</b>
Gerade in der Finanzkrise gehören Beteiligungsmodelle als stabile Investments in jedes gut sortierte Depot	
<b>Musterdepots</b>	<b>8</b>
Wie sich die Beimischung von Geschlossenen Fonds auf Rendite und Risiko auswirkt	
<b>Flugzeugfonds</b>	<b>9</b>
Sie locken mit transparenten Konstruktionen, überschaubaren Laufzeiten, geringen Risiken und attraktiven Renditen	
<b>Schifffonds</b>	<b>12</b>
Auch Schiffe müssen Markttiefen hinnehmen. Auf lange Sicht aber bescheren sie ihren Eignern meist einen Überschuss	
<b>Immobilien</b>	<b>15</b>
Trotz Konjunkturkrise ist ein Ende des Welthandels nicht in Sicht. Lagerhallen gelten daher auch in Zukunft als unerlässlich	
<b>Fondsangebote</b>	<b>18</b>
Drei neue Fonds der Medienpartner	

### Impressum

Redaktion: Michael Groos, Werner Müller  
 Verlag: Die Verlagsbeilage erscheint in der FOCUS Magazin Verlag GmbH.  
 Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt:  
 Frank Pöpsel  
 Nachdruck ist nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags gestattet.  
 Druck: Vogel Druck und Medienservice GmbH & Co. KG, Leibnizstraße 5, 97204 Höchberg

Stand: 3/2009



**Ass ist Trumpf:** Mit Geschlossenen Fonds im Portfolio lässt sich auch 2009 so mancher Stich machen

# Solide Sachwerte

Warum gerade in der Finanzkrise Beteiligungsmodelle als stabile Investments in jedes gut sortierte Depot gehören

Es gibt sie noch, die positiven Meldungen: „Auch 2008 war wieder ein Rekordjahr für die Branche der Geschlossenen Fonds“, beginnt die aktuelle Gesamtmarktstudie über Beteiligungsmodelle von der Rating-Agentur Feri. „Doch beschränkt sich die diesjährige Rekordmeldung lediglich auf die Anzahl der Fonds.“

**Schwieriges Umfeld.** Denn jenseits der 950 angebotenen Produkte hat auch im Geschlossene-Fonds-Markt die Finanzkrise tiefe Brems Spuren hinterlassen. So sank das bei Anlegern platzierte Eigenkapital im Vergleich zum Vorjahr um fast 20 Prozent auf 10,21 Milliarden Euro. Das Minus beim gesamten Fondsvolumen fiel sogar noch deutlicher aus: 21,6 Prozent weniger auf nunmehr 18,1 Milliarden Euro.

Da machen sich schon die ersten Anzeichen der Kreditklemme bei den Banken bemerkbar, die kaum noch Fremdkapital bereitstellen. Das Problem wird sich dieses Jahr weiter verschärfen. „Viele Fonds werden nicht mehr auf den Markt kommen, weil die Finanzierung nicht geklappt hat“, beobachtet die unabhängige Fondsexpertin Beatrix Boutonnet.

Zudem bereitet die Nachfrageseite Probleme. Anleger sind in eine Art Schockstarre verfallen und horten ihr Geld lieber unterm Kopfkissen oder auf kaum verzinsten Konten. So trudelten im eigentlich traditionell umsatzstarken Jahresendgeschäft lediglich vereinzelte Zeichnungsscheine bei den Fondsinitiatoren ein.

Dennoch bleibt festzuhalten: „Andere Anlageprodukte wie Investmentfonds haben zum Teil drasti-

sche Kapitalabflüsse hinnehmen müssen“, sagt Feri-Vorstandssprecher Helmut Knepel. „Gemessen daran ist der Einbruch des Platzierungsvolumens zwar deutlich, aber Geschlossene Fonds haben sich damit besser behauptet als erwartet.“

**Optimale Mischung.** Und das aus gutem Grund. Wenn Aktienkurse und Zinskurven gleichzeitig in den Keller rauschen, sind alternative Anlagen zwecks Risikostreuung und Depotstabilisierung wichtiger denn je. Selbst wer in solchen Zeiten lieber auf Cash setzt, dem macht schon allein die Inflation einen Strich durch die Rechnung. Investitionen in Sachwerte sind daher als ideale Portfolio-Ergänzung das Gebot der Stunde – sogar wissenschaftlich bestätigt.

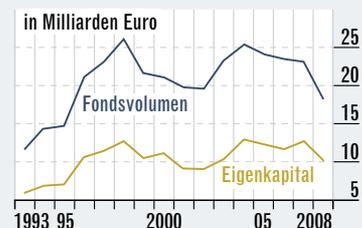
Schon der Erfinder der modernen Portfolio-Theorie, Harry M. Markowitz, entwickelte bahnbrechende Überlegungen zur optimalen Depotstruktur, für die er 1990 mit dem Nobelpreis geadelt wurde. „Er hat herausgefunden, dass durch die Beimischung von riskanteren Anlageklassen das Gesamtrisiko eines Depots paradoxerweise sogar geringer sein kann als bei der sichersten Einzelinvestition allein“, erklärt Professor Franz-Joseph Busse von der Fachhochschule München. „Und das bei gleichzeitig steigender Renditeerwartung.“

Voraussetzung für solche Portfolio-Effekte ist jedoch, dass die Märkte der gewählten Investments möglichst unabhängig voneinander verlaufen. Und hier hat Finanzexperte Busse einen Volltreffer gelandet, indem er in seine Untersuchungen auch die Daten verschiedener Beteiligungs-

## Weniger eingesammelt

Die Platzierungszahlen gingen 2008 zwar zurück, waren aber immer noch auf hohem Niveau.

### Gesamtmarkt Geschlossene Fonds

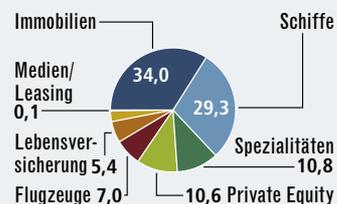


Quelle: Feri EuroRating Services AG

## Bunte Palette

Investiert wird in viele Sparten, die größten Positionen bleiben jedoch Immobilien und Schiffe.

### Markt nach Beteiligungsarten 2008 in Prozent



Quelle: Feri EuroRating Services AG

## Sinkende Summen

Die seit Jahren rückläufigen Beteiligungssummen liegen nun im Schnitt bei 26 000 Euro.

### Durchschnittl. Zeichnungssummen

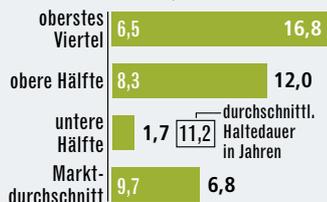


Quelle: Feri EuroRating Services AG

## Auswahl lohnt sich

Fonds im obersten Viertel erzielten deutlich mehr Jahresgewinn als der Marktschnitt.

Performance von Geschlossenen Fonds Emission 1969 bis 2005, in Prozent

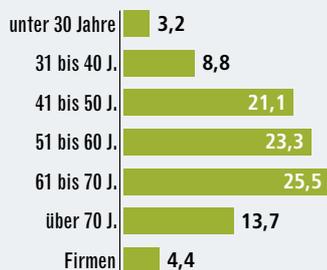


Quelle: RVG FondsMedia GmbH

## Ältere Zeichner

39,2 Prozent aller Fondsanleger sind älter als 61 Jahre, 1998 waren es nur 18,3 Prozent.

Altersstruktur der Fondszeichner 1998 bis 2008 in Prozent

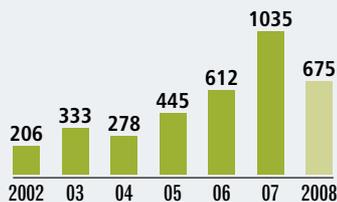


Quelle: Feri EuroRating Services AG

## Delle im Zweitmarkt

2008 gab es wieder weniger Fondsverkäufe, 60 Prozent davon betrafen Schiffe.

Zweitmarktumsätze in Millionen Euro



Quelle: Feri EuroRating Services AG

märkte mit einbezog. Dazu konnte er auf Performance-Analysen aus mehr als 15 Jahren zurückgreifen. So manches Auf und Ab der Branche ist da bereits enthalten.

**Eindeutige Aussagen.** Ergebnis der umfangreichen Studien: „Fonds mit ihren Sachwerten wie Immobilien oder Schiffen korrelieren in der Regel wenig mit Aktien und Anleihen – sogar untereinander zeigen die verschiedenen Fondstypen bisher weitgehend unterschiedliche Entwicklungen“, fasst Busse zusammen. „Für die erwünschte Portfolio-Optimierung ist die Beimischung Geschlossener Fonds daher unverzichtbar. Durch das richtige Mischungsverhältnis lassen sich höhere Erträge bei sinkendem Risiko erreichen“ (s. Beispiele auf Seite 8).

Bei allen positiven Vorgaben sollten Anleger nicht vergessen: Investitionen in Geschlossene Fonds sind immer eine unternehmerische Beteiligung und schließen entsprechende Risiken ein. Das Kapital bleibt in der Regel langfristig gebunden, auch wenn ein zunehmender Zweitmarkt es erlaubt, Beteiligungen teils vorzeitig wieder zu veräußern.

„Geschlossene Fonds sind grundsätzlich ein recht transparentes Pro-

dukt, für kaum ein anderes Asset gibt es so viele Daten“, sagt Fondsexpertin Boutonnet. „Das Problem ist oft nur, dass viele Fonds nicht sauber konzipiert sind oder an falsche Anlegerkreise verkauft werden.“ Daher sind gerade in Krisenzeiten auch die Leistungsbilanzen der Initiatoren wichtig. Also, mit welchem Erfolg sie bereits in der Vergangenheit Fonds aufgelegt haben und wie fair sie mit den Interessen des Anlegers umgehen.

Stimmen die Grunddaten der Investition, dürfen sich Anleger noch über Steuervorteile freuen. Denn nicht nur die Abgeltungsteuer bleibt meist außen vor. Es greifen auch eigene Steuerboni, etwa die minimale Tonnagesteuer bei Schiffen oder steuerfreie Gewinne nach zehnjähriger Wartefrist bei Immobilien.

**Positive Aussichten.** Alles gute Gründe, sich Fondsangebote genauer anzuschauen. „Zwar lastet die Finanzkrise als schwere Hypothek für 2009 auf der Branche“, bilanziert Feri-Chef Knepel die Aussichten. „Aber immer wieder hört man Rufe nach einfachen, klaren Produkten. Genau dies ist der Vorteil der geschlossenen Beteiligungen.“ Und das zahlt sich für den Anleger letztlich aus. ■ ▷

**Best-Ager:**  
Vor allem ältere Anleger investieren in Geschlossene Fonds





**ERSTEINZAHLUNG  
AB 7.500 EURO**

*Sabine Badtke*

Sabine Badtke  
Kundenbetreuerin

# ANLAGEERFOLG BRAUCHT EIN STABILES FUNDAMENT.

**SABINE BADTKE EMPFIEHLT DEN WEALTHCAP IMMOBILIEN DEUTSCHLAND 30.**

- **Solide:** Der geschlossene Immobilienfonds nutzt die Wachstumskraft der Logistikbranche und investiert in Gewerbeimmobilien mit langen Mietvertragslaufzeiten in sehr guten Lagen.
- **Weitgehend Inflationsgeschützt:** durch vertraglich vereinbarte, regelmäßige Mietanpassungen.
- **Rentabel:** Prognostizierte Ausschüttungen für 2009: 5,7 % (steuerorientiert) bzw. 6,2 % (ausschüttungsorientiert) p. a.

Mehr erfahren Sie unter [www.hvb.de/immo30](http://www.hvb.de/immo30).

Oder vereinbaren Sie einen Beratungstermin unter 0180 877 877\*.

Die Angaben zu dieser Beteiligung sind verkürzt dargestellt und stellen kein öffentliches Angebot dar. Die Einzelheiten sowie insbesondere die neben den Chancen vorhandenen Risiken, die mit dieser Investition als unternehmerische Beteiligung verbunden sind, entnehmen Sie bitte dem allein verbindlichen Beteiligungsprospekt vom 22.07.2008, dem 1. Prospektnachtrag vom 01.12.2008, sowie dem 2. Prospektnachtrag vom 16.12.2008. Der Beteiligungsprospekt sowie der 1. und 2. Prospektnachtrag liegen in den Geschäftsräumen der Wealth Management Capital Holding GmbH, Arabellastraße 14, 81925 München zu den üblichen Öffnungszeiten zur kostenlosen Abholung bereit. Ein entsprechender Hinweis wurde gemäß § 12 Verkaufsprospektgesetz für den Beteiligungsprospekt am 25.07.2008, den 1. Prospektnachtrag am 09.12.2008 und für den 2. Prospektnachtrag am 17.12.2008 in der Börsen-Zeitung als Börsenpflichtblatt abgedruckt. \*6 Cent/Anruf aus dem deutschen Festnetz (Stand 02/2009). Bei Anrufen aus Mobilfunknetzen oder anderen Netzen können abweichende Preise gelten.

Menschenstark.



**HypoVereinsbank**

UniCredit Group

## Portfolio optimieren

Der Busse Asset Optimizer macht's möglich: Auf Grundlage der Performance-Analysen und Portfolio-Untersuchungen, die im Institut von Professor Franz-Joseph Busse an der Fachhochschule München entwickelt wurden, lässt sich jedes individuelle Depot analysieren und meist durch die Beimischung Geschlossener Fonds optimieren. Dabei sind jüngere Produktlinien wie etwa die aktuellen Flugzeugfonds noch nicht berücksichtigt, weil dazu noch kein ausreichendes Datenmaterial vorhanden ist. Doch auch mit solchen Fonds sind die gewünschten Effekte zu erreichen.

Das aktuelle Konjunkturmilieu lässt aber natürlich auch die optimierte Portfolio-Struktur nicht ungeschoren. „Erstmals sind alle Asset-Klassen von einer Krise betroffen“, erklärt Busse. „Damit sind auch für den Asset Optimizer die Zeiten vorbei, in denen er relativ sichere Renditen knapp unter acht Prozent darstellen konnte. In jedem Fall aber bleibt es dabei, dass die Beimischung von Geschlossenen Fonds sich auszahlt.“

**Drei Varianten.** Ein aktueller Beispielfall verdeutlicht das: Ausgangssituation ist ein Depot mit 150.000 Euro, die je zu einem Drittel in Aktien, Renten und liquide Geldmarkttitel investiert sind. Mit dieser Mischung kommt man auf eine Renditeerwartung von 4,51 Prozent – bei einem Schwankungsrisiko von 8,29 Prozent nach oben und unten.

Wer jetzt vor allem das Risiko reduzieren möchte, schichtet um und steckt ein Drittel des Geldes in Beteiligungsmodelle (s. Depot 1). Dann liegt die Schwankungsbreite nur noch bei 3,75 Prozent. Aber zugleich erhöht sich auch die Renditeerwartung auf 4,9 Prozent. Dieses respektable Ergebnis lässt sich je nach Anlegermentalität beliebig verändern (s. auch Depot 2). So werden im chancenreichen Depot (s. Depot 3) mit 44 Prozent Geschlossenen Fonds sogar 6,08 Prozent Rendite angestrebt, und dennoch wird das Risiko im Vergleich zum Ausgangsportfolio deutlich minimiert.



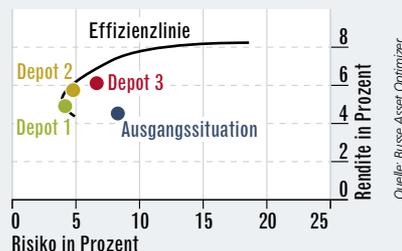
**„Für die Portfolio-Optimierung ist in Krisenzeiten die Beimischung von Geschlossenen Fonds weiterhin unverzichtbar“**

**Franz-Joseph Busse, BWL-Professor an der Fachhochschule München**

### Mehr Effizienz

Welche Variante der Anleger auch wählt, alle drei Depots liegen näher an der Effizienzlinie.

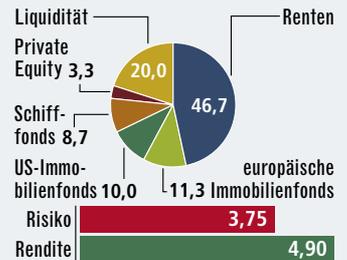
Rendite-Risiko-Matrix



### Geringeres Risiko

Das Schwankungsrisiko wird auf 3,75 reduziert – bei gleichzeitig leicht höheren Chancen.

Depot 1  
alle Angaben in Prozent

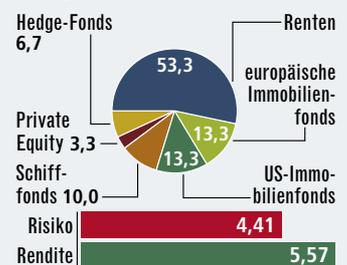


Quelle: Busse Asset Optimizer

### Stabilere Mischung

Auch ins ausgewogene Depot gehört ein großer Anteil von Geschlossenen Fonds.

Depot 2  
alle Angaben in Prozent

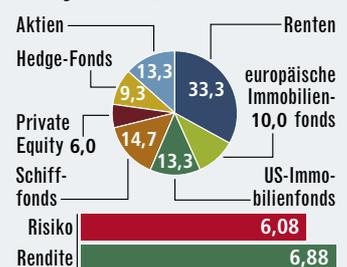


Quelle: Busse Asset Optimizer

### Höhere Chancen

Nur im renditeorientierten Portfolio sind derzeit auch Aktieninvestments gefragt.

Depot 3  
alle Angaben in Prozent



Quelle: Busse Asset Optimizer



**Airbus 380:** Effizientere Maschinen sind begehrt bei Fluggesellschaften und Anlegern

# Abheben und verdienen

Leasingfonds locken mit transparenten Konstruktionen, überschaubaren Laufzeiten, absehbaren Risiken und attraktiven Renditen

**A**m 9. Februar 2009 jährte sich die Premiere der Boeing B747 zum 40. Mal. Der Jumbo wurde zum Symbol für den damals neuen Massengutcharakter des zivilen Flugverkehrs.

Mittlerweile hat der Oldie seine beste Zeit hinter sich. Der neue Star am Himmel stammt nicht mehr von Boeing, sondern von Airbus. Mit dem A380 verfügt die Branche über eine

modernere und noch gewaltigere Alternative. Er fasziniert nicht nur Vielflieger, sondern auch Geldanleger. Als der Fondsinitiator Dr. Peters im März 2008 seinen ersten Geschlossenen Fonds mit dem A380 auflegte, war er in weniger als zwei Stunden platziert.

Solche Erfolgsmeldungen werden derzeit allerdings durch die weltweite Finanz- und Konjunkturkri-

se überschattet. Sowohl der globale Passagierluftverkehr als auch der Luftfrachtverkehr sind betroffen. In der zweiten Jahreshälfte ging die Nachfrage in beiden Segmenten spürbar zurück. Diese Tendenz wird sich auch in diesem Jahr fortsetzen. Laut jüngster Prognose der International Air Transport Association, englisch für Internationale Flug-Transport-Vereinigung, kurz IATA, wird ►

der weltweite Passagierluftverkehr 2009 um drei Prozent zurückgehen.

Schon melden Airbus und Boeing Auftragseinbrüche. Die beiden führenden Flugzeughersteller erwarten sinkende Ordereingänge sowie die Verschiebung und Stornierung von Großaufträgen. Ursache des Nachfragerückgangs sind nicht nur die konjunkturellen Probleme, sondern auch finanzielle: Wegen der Bankenkrise bekommen Fluggesellschaften kein Geld mehr für die Erneuerung ihrer Flotten.

**Schocks nur von begrenzter Dauer.**

Von Untergangsstimmung ist die Branche allerdings weit entfernt. Ein Blick in die Vergangenheit macht ihr Hoffnung. Bisher litt die Flugzeugbranche jeweils nur kurz unter heftigen Turbulenzen (s. Grafik S. 11 Mitte). „Auf Nachfrageeinbrüche folgten immer wieder nachfragestärkere Jahre mit Wachstumsraten wie vor der Krise“, sagt Alexander Zock vom European Center for Aviation Development. Nach seinen Recherchen dauerten Nachfrageeinbrüche in den vergangenen 35 Jahren immer nur zwischen einem und drei Jahren. Dieses Mal rechnet die IATA mit einer Erholung ab 2011.

Gründe für eine rasche Renaissance nach externen Schocks gibt es reichlich. Die starke Nachfrage nach Flugzeugen und Flugreisen dürfte anhalten, weil

- auch beim derzeit niedrigen Kerosinpreis der Bedarf an energieeffizienten Maschinen hoch bleibt;
- die Bedeutung von Billig-Airlines zunimmt;
- neue Flugrouten entstehen;
- die Expansion der Drehkreuze im Mittleren Osten nicht aufzuhalten ist;
- die allgemeinen wirtschaftlichen Veränderungen, insbesondere in Asien, sich fortsetzen werden und als Folge
- der Inlandsverkehr in China und Indien zunehmen wird.



**„Von den Turbulenzen der Märkte bleiben Anleger verschont, da der Fonds fest vereinbarte Leasingraten erhält und das Risiko bei der Fluggesellschaft liegt“**

**Jürgen Salamon, Geschäftsführender Gesellschafter der Dr. Peters Gruppe**

Auch der Ölpreis wird seinen Einfluss nicht verlieren, nur weil er sich in der aktuellen Wirtschaftskrise wieder weit von seinem vergangenen Zwischenhoch bei 150 US-Dollar je Barrel entfernt hat. Der Kraftstoffverbrauch wird weiter mit entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit einer Fluggesellschaft sein. Kerosin stellt unverändert mit rund 36 Prozent Anteil an den Gesamtkosten die größte Position dar. Durch den Einsatz neuer Flugzeuge konnte der Kerosinverbrauch seit 1987 bereits um 37 Prozent gesenkt werden. Zudem sind

sie seit 1960 um 75 Prozent leiser geworden und emittieren 70 Prozent weniger CO<sub>2</sub>. Angesichts solcher Erfolge wird der Trend zu effizienteren Flugzeugen anhalten.

Mit diesen auf lange Sicht positiven Aussichten bleiben auch Investments in Flugzeuge für Privatanleger attraktiv. Möglich werden Beteiligungen an Maschinen, die wie der A380 Listenpreise von bis zu 337,5 Millionen Dollar haben, mit Hilfe von Geschlossenen Fonds.

**Übersichtliches Fondskonzept.** Gemeinsam ist allen Flugzeugfonds die Konstruktion. Das Investitionsobjekt des Geschlossenen Fonds ist ein Flugzeug oder eine Flugzeugflotte. Einzelobjektfonds haben den Vorteil, dass der Anleger genau weiß, in welchen Flugzeugtyp und in welche Fluggesellschaft er investiert. Sogenannte Blind Pools, bei denen das Investitionsobjekt zum Zeitpunkt der Anlageentscheidung noch unbekannt ist, sollten Investoren eher meiden. Als Fondsobjekt kommen Passagiermaschinen für den regionalen oder überregionalen Einsatz in Frage. Auch Frachtflugzeuge eignen sich als Fondsobjekt. Ebenso möglich sind Flugzeugturbinen.

Nach der Anschaffung verleast der Fonds das Flugzeug an eine möglichst bonitätsstarke Fluggesellschaft. Aus den Leasingeinnahmen generiert der Fonds seine Einnahmen, die er an die Anleger ausschüttet. Die jährlich zu erwartende Rendite liegt im Schnitt zwischen sieben und acht Prozent.

Zu den Vorteilen eines Flugzeugfonds gehört, dass der Fonds kein operatives Risiko trägt. Sämtliche Betriebs- und Reparaturkosten, Aufwendungen für Kerosin, Wartung und Versicherung trägt der Leasingnehmer, also die Fluggesellschaft. Alles zusammen bietet den Vorteil einer sicheren Planung der Einnahmen. Solange der Leasingnehmer die Raten brav bezahlt.

Da das Fondsobjekt nur für eine bestimmte Laufzeit an eine Fluggesellschaft verleast wird, muss es der Fonds anschließend neu vermieten oder verkaufen. Ein langfristiger Leasingvertrag hilft, zyklische Schwankungen am Markt zu überbrücken. Er verheißt dem Fondseigner mehr Sicherheit. Allerdings kann niemand ausschließen, dass die Fluggesellschaft in Krisenzeiten den Vertrag nachverhandelt.

**Qualität des Leasingpartners.** Zwei Dinge ergeben sich daraus: Erstens muss nicht nur die Qualität des Investments stimmen, sondern auch die Bonität des Leasingnehmers, also der Fluggesellschaft. Immerhin muss sie über die Fondslaufzeit von meistens mehr als zehn Jahren durchhalten. „Bei sicherheitsorientierten Flugzeugfonds ist die Bonität der Fluggesellschaft entscheidend“, sagt Jürgen Salamon, Geschäftsführender Gesellschafter der Dr. Peters Gruppe. Dann bleibe der Anleger auch vor Turbulenzen geschützt, denn ein potenter Partner zahle die vereinbarten Leasingraten. Beste Voraussetzungen dafür sind eine renommierte Marke, ein anerkanntes Management, eine starke Bilanz, kapitalkräftige Eigentümer sowie eine moderne, treibstoffeffiziente Flotte.

Alle Kriterien erfüllt beispielsweise Emirates. Die noch relativ junge Fluglinie – sie startete ihren Flugdienst erst im Oktober 1985 – gehört zu 100 Prozent dem Staat Dubai. Sie spielt als offizieller Partner des Emirats eine bedeutende Rolle für die Entwicklung der Region als internationale Drehscheibe für Wirtschaft und Tourismus. Sie ist somit auch mit der wirtschaftlichen Entwicklung des Wüstenstaats eng verbunden. Die Ölscheichs haben Großes vor. Emirates betreibt mit einem Durchschnittsalter pro Flugzeug von weniger als sechs Jahren eine der jüngsten Flotten weltweit. Zum Vergleich: Der Branchendurchschnitt beträgt

rund 15 Jahre. Die Zahl der transportierten Passagiere verdoppelte sich von 2004 bis 2008. Gemessen am operativen Ergebnis, zählt sie zu den Top Ten. Und „in der Umsatzrendite besitzt Emirates unter den Großen der Welt den Spitzenplatz“, so die IATA. Ebenso beruhigend: „Das finanzielle Ergebnis von Emirates zeigt keine branchentypischen zyklischen Schwankungen“, stellt Experte Zock von 1998 bis 2008 fest. Positiv ist auch, dass Emirates in ihrer 23-jährigen Geschichte bisher keinen Flugzeug-Totalverlust oder tödlichen Unfall verzeichnen musste.

Zweitens muss auch sichergestellt sein, dass das Fluggerät während der gesamten Betriebsphase bis hin zur Verwertung sorgfältig gemanagt wird. Zur Sorgfaltspflicht zählt ebenso, finanzielle Schwierigkeiten des Leasingnehmers rechtzeitig zu erkennen. Der Fondsinitiator muss also durch regelmäßige Inspektionen sicherstellen, dass der Leasingnehmer die strengen Wartungsaufgaben akribisch durchführt. „Ein aktives Asset-Management ist sehr wichtig“, sagt Christian-Oscar Geyer, Geschäftsführender Gesellschafter bei Dr. Peters. Solche Hausaufgaben gelingen am ehesten den großen und etablierten Fondsinitiatoren. Sowohl 2007 als auch 2008 listet Feri EuroRating Services den Initiator Dr. Peters als Marktführer.

Als unproblematisch erweist sich der dritte Partner im Bunde – der Finanzminister. Die Spielregeln zwischen Fondsgesellschaft, Fondseigner und Fiskus gelten als geklärt. Der Fonds schreibt den Kaufpreis über die Nutzungsdauer von zwölf Jahren voll steuerwirksam ab. Dank der hohen Abschreibungen und der laufenden Fondskosten fallen alljährlich nur geringe steuerpflichtige Überschüsse an. Beim Anleger unterliegen die Erträge als Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung seinem persönlichen Steuersatz. ■

## Viele bleiben am Boden

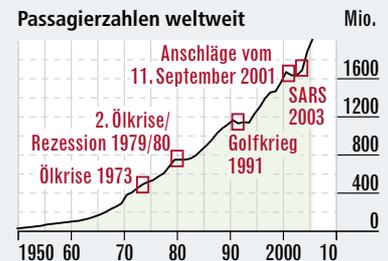
Die Folgen der globalen Konjunkturkrise machen sich auch über den Wolken bemerkbar.



Quelle: European Center for Aviation Development

## Turbulenzen nur temporär

In der Vergangenheit wirkten sich Schocks nur kurzfristig auf den Flugverkehr aus.

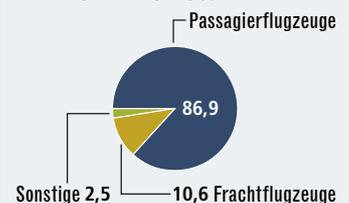


Quelle: European Center for Aviation Development

## Passagiere sind Trumpf

Gefragt sind Sprit sparende Passagiermaschinen mit extremer Reichweite.

**Flugzeugbeteiligungen**  
Aufteilung nach Flugzeugtypen in Prozent



Quelle: European Center for Aviation Development



# Flaute umschiffen

**Gastanker:** Spezialschiff mit Aussicht auf Sonderkonjunktur

---

Auch Schiffe müssen  
Markttiefen hinnehmen.  
Auf lange Sicht aber  
bescheren sie Eignern  
einen Überschuss

---

**W**er kennt Scapa Flow? Wohl nur wenige kennen die schottische Hafenstadt. Zu ihnen gehören Mitarbeiter der Citigroup.

Über eine Tochtergesellschaft hat die amerikanische Bank dort den Supertanker „Eagle Vienna“ vor Anker. Sie hat ihn, voll gepumpt mit Öl, geleast. Seit die Ölpreise gen Süden taumeln, chartern Konzerne aus den unterschiedlichsten Branchen Tanker und parken Öl auf See. Die neue Geschäftsidee soll sich auszahlen, wenn der Preis für das schwarze Gold wieder steigt und die Tankladung mit Gewinn verkauft werden kann.

**Heftiger Gegenwind.** Schwimmende Öllager sind ein Beleg für die weltweite Konjunkturkrise. Sie trifft auch die Schifffahrt. Nach den jüngsten Zahlen des Statistischen Bundesamts sank der Index der Seefrachtraten in der Linienfahrt im vierten Quartal 2008 um 16,9 Prozent unter das Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

Dazu passen auch Meldungen drohender Kurzarbeit wegen des rückläufigen Welthandels in Bremerhaven und Hamburg. Das aktuelle Szenario auf hoher See lässt sich wie folgt zusammenfassen: Nicht alle Schiffe finden Beschäftigung, die Frachtpreise fallen und mit ihnen der Wert der Schiffe.

Doch für Investoren mit Liquidität bieten die jetzt günstigeren Schiffspreise gute Einstiegsgelegenheiten. Insbesondere in Nischenmärkten abseits traditioneller Containerschiffe und Tanker.

Dass auch Nischenmärkte besetzt werden, darum bemühen sich umtriebige Fondsinitiatoren. Sie erweitern ständig ihre Produktpalette. Beispiel: Inzwischen bieten sie auch Beteiligungen an Plattformversorgungsschiffen für die Öl- und Gasindustrie. Mit jeder neuen Variante eröffnen sich Anlegern neue Chancen, ihr Hab und Gut zu diversifizieren.

**Historie als gutes Omen.** Bereits in der Vergangenheit erwiesen sich Geschlossene Schifffonds auf lange Sicht als Stabilitätsfaktor im Depot. Das Hamburger Analysehaus FondsMedia untersucht regelmäßig die Performance aufgelöster Schifffonds. Die Fonds, die im Zeitraum 1969 bis 2005 aufgelegt und zwischen 1977 und 2007 durch Verkauf der Schiffe wieder aufgelöst wurden, bescheren im Schnitt einen Vermögenszuwachs von 6,5 Prozent pro Jahr nach Steuern (s. Grafik S. 14).

Wer sich an einem der besten Fonds aus dem obersten Viertel beteiligt hatte, erzielte sogar einen Vermögenszuwachs in Höhe von 16,5 Prozent pro Jahr nach Steuern. Als besonders erfolgreich erwiesen sich die ab 2000 platzierten Schifffonds. Ihnen gelang ein jährlicher Vermögenszuwachs von 11,3 Prozent nach Steuern. Die Jahrgänge 1969 bis 1979 hatten dagegen nur 3,3 Prozent pro Jahr abgeworfen.

Auch die durchschnittliche Haltdauer reduzierte sich seither. Betrug sie früher im Schnitt noch 11,9 Jahre, schrumpfte sie bei den jüngeren Schifffonds auf nur noch 4,5 Jahre. Eine Wiederholung der Erfolgsszahlen garantiert solche Vergangenheitsbetrachtungen freilich nicht.

Dennoch wagt Peter Kastell, Geschäftsführender Gesellschafter des Analysehauses FondsMedia, eine positive Prognose: „Die Wahrscheinlichkeit, dass Privatinvestoren à la longue nachhaltige Vermögensver-



**„Bevölkerungswachstum und private Haushalte werden den Konsum von Flüssiggas anheizen, selbst wenn sich die globale Wirtschaft weiter abkühlt“**

**Markus Brückner,  
Geschäftsführer bei Hansa  
Hamburg Shipping**

luste erleiden, ist angesichts der bisherigen Ergebnisse historischer Schifffonds ausgesprochen gering.“ In allen seinen Studien, beginnend ab dem Jahr 2002, stellte er zudem die für Anleger beruhigende Tatsa-

che fest, dass sich die durch Verkäufe aufgelösten Schifffonds weitgehend unabhängig vom Börsengeschehen entwickelten.

**Nischen mit Chancen.** Wer sich jetzt engagiert, schaut nicht in den Rückspiegel, sondern nach vorn. Und sucht nach neuen Schiffstypen mit Sonderchancen. Dazu zählen Transporter, die nicht allein Erdöl befördern, sondern fertige Erdölprodukte. Ihnen gehört die Zukunft. Wer statt des Ausgangsmaterials Rohöl künftig Diesel, Benzin, Ethylen oder Flüssiggas transportiert, hat mehr Optionen.

Produkt- und Flüssiggastanker profitieren nicht nur von der konjunkturabhängigen Nachfrage, sondern auch von Mangelerscheinungen. Bisher wurden zu wenige Spezialschiffe produziert. Alle Welt konzentrierte sich im Boom auf Tanker- und Containerriesen und blockierte die Werften. Der Anteil der LPG (Liquified Petroleum Gas)-Schiffe an der gesamten Welthandelsflotte beträgt nur vier Prozent (s. auch Grafik S. 14).

Ein Sonderboom winkt Flüssiggastransportern, seit Pipelines für Erdgas blockiert wurden. Dagegen kann das Flüssiggas LPG als alternativer Energieträger sowohl leitungsungebunden befördert als auch an weiteren Orten produziert oder in der Nordsee gefördert werden. „Uns kann niemand die Pipeline absperren“, frohlockt der Deutsche Verband Flüssiggas (DVFG). Längst braucht man verflüssigte Raffinerieprodukte wie Propan und Butan nicht mehr nur für Unspek- ▶

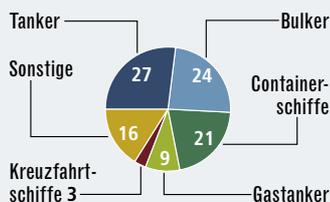
**Gasflaschen:  
überall auf der  
Welt im Einsatz**



### Seltene Gastanker

Öltanker, Massengutfrachter und Containerschiffe dominieren auf hoher See.

Struktur der Welthandelsflotte in Prozent

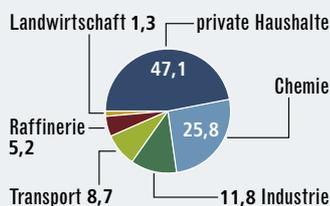


Quelle: The Placou Report 2008

### Gefragtes Gas

Die Verwendungsmöglichkeiten für flüssiges Gas sind vielfältig.

Gasverbrauch nach Sektoren in Prozent

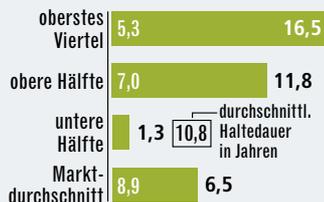


Quelle: World LP Gas Association

### Im Schnitt im Plus

In der Vergangenheit besuchten aufgelöste Schiffsbeteiligungen attraktive Renditen.

Performance von Schiffsfonds Emission 1969 bis 2005, in Prozent



Quelle: FIVG Fondsmedia GmbH

takuläres wie Campingkocher oder Feuerzeuge. Der transportable und umweltfreundliche Energieträger ist inzwischen auch bei Autofahrern angekommen. Eine Statistik des Kraftfahrtbundesamts bestätigt zumindest für die Bundesrepublik den Trend: Im ersten Halbjahr 2008 verzeichneten Autos mit Flüssiggasbetrieb den größten Zuwachs bei den Neuzulassungen mit 84,2 Prozent. Erdgasbetriebene Autos lagen nur bei plus 2,3 Prozent. Hybridfahrzeuge verzeichneten sogar einen Rückgang von 13,1 Prozent.

Auch in Schwellenländern nimmt der Bedarf stetig zu. „Die kleinen roten Metallflaschen machen in vielen Regionen Heizen oder Kochen erst möglich“, sagt Markus Brückner, Geschäftsführer beim Initiator Hansa Hamburg Shipping. Kein Zweifel: Der Verbrauch des umweltfreundlichen und gut transportablen Energieträgers nimmt weltweit stetig zu. Die World LP Gas Association (WLPGA) vertritt die Ansicht, dass bei steigendem Bewusstsein für die Notwendigkeit von Kraftstoffen mit geringem Kohlenstoffausstoß und hoher Energieeffizienz LPG eine besonders wichtige Rolle auf dem Weltmarkt spielen wird.

Der Initiator Hansa Hamburg Shipping hat daher vier solcher LPG-Tanker geordert. Sie sollen ältere und kleinere Einheiten ersetzen, um die Betriebskosten zu verringern. Sie können dank spezieller Kühl- und Pumpvorrichtungen neben dem typischen LPG-Gemisch aus Butan und Propan zusätzlich Ethylen sowie Ammoniak oder andere petrochemische Gase laden.

Steigenden Bedarf nach gut ausgerüsteten Schiffen prophezeit die europäische Vereinigung für Flüssiggas AEGPL. Sie rechnet mit einer Verdopplung des Verbrauchs bis 2030. Reederei aus anderen Bereichen sollen bereits in das Segment sehr großer Gastanker einsteigen. „Be-

völkerungswachstum und private Haushalte werden den Konsum von Flüssiggas anheizen, selbst wenn sich die globale Wirtschaft weiter abkühlt“, sagt Brückner.

Die Seefahrtsexperten der Ocean Shipping Consultants gehen davon aus, dass der weltweite Seehandel mit LPG von 57 Millionen Tonnen im Jahr 2007 auf 94 Millionen Tonnen im Jahr 2018 wächst. Die AEGPL geht bei einem 5-Jahres-Trend von 2005 bis 2010 von einer Steigerung der weltweiten LPG-Nachfrage um 17 Prozent aus – unabhängig von der weltwirtschaftlichen Situation.

**Fiskus gibt Rückenwind.** Auch das Steuerszenario der Schiffsfonds bleibt positiv. Bereits seit Anfang 1999 bietet ihnen der Fiskus die Möglichkeit, eine pauschalierte Gewinnermittlung in Abhängigkeit von der im internationalen Schiffsverkehr eingesetzten Tonnage vorzunehmen. Die sogenannte Tonnagesteuer hat den Vorteil, dass nicht der tatsächliche Gewinn besteuert wird. Maßgeblich ist die Schiffsgröße.

Zweiter Vorteil: Der Steuersatz kommt Anlegern, die bei der Einkommensteuer Abgabenquoten von 25 Prozent für Zinsen und Dividenden bis zu 45 Prozent für Lohn und Mieteinnahmen einkalkulieren müssen, wie ein Geschenk vor. Schiffsfondseigner zahlen jährlich etwa um 0,15 Prozent ihrer Nominalbeteiligung. Bei 100.000 US-Dollar Fondsanteil fallen mithin nur 151 US-Dollar jährliche Abgaben an den Fiskus an. Trotz der Minibelastung ist auch noch die Besteuerung etwaiger Veräußerungsgewinne mit der Tonnagesteuer abgegolten. Bei neu angeschafften Aktien löst ein realisierter Kursgewinn dagegen 25 Prozent Abgeltungsteuer plus Solidaritätszuschlag und eventuell Kirchensteuer aus. Großzügiger geht's nicht.

Merke: Den Begriff Scapa Flow muss sich niemand merken, wohl aber den Begriff Tonnagesteuer. ■



Lagerhalle: eine seltene Investitionsmöglichkeit mit Substanzcharakter

# Rendite mit Lagerhallen

Keine Branche entkommt der Konjunkturkrise. Ein Ende des Welthandels ist aber deswegen nicht in Sicht. Logistikimmobilien gelten daher als unerlässlich

**M**itten im trüben Umfeld bleibt auch Platz für positive Meldungen. So können sich jene Anleger freuen, die sich vor sechseinhalb Jahren über einen Fonds an Immobilien in Kanada beteiligt hatten. Sie beschlossen die Veräußerung der Objekte und realisierten jetzt eine Wertsteigerung von 81,8 Prozent.

Andernorts dominieren freilich noch die Hiobsbotschaften. Bei-

spiel Großbritannien: „Britische Immobilienpreise werden – gegenüber dem Höhepunkt des Marktes von 2007 – Werteinbußen bis zu 50 Prozent erleiden“, sagt Claus P. Thomas, Geschäftsführer des Immobiliendienstleisters LaSalle Investment Management Deutschland. Für in Euro kalkulierende Investoren kommt als Erschwernis hinzu, dass das britische Pfund allein im vergan-

genen Jahr ein Drittel seines Wertes verloren hat.

Noch wagt keiner zu kaufen. Das Transaktionsvolumen ging 2008 nach aktuellen Zahlen von Cushman & Wakefield, einem der größten internationalen Beratungsunternehmen für Gewerbeimmobilien, auf dem nordamerikanischen Immobilienmarkt um 73 Prozent zurück. In Großbritannien betrug der Rück- ▶

gang 68,3 Prozent, in Deutschland 65,3 Prozent, in Frankreich 56,2 Prozent und in China 50,3 Prozent.

**Schockwellen mit Chancen.** Für die Immobilienexperten von LaSalle kommt es jetzt darauf an, eine Vorwärtsstrategie vorzubereiten, um aus dem heutigen Horrorszenario, einem Mix aus Kapitalverknappung und Preiskorrekturen, Vorteile zu ziehen. Für Thomas geht es darum, „jene Märkte zu identifizieren, die bei einer Erholung der Konjunktur das stärkste Aufschwungspotenzial in sich tragen“. Es werde Kaufgelegenheiten geben, wie es sie seit Jahrzehnten nicht mehr gegeben habe. Angesichts der schwer unter Druck geratenen Preise werde sich niemand das Erholungspotenzial auf den Immobilienmärkten – vor dem Hintergrund eines am Horizont auftauchenden Gespensts einer Inflation – entgehen lassen.

Die potenziellen Käufer sind auch schon identifiziert. Laut Claudius Meyer, Geschäftsführer der Catella Property Group, die zu den führenden Transaktionsberatern auf den europäischen Immobilienmärkten zählt, spricht viel dafür, dass „wir noch in diesem Jahr eine Phase intensiver Immobilienkäufe durch Versicherungen, Stiftungen, Pensionskassen und berufsständische Versorgungswerke erleben werden“.

**Bundesrepublik im Blickfeld.** Von der Nachfrage sollte auch Deutschland profitieren. Nach einer Umfrage halten 90 Prozent der Interviewten Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Standorten für attraktiv. Rund 70 Prozent von ihnen wollen dieses Jahr in Deutschland investieren. Das ist das Ergebnis der jährlichen Umfrage der Ernst & Young Real Estate GmbH bei mehr als 100 Unternehmen aus den Bereichen Immobilienfonds, Beteiligungs-gesellschaften, Versicherungen, Wohnungsgesellschaften und Immobilien-aktiengesellschaften.



**„Mit der Investition in ein solides Immobilienportfolio lässt sich fallenden Zinsen und Rezession entgegenwirken“**

**Hendrik Pelckmann,  
Anlageexperte  
der HypoVereinsbank**

Privatanleger, die sich ebenfalls antizyklisch engagieren möchten, können über Offene oder Geschlossene Immobilienfonds einsteigen. Während sich Offene Fonds fast ausschließlich auf Büroobjekte konzentrieren, offeriert die Beteiligungsbranche auch Hotels, Einkaufszentren und Logistikimmobilien.

**Lagerhallen finden Gefallen.** Letztere setzen auf eine Fortsetzung der Globalisierung. Der Trend zum weltumspannenden Handel dürfte selbst durch die aktuelle globale Rezession kaum ein abruptes Ende finden. Ebenso wenig ist das plötzliche Aus der rund um den Globus verstreuten Produktionsstätten zu erwarten. So wird ein Airbus A380 wohl weiterhin an 16 Standorten in vier Ländern produziert.

Stefan Wolff, Vorsitzender des Vorstands des Logistikberaters 4flow, ist sich daher sicher: „Logistik ist eine Schlüsselbranche des 21. Jahrhunderts.“ Und das Rückgrat effizienter Logistik seien moderne und funktionelle Logistikimmobilien. Lagerhallen bleiben gefragt, weil sie Fertigung, Montage und den Handel versorgen, weil Luftfracht vor dem Versand sortiert und verpackt werden muss, weil Fracht aus Übersee im Hinterland umgeschlagen wird,



**Pakete: Der Handel mit Waren und ihre Zwischenlagerung bleiben Bestandteil der Globalisierung**

weil Ersatzteile marktnah gelagert und versandt werden müssen. Zudem ersetzen Warenlager dank des boomenden Internet-Handels zunehmend die Verkaufsfilialen vor Ort. Und je höher die Transportkosten durch Energie und Maut, desto mehr werden lange Wege durch zwischengeschaltete Lagerflächen verkürzt. „Nur mit einer leistungsfähigen Logistik können individuelle Kundenwünsche weltweit termingerecht und kostengünstig erfüllt werden“, sagt Wolff.

Und auch die Vorzüge des Standorts Deutschland macht die Krise nicht über Nacht zunichte. Das Land zwischen List und Lindau bleibt der größte Logistikmarkt Europas, weil Exportweltmeister Deutschland das geografische Zentrum der EU mit dem längsten Autobahnnetz Europas bleibt. Nach Singapur und den Niederlanden zählt die Weltbank Deutschland zu den zehn attraktivsten Logistikstandorten. Unter den größten Branchen Deutschlands rangiert die Logistik, gemessen am Umsatz, nach Gesundheitswesen und Automobil auf Platz drei. Gemessen an der Zahl der Beschäftigten, sogar auf Platz zwei nach dem Gesundheitswesen.

Bisher gilt der Logistikmarkt noch als vergleichsweise gesund: 2008 war „zwar kein besseres, aber auch kein schlechteres Jahr als 2007“, sagt Willi Weis, Leiter Industrie- und Logistikimmobilien bei DTZ, einem der führenden Immobilienberater weltweit. Allerdings erwartet auch er wie die meisten seiner Kollegen, dass die Flächennachfrage in diesem Jahr zurückgeht. Dennoch glaubt die Branche, dass ein moderner Logistikpark in guter Lage die Krise besser übersteht als ein Bürohaus an einem mittelmäßigen Standort. Die Industriekreditbank prognostiziert – nach einem Rückgang des Umsatzwachstums auf ein Prozent in diesem Jahr – für 2010 schon wieder ein Plus

von sieben Prozent (s. Grafik rechts). Begründung: „Die Logistikbranche wächst stärker als die Gesamtwirtschaft“, sagt Wolff.

**Steuerfreie Ausschüttungen möglich.** Der neue Immobilienfonds der WealthCap investiert in die so gelobte Branche – mit mehreren Logistikimmobilien. Privatanleger haben zwei Beteiligungsmöglichkeiten:

1. Wer die steuerorientierte Tranche des WealthCap Deutschland 30 wählt, erhält laut Prognose 5,7 Prozent Ausschüttung für 2009. Danach steigt sie auf bis zu 6,5 Prozent im Jahr 2029 an. Dank anfänglicher negativer steuerlicher Ergebnisse bleiben diese Ausschüttungen bis 2027 steuerfrei.

2. Die ausschüttungsorientierte Tranche prognostiziert Auszahlungen von anfangs 6,2 Prozent. Sie sollen dann auf bis zu 6,5 Prozent ansteigen. Davon ist rund ein Drittel mit dem persönlichen Steuersatz – plus Solidaritätszuschlag und eventuell Kirchensteuer – zu versteuern. Für beide Varianten gilt, dass Fondseigner einen eventuell anfallenden Veräußerungserlös nach Ablauf der zehnjährigen Spekulationsfrist steuerfrei kassieren.

**Alternativen verlieren Attraktivität.** Jährliche Ausschüttungen von mehr als fünf Prozent sind angesichts der weltweit südwärts tendierenden Renditen erstklassiger Staatsanleihen attraktiv. Von einer Bundesanleihe mit Fälligkeit im Jahr 2027 und 3,89 Prozent jährlicher Bruttorendite bleiben nach 25 Prozent Abgeltungsteuer und Solidaritätszuschlag nur 2,86 Prozent übrig. Was deutlich weniger ist als die steuerfreien 5,7 Prozent des WealthCap-Fonds.

Außer dem Mehrertrag verheißen Betoninvestments als Sachwerte obendrein Schutz vor Inflation. Die scheint angesichts explodierender Staatsverschuldung, Minizinsen und Konjunkturprogrammen fast unausweichlich. ■

## Beliebte Standorte

Die Weltbank zählt Deutschland zu den drei Top-Standorten für Logistikzentren.

Top-Logistikstandorte weltweit nach Scoring-Punkten

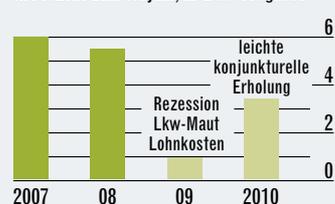


Quelle: Weltbank

## Wachstum kehrt zurück

Ein Dämpfer ist unübersehbar, aber schon im nächsten Jahr nimmt der Umsatz wieder zu.

Umsatzwachstum in der Logistikbranche in Prozent zum Vorjahr, ab 2009 Prognose



Quelle: Industriekreditbank

## Einsseitiges Angebot

Büros und Wohnungen dominieren das Fondsangebot.

Nutzungsarten Anteil in %*	2005	2006	2007	2008
Büro	57,3	44,1	33,7	27,4
Wohnen	15,2	11,1	21,7	26,1
Einzelhandel	7,9	21,8	15,7	10,5
Hotel	4,5	5,1	5,5	5,8
Sozialimm.	4,6	12,2	6,8	24,8
Logistikimm.	4,2	1,3	1,8	0,0

\*am Gesamtinvestitionsvolumen Geschlossener Immobilienfonds

Quelle: Ffrr EuroRating Services



**Gute Karten: solides Rendite-Risiko-Profil mit Geschlossenen Fonds**

# Stabile Erträge

Die Beteiligungsangebote der Medienpartner dieses

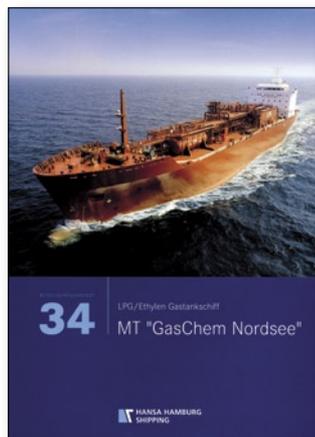
**F**ür die Geldanlage in Zeiten der Finanzkrise ist Risikostreuung das A und O. Aber nicht blind, sondern sehr gezielt. Welche Rolle Geschlossene Fonds bei der Portfolio-Optimierung generell spielen, zeigen bereits die Analysen von Uni-Professor Franz-Joseph Busse auf Seite 8.

Doch wer von einer solchen Kapitalanlage grundsätzlich überzeugt ist, steht vor der Qual der Wahl. Gefragt sind sichere Erträge mit stabilen Investments. Genau so wichtig wie die zu Grunde liegenden Sachwerte sind dafür aber auch ein solides Fondskonzept und ein seriöser Initiator. Weil beides für Anleger meist nicht auf den ersten Blick zu erkennen ist, hilft die Leistungsbilanz des Anbieters weiter. Und beim

Fondskonzept darf nicht auf das obligatorische Testat der Finanzaufsicht abgestellt werden, denn die Behörde überprüft lediglich formale Kriterien. Vielmehr sollten Interessenten vom Anbieter das meist vorhandene Wirtschaftsprüfer-Gutachten nach dem Standard IDW S4 anfordern. Darin ist auch eine inhaltliche Plausibilitätsprüfung enthalten.

Außerdem ist noch zu beachten, dass Renditeprognosen wegen der speziellen Berechnung nach der Internen-Zinsfuß-Methode sich nicht so ohne Weiteres mit anderen Vermögensanlagen des Kapitalmarkts wie Aktien oder Anleihen vergleichen lassen. Kalkulieren lässt sich mit den Gesamtrückflüssen im Bezug zur Laufzeit der Beteiligung. ■

## Attraktive Ladung



**Prospekt: mit einem Flüssiggastanker auf wachsenden Energiebedarf setzen**

Fondsname	MT „GasChem Nordsee“
Fondskonzept	Beteiligung am Flüssiggastankerschiff MT „GasChem Nordsee“
Beteiligungsges.	Schiffahrtsgesellschaft "Nordsee" mbH & Co. KG
Schiffstyp	LPG (Liquified Petroleum Gas)/Ethylen-Gastankerschiff (Ladetankvolumen 17 000 m³)
Bauwerft	MEYER WERFT GmbH, Papenburg
Befrachtung	GasChem Services GmbH & Co. KG (gemanagter Beschäftigungspool)
Investitionsvolumen	rund 54,203 Millionen Euro, Baupreis 45,37 Millionen Euro, Emissionskapital 19,6 Millionen Euro, Gründungskapital 0,32 Millionen Euro
Beteiligungsmöglchk.	am Kommanditkapital
Mindestbeteiligung	25 000 Euro (empfohlen 50 000 Euro) plus drei Prozent Agio
Barauszahlung	8% p.a. ab 2010, ansteigend auf 14% über die Laufzeit, insgesamt Auszahlungen von circa 238%, bezogen auf die Beteiligungssumme ohne Agio
Steuersituation	pauschale Gewinnermittlung (Tonnagesteuer), Erträge können – wie der Verkaufserlös am Laufzeitende – fast vollständig steuerfrei vereinnahmt werden
Planungshorizont	circa 18,6 Jahre
Anbieter	Hansa Hamburg Shipping International GmbH & Co. KG
Kontakt	040/350 04 60, www.hansahamburg.de

Quelle: Angaben der Gesellschaft

## Gemeinschafts-Spezials im Überblick

### Erfolgreich abheben

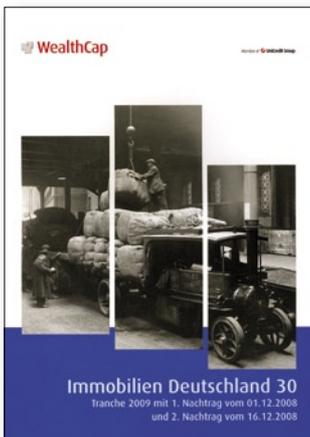


**Prospekt:** in einen Klassiker des Luftverkehrs investieren – die Boeing 777

Fondsname	DS-Fonds Nr. 134 Flugzeugfonds IX
Fondskonzept	Einzelobjektfonds, der über einen langfristigen Leasingvertrag mit der bonitätsstarken Fluggesellschaft Emirates verfügt und in eine moderne Boeing 777-300ER investiert hat
Nutzungsart	Leasing
Anlagestrategie	langfristige Leasingvereinbarung mit hoher Sicherheitsorientierung
Fondskonstruktion	Publikumsfonds
Steuersituation	Einkunftsart Vermietung und Verpachtung
Fondsvolumen	182,98 Millionen US-Dollar (inkl. Agio)
Mindestanlage	20 000 US-Dollar plus fünf Prozent Agio
Laufzeit	circa 18 Jahre
Renditeerwartung	angestrebte Gesamtrückflüsse von 232 Prozent
Anbieter	Dr. Peters GmbH & Co. Emissionshaus KG
Kontakt	02 31/5 57 17 30, <a href="http://www.dr-peters.de">www.dr-peters.de</a>

Quelle: Angaben der Gesellschaft

### Profit im Paket



**Prospekt:** mit Logistikimmobilien in Substanzwerte aus einer Marktnische investieren

Fondsname	WealthCap Immobilien Deutschland 30
Fondskonzept	Beteiligung an fünf Logistikimmobilien an ausgewählten Standorten mit namhaften Hauptmietern
Beteiligungsges.	WealthCap Immobilien Deutschland 30 GmbH & Co. KG
Anlagestrategie	Investition in fertiggestellte Logistikimmobilien mit einer durchschnittlichen Restmietlaufzeit von circa 10,4 Jahren
Einkunftsart	Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung
Mindestanlage	10 000 Euro plus fünf Prozent Agio
Mindesteinzahlung	im Rahmen des Flex-Cash-Konzepts 70 bis 100 Prozent der Zeichnungssumme (zuzüglich Agio); Einzahlungen nach Abzug des Agios sind ab Zahlungseingang bei der Fondsgesellschaft ausschüttungsberechtigt
Laufzeit	circa 20 Jahre
prognostizierte Ausschüttung	steuerorientierte Variante: anfänglich 5,7 Prozent für 2009 ansteigend auf 6,5 Prozent für 2019 bis voraussichtlich 2027, quasi steuerfrei; ausschüttungsorientierte Variante: anfänglich 6,2 Prozent für 2009 ansteigend auf 6,5 Prozent für 2029
Zeichnungskapital	128,8 Millionen Euro (davon bereits knapp die Hälfte platziert)
Anbieter	Wealth Management Capital Holding GmbH
Kontakt	0 89/6 78 20 51 96, <a href="mailto:info@wealthcap.com">info@wealthcap.com</a> , <a href="http://www.wealthcap.com">www.wealthcap.com</a>

Quelle: Angaben der Gesellschaft



## Wir bringen den Treibstoff der Zukunft.

Der moderne Flüssiggastanker MT „GasChem Norsee“ transportiert den umweltfreundlichen Energieträger LPG (Liquefied Petroleum Gas) von den Produzenten direkt zu den wachsenden Märkten. Weltweit entscheiden sich mehr und mehr Autofahrer für LPG – als Autogas eine günstige und effiziente Kraftstoffalternative. Dieses schadstoffarme und bis Ende 2018 auch steuerbegünstigte Flüssiggas ist in ganz Deutschland bereits an über 4.700 Tankstellen erhältlich.

Attraktiv für Anleger: Das MT „GasChem Nordsee“ transportiert neben LPG den für die Kunststoffindustrie unentbehrlichen Rohstoff Ethylen. Seine Flexibilität macht das Schiff zu einem aussichtsreichen Investment.

Weitere Informationen erhalten Sie bei HANSA HAMBURG SHIPPING, Ballindamm 6, 20095 Hamburg oder online unter [www.hansahamburg.de](http://www.hansahamburg.de)



**HANSA HAMBURG  
SHIPPING**

Besser informiert – besser investiert.

[www.hansahamburg.de](http://www.hansahamburg.de)