



## ML Schiffsinvest 3

Antizyklisch investieren – gemeinsam verdienen,  
Sonderchance und Sicherheit.



### ML Schiffsinvest 3 im Überblick

- **Rendite-Erwartung  
10–14 % p. a.**
- **Erfolgsbelege  
ML Schiffsinvest 1 + 2**
- **Marktentwicklung /  
Marktprognosen**
- **ML Schiffsinvest 3  
im Überblick**
- **Fragen und Antworten**

# Erfolgsbelege

## ML Schiffsinvest 1 + 2

### *Rückblick und Ist-Situation*

Die Schifffahrt geriet im Herbst 2008 mit der internationalen Finanz- und Wirtschaftskrise in eine Existenzkrise. Bei rückläufigem Frachtvolumen und noch anhaltenden Zugang an Neu-Tonnage fielen die Raten gegen null.

Im Höhepunkt der Krise im November 2009 waren ca. 12 % (= 600 einsatzfähige Schiffe) der Containerflotte unbeschäftigt. Die Tankerfahrt muss seit Herbst 2009 mit kaum auskömmlichen Raten leben.

Hinzu kam, dass das (Schiffs-) Bankensystem in der Krise und bis heute nur sehr begrenzt funktionsfähig war und ist. Neu-Kredite sind fast gar nicht zu bekommen. Tilgungsstreckungen und -stundungen sind kaum mehr möglich. Im Gegenteil: Banken versuchen Kreditvolumen abzubauen und „zwingen“ Schiffsgesellschaften zum Verkauf oder zur Ablösung des Restkredites.

### *Lösungsmöglichkeiten*

Es wurden und müssen Fortführungskonzepte entwickelt und realisiert werden, damit Notverkäufe zu Baisse-Preisen vermieden werden, die die Krisen-Verluste endgültig machen würden.

Das Grundraaster der Fortführungskonzepte ist gleich. Es gilt einen (Not-)Verkauf zu vermeiden, um von sich erholenden Schiffsmärkten mit höheren Preisen und Charterraten zu partizipieren.

### *Fortführungskonzepte*

Fortführungskonzepte decken die Lücke zwischen laufenden Kosten und Zins- und Tilgungsverpflichtungen oder lösen das Fremdkapital teilweise oder komplett ab.

Das Neu-Kapital wird attraktiv ausgestattet, um möglichst viele Alt-Gesellschafter zur Teilnahme zu veranlassen. Wenn alle Alt-Gesellschafter mitmachen, bleiben die Besitzverhältnisse in der Schiffsgesellschaft unverändert. Wenn Neu-Gesellschafter (z.B. ML Schiffsinvest) das verbleibende Restvolumen einer Kapitalerhöhung zeichnen, besitzen sie hoch rentables Neu-Kapital. („Wer die Vermögensposition sichert, soll auch einen besonderen Nutzen haben“).

### *(Vorzugs-) Konditionen für Neu-Kapital*

Das Neu-Kapital erhält i. d. R. eine Vorrangstellung bei Ausschüttungen. Es gibt zwei ähnliche Modelle, die sich in der Praxis durchgesetzt haben.

- a) Das Neu-Kapital erhält vorrangig 150–170 % Auszahlung und nimmt dann quotaal an weiteren Ausschüttungen teil.
- b) Das Neu-Kapital erhält einen jährlichen Gewinnvorab von 10–15 % p. a. und eine bevorrechtigte Rückzahlung von 100 % + Schlussbonus von 20–40 %.

Die jährliche Rendite bei beiden Modellen liegt bei 10%–15 % p. a. und das bei höchster Sicherheit (1. Rangstelle beim Eigenkapital).

### *Zeichnungsmöglichkeiten*

Nur wer Zugang zu guten Kapitalerhöhungen und das erforderliche Kapital hat, kann die Chance des Neu-Kapitals nutzen.

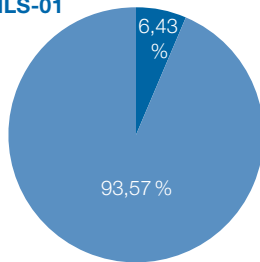
Durch ca. 150 Beiratsmandate und freundschaftliche Beziehungen zu vielen Reedereien und Emissionshäusern hat die Lange Gruppe optimalen Zugang und direkte Kenntnisse der Qualität („gutes Neu-Kapital“). Diese Chance haben wir beim ML Schiffsinvest 1 + 2 für unsere Anleger genutzt.

Aufgrund der immer noch schwierigen Bankensituation wird es auch im 2. Halbjahr 2011 noch Möglichkeiten der Beteiligung an Kapitalerhöhung geben. Diese Chancen sollen mit dem ML Schiffsinvest 3 genutzt werden.

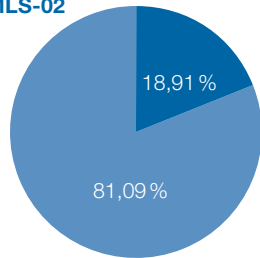
# Investitionsstruktur von ML Schiffsinvest 1 und ML Schiffsinvest 2

## Beteiligung nach Schiffstyp

MLS-01



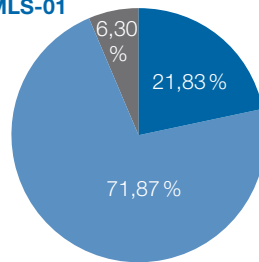
MLS-02



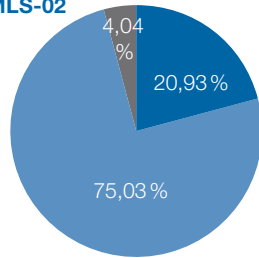
■ Tanker  
■ Container

## Beteiligung nach Art der Beteiligung

MLS-01



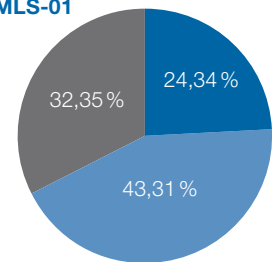
MLS-02



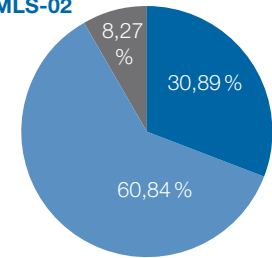
■ Direkte Investition  
■ Neu-Kapital  
■ Zweitmarkt-Anteile

## Beteiligungen nach Renditeerwartung

MLS-01



MLS-02



■ 10-12 % p.a.  
■ 12-15 % p.a.  
■ über 15 % p.a.

## Beispiele von Beteiligungen des ML Schiffsinvest 1

### Hansa Treuhand Flottenfonds I

Beteiligung: EUR 349.840  
Konzept: 150% vorab anschließend quotaal wie Alt-Kapital  
Auszahlung 2011: 55% (geplant)

### Buxfavourite

Beteiligung: EUR 716.878  
Konzept: 12% Gewinnvorab p.a. + 140% Rückzahlung  
Auszahlung 2011: 36% (geplant)

### Buxhansa

Beteiligung: EUR 468.308  
Konzept: 12% Gewinnvorab p.a. + 140% Rückzahlung  
Auszahlung 2011: 36% (geplant)

## Neu-Kapital am Beispiel MS „Bahia“ und MS „Benito“

### Investition

Beteiligung am Neu-Kapital an zwei 4.300-TEU-Containerschiffen Baujahr 2009.

### Charter

ZIM (Israel) zu USD/Tag 23.056 bis Ende 2012 und zu USD/Tag 29.750 bis Herbst 2017.

### Investitionspartner

Reederei NSC und Lloyd Fonds AG. Im Rahmen einer Umfinanzierung sind ML Schiffsinvest 1 + 2 als Co-Investoren mit Neu-Kapital in Vorzugsstellung im Dezember 2010 beigetreten.

### Neu-Kapital

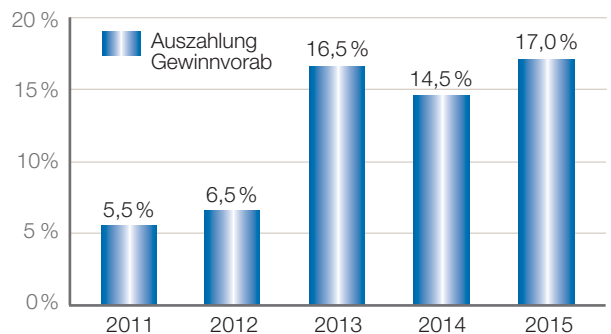
EUR 10,6 Mio. Neu-Kapital je Schiff, davon jeweils EUR 5,3 Mio. von ML Schiffsinvest 1 + 2.

### Ausgestaltung des Neu-Kapitals

- 12% Gewinnvorab p.a. + Partizipation an weiteren Überschüssen, die nach Erreichen bestimmter Ertragsschwellen erzielt werden.
- 100% bevorrechtigte Rückzahlung + Partizipation an weiteren Überschüssen, die nach Erreichen bestimmter Ertragsschwellen erzielt werden.

### Auszahlungsprognose bis 2015

#### Auszahlungen auf Neu-Kapital – Prognose



# Marktentwicklung/ Marktprognosen

## Flottenentwicklung – kaum Zuwachs im Feeder-Bereich

Das Flottenwachstum in der Containerschifffahrt findet in den nächsten Jahren fast ausschließlich in den Größen-Klassen über 5.000 TEU statt. In den Größen 1.000 TEU bis 3.500 TEU schrumpft die Flotte oder wächst nur minimal. Diese kleineren Schiffe werden aufgrund ihrer vielseitigen Einsatzmöglichkeiten (Nord-Süd-Dienste, End-to-End-Dienste, Feeder-Dienste) weiterhin stark benötigt.

Marktführer Mærsk Broker, der bereits im 4. Quartal 2009 den aktuellen Aufschwung in der Containerschifffahrt richtig prognostiziert hatte, ist auch weiterhin optimistisch. Im Container Charter Market Report steht zu lesen:

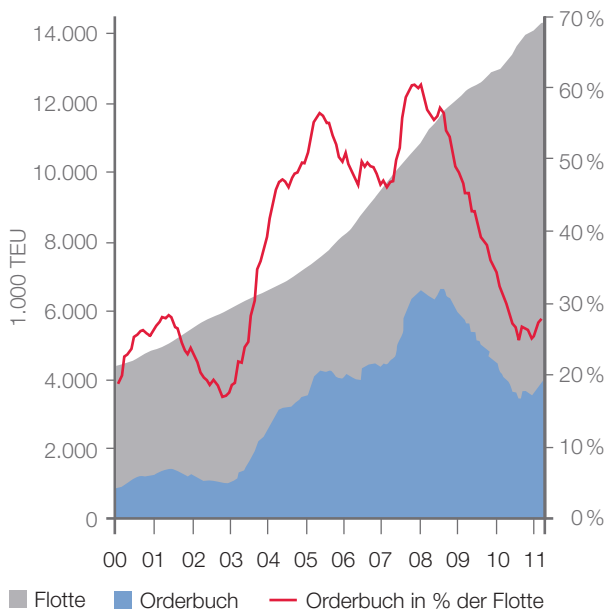
„Our forecast, however, remains unchanged ie the charter market will continue to improve through 2011 and 2012 with seasonal adjustments. Historical averages will likely be reached by the largest tonnage during 2011 and by the feeders in 2012“.

**Frei übersetzt: „Unsere Prognose bleibt jedoch unverändert. Wir erwarten, dass der Chartermarkt sich, mit saisonalen Schwankungen, in den Jahren 2011 und 2012 weiter verbessern wird. Historische Durchschnitts-Charterraten werden wahrscheinlich im Jahr 2011 für die großen Schiffe und 2012 für Feeder-Schiffe erreicht werden“.**

## Neubestellungen – das Orderbuch wurde abgebaut

Spekulative Neubestellungen für Containerschiffe sind in den letzten 24 Monaten fast ausgeblieben. Hierfür gibt es hauptsächlich zwei Gründe. Zum einen sind die Werften i.d.R. mit Aufträgen (auch für Tanker und Bulker) bis weit in das Jahr 2012 ausgelastet, es besteht somit kein Druck für die Werften, neue Aufträge um jeden Preis anzunehmen. Zum anderen wird es Finanzierungen für Neubestellungen kaum geben, da die Schiffsbanken die Neukreditvergabe fast eingestellt haben. Somit wird es überwiegend nur sehr eigenkapitalstarken Bestellern, wie z.B. Linienreedereien möglich sein, neue Schiffe zu ordern. Spekulative Bestellungen wie in den Jahren 2006/2007, die hauptsächlich zur Raten-Krise beigetragen haben, sind nicht zu erwarten.

Oderbuch versus Flotte



Quelle: Mærsk Broker – Container Market Charter Report – April 2011

## Fazit – 2012/2013 Unterversorgung mit Ratenhoch möglich

Durch die vorgenannten Gründe sind sehr gute Voraussetzungen für „normale Zeiten“

### = normale Charterraten und normale Schiffspreise

in der Containerschifffahrt gegeben. Bei stärker als erwartetem Wachstum der Weltwirtschaft, des Welthandels und/oder weiter ausbleibenden Bestellungen von Containerschiffen kann es in 2012/2013 sogar zu einer Unterversorgung an Schiffen mit entsprechenden Knappheitspreisen und Höchstständen bei Charterraten kommen.

# ML Schiffsinvest 3 im Überblick

## Investitionsbereiche

Der ML Schiffsinvest 3 hat konzeptgemäß drei Investitionsbereiche.

### Erwerb von Neu-Kapital an Schiffsfonds

Der Fonds kann sich an Neu-Kapital von bestehenden Schiffsfonds, die mit Hilfe von Betriebsfortführungskonzepten die Schifffahrtskrise überbrücken, beteiligen. Die laufenden Erträge liegen i. d. R. zwischen 10 % und 15 % p. a.. Bei Rückzahlung des Neu-Kapitals wird i. d. R. ein Bonus zwischen 20 % und 40 % zusätzlich zur Kapitalrückzahlung gewährt.

### Erwerb von Zweitmarktanteilen

Der Fonds kann Zweitmarktanteile an bestehenden Schiffsfonds erwerben. I. d. R. werden insbesondere bei schuldenfreien Schiffen Auszahlungen von über 10 % p. a. erwartet. Die Zweitmarktanteile sollen günstig erworben und später zu höheren Preisen veräußert werden.

### Erwerb von Schiffen

Der Fonds kann allein oder gemeinsam mit Reederei-Partnern Seeschiffe (Container, Tanker, Bulker etc.) erwerben. Die historisch betrachtet niedrigen Einstandspreise bieten die Möglichkeit, Schiffe günstig zu erwerben. Diese sollen bei Normalisierung der Märkte oder im nächsten Boom mit einem Preis-Aufschlag veräußert werden.

## Erste Auszahlung prognosegemäß für 2012

Die erste Auszahlung ist konzeptgemäß bereits für 2012 geplant.

## Auszahlungen nahezu steuerfrei

Die Auszahlungen unterliegen konzeptgemäß der Tonnagesteuer und sind somit nahezu steuerfrei.

## Gesamt-Auszahlung bis 2016 von 160–180 % geplant

Bei planmäßigem Verlauf sind bis 2016 Auszahlungen aus den Zielinvestitionen in Höhe von 160–180 % geplant.

## Skonto-Variante für Früheinzahler

Anleger, die früh einzahlen, sollen davon profitieren. Folgende Skonto-/Einzahlungstermine sind möglich:

- Reduzierung von 100 % auf 95 % bei Eingang der Zahlung bis zum 31. Juli 2011
- Reduzierung von 100 % auf 96 % bei Eingang der Zahlung bis zum 30. September 2011
- Reduzierung von 100 % auf 97 % bei Eingang der Zahlung bis zum 30. November 2011
- Reduzierung von 100 % auf 98 % bei Eingang der Zahlung bis zum 31. Januar 2012
- Reduzierung von 100 % auf 99 % bei Eingang der Zahlung bis zum 31. März 2012

## Kosten- und Vergütungsstruktur – keine Vorbelastung

Die Besonderheit des ML Schiffsinvest 3 liegt u. a. im kompletten Verzicht auf Vergütungen für die Gründungsgesellschafter und in einer Investitionsquote von 99,5%. In der Betriebsphase erhalten die Initiatoren eine minimale Pauschalvergütung von EUR 10.000 p. a. (jeweils EUR 5.000 für Komplementärin und Treuhänderin).

Die Gründungsgesellschafter erhalten ansonsten eine komplett erfolgsabhängige Vergütung. Sie erhalten neben den Auszahlungen auf ihre Gründungseinlage von EUR 1.200.000 (= 2,45% des Eigenkapitals) einen zusätzlichen Anteil an allen Ergebnissen und Auszahlungen des Fonds in Höhe von 17,29 Prozentpunkten.

Die von der Gesellschafterversammlung zu beschließenden Auszahlungen erfolgen immer parallel an Anleger und Gründungsgesellschafter.

# Fragen und Antworten zum ML Schiffsinvest 3

**In Mandanten-Gesprächen sind einige Themen immer wieder angesprochen worden. Sie finden nachfolgend die Antworten auf wichtige Fragen zur Beteiligung.**

## Warum gibt es unterschiedliche Einzahlungstermine?

Anleger, die früher einzahlen, sollen davon profitieren. Folgende Einzahlungen sind möglich:

- Reduzierung von 100 % auf 95 % bei Eingang der Zahlung bis zum 31. Juli 2011
- Reduzierung von 100 % auf 96 % bei Eingang der Zahlung bis zum 30. September 2011
- Reduzierung von 100 % auf 97 % bei Eingang der Zahlung bis zum 30. November 2011
- Reduzierung von 100 % auf 98 % bei Eingang der Zahlung bis zum 31. Januar 2012
- Reduzierung von 100 % auf 99 % bei Eingang der Zahlung bis zum 31. März 2012

## Warum sprechen Sie bei diesem Fonds von einer „10-Jahres-Chance“?

Der Fonds ist im Hinblick auf Sicherheit und Rendite das Beste, was die Lange Vermögensberatung GmbH in ihrer Historie hat anbieten können. Die Kombination aus Schiffahrtskrise und einem nicht funktionierenden Banken-System in der Schifffahrt ermöglicht es, via Beteiligung an Kapital-Erhöhungen (= Neu-Kapital in sicherer Rangstelle) Grundrenditen zwischen 10 % und 15 % jährlich bei hoher Sicherheit ("Risiko arm") zu erzielen. Solche Chancen gibt es selten. Auch die historisch niedrigen Schiffspreise ermöglichen den günstigen Erwerb von Seeschiffen.

## Warum gibt es Neu-Kapital überhaupt?

Die Schiffsbanken sind (wegen eigener Probleme) nicht in der Lage, Überbrückungskredite zu gewähren – auch nicht bei schuldenfreien Schiffen. Die Gesellschafter bestehender Schiffsfonds müssen entweder das Schiff in der Krise zu Tiefpreisen verkaufen oder sie beschließen eine Kapital-Erhöhung (Neu-Kapital). Dieses Neu-Kapital wird i. d. R. sehr vorteilhaft ausgestattet (10–15 % jährlicher Gewinnanspruch und zusätzlich 120–140 % Rückzahlung). Und: Diese Ansprüche stehen komplett vor dem Alt-Kapital. Alle Überschüsse gehen an das Neu-Kapital, bis die Sonderansprüche voll befriedigt sind. Natürlich kann jeder der bisherigen Gesellschafter an dieser Kapital-Erhöhung teilnehmen.

Aber: Ca. 1/3 der Anleger kann nicht („kein Geld“) oder will nicht („mit Schifffahrt will ich nie wieder etwas zu tun haben“) an der Kapital-Erhöhung teilnehmen.

## Unsere Sonderchance: Wir zeichnen das verbleibende Neu-Kapital für unseren Fonds.

### An welcher Rangstelle steht das Neu-Kapital?

Es steht in der Rangstelle vor dem Alt-Kapital. Das heißt: das Alt-Kapital bekommt i. d. R. erst wieder Auszahlungen, wenn das Neu-Kapital seine komplette Auszahlung (10–15 % p. a. + 120–140 % Rückzahlung) erhalten hat. Diese Vorzugstellung sorgt auch dafür, dass Währungsrisiken allein vom Alt-Kapital getragen werden, da geringere Einnahmen (in EUR) zu Lasten des Alt-Kapitals gehen.

### Warum ist das Risiko des Neu-Kapitals deutlich geringer als bei „normalen“ Schiffsfonds?

Das Neu-Kapital hat die erste Rangstelle bzw. steht direkt nach der Bank. Das Neu-Kapital wird bevorrechtigt vor dem Alt-Kapital bedient. ML Schiffsinvest 3 ist insbesondere wegen der Sicherheit des Neu-Kapitals nicht mit einer „normalen“ Schiffsbeteiligung vergleichbar.

### Warum wird das Alt-Kapital nicht komplett von den Alt-Gesellschaftern gezeichnet?

Weil – wie ausgeführt – ein Teil der bisherigen Gesellschafter kein Neu-Kapital zeichnet. Entweder aus mangelnder Liquidität oder aus mangelndem Vertrauen in die Schifffahrt. Das verbleibende Neu-Kapital zeichnet der ML Schiffsinvest 3 als „weißer Ritter“.

### Welche Steuerzahlungen fallen an?

So gut wie keine. Die Auszahlungen und Erträge des Neu-Kapitals, der Zweitmarktanteile und der erworbenen Schiffe unterliegen der pauschalen Tonnagesteuer. Je EUR 100.000 Beteiligung sind jährlich ca. EUR 200 zu versteuern.

### Wie lang ist die Laufzeit des Fonds?

Die Laufzeit ist bis Ende 2016 geplant. Bis dahin sind hohe Rückflüsse aus dem Neu-Kapital, den Zweitmarktanteilen und erworbenen Schiffen geplant. Beteiligungen, die längere Laufzeiten haben, sollen über den Zweitmarkt verkauft werden.



### Warum gibt es ein Investitionsgremium?

Um eine kompetente Zweit- und Dritt-Meinung für die Investitionen einzuholen. Unser Haus führt ca. 150 Schiffsfonds über den Beirat mit und verfügt über ein außergewöhnliches Know-how in der Schifffahrt.

Wichtig: Wir wollen zu Ihrer und unserer eigenen Sicherheit eine unabhängige externe Kontrolle. Dem Investitionsgremium gehören mit Nikolaus H. Schües (geschäftsführender Gesellschafter der Traditions-Reederei Laeisz, Hamburg/Rostock) und Torsten Wagner (über 20 Jahre Verantwortung für die weltweiten maritimen Aktivitäten der Deutschen Bank) zwei Top-Schifffahrtsexperten an.

### Wie hoch ist das Fondsvolumen?

Das geplante Fondsvolumen liegt bei ca. EUR 50 Mio. Aber: Sollten kein gutes Neu-Kapital, keine günstigen Zweitmarktanteile und keine Schiffe zu niedrigen Preisen mehr verfügbar sein, können wir den Fonds vorzeitig schließen.

### Wie hoch ist die geplante Rendite?

Die Rendite des erworbenen Neu-Kapitals liegt bei 10–15 % p.a. Bei dem geplanten Erwerb von Zweitmarktanteilen und dem Erwerb von Schiffen werden Renditen von 10–12 % p.a. angestrebt.

### Wie hoch ist die Mindestbeteiligung?

Sie liegt bei EUR 20.000. Individuelle Regelungen sind möglich.

### Warum glauben Sie, dass sich die Schifffahrt erholt?

Der Transport über den Seeweg ist seit Jahrtausenden die kostengünstigste und effektivste Art, Waren zu transportieren. Unser heutiger Wohlstand ist nur möglich, weil der Warentransport kostengünstig und reibungslos funktioniert. Welthandel wird es immer geben. Eher mehr als weniger.

### Können Sie genügend Neu-Kapital, Zweitmarktanteile und Schiffe zeichnen, um das Anlagekapital zu investieren?

Derzeit ja. Durch die außergewöhnliche Vernetzung unseres Hauses in der Schifffahrt (ca. 150 Beiratsmandate sowie freundschaftliche Beziehungen zu führenden Reedereien und Emissionshäusern) sind wir in der Lage, das Kapital des ML Schiffsinvest 3 in Neu-Kapital, Zweitmarktanteile und Schiffe zu investieren.

Insbesondere die über Jahrzehnte aufgebauten Kontakte und Geschäftsfreundschaften zu führenden Reedereien und Emissionshäusern sind für die Beschaffung von Neu-Kapital, Zweitmarktanteilen und Schiffen sehr hilfreich („Voraussetzung“).

### Der Fonds hat bei Vollplatzierung eine Investitionsquote von 99,5% und laufende Verwaltungskosten von 0,14% p.a. Was verdienen Sie?

Als Ausgleich für den kompletten Verzicht auf Vergütungen in der Investitionsphase und für die minimalen laufenden Vergütungen (jeweils EUR 5.000 p.a. für Treuhänderin und Komplementärin) erhalten die Gründungsgesellschafter (Lange Gruppe) einen höheren Anteil an den Auszahlungen des ML Schiffsinvest 3.

Die Gründungsgesellschafter sind bei Vollplatzierung mit EUR 1.200.000 (= 2,45 % des Eigenkapitals) am ML Schiffsinvest 3 beteiligt. Sie erhalten konzeptionsbedingt 19,74 % der Ergebnisse und Auszahlungen. Sie erhalten somit einen zusätzlichen Anteil an allen Ergebnissen und Auszahlungen des Fonds in Höhe von 17,29 Prozentpunkten.

### Warum verzichten Sie auf Vorabvergütungen und haben sich für eine ergebnis- und auszahlungsabhängige Beteiligung entschieden?

Wir sprechen mit diesem Fonds insbesondere unsere Stammkunden an. Viele sind unserem Haus treu geblieben. Unsere Kunden und wir haben uns immer als „Investitionsclub“ verstanden, bei dem wir für die Produktauswahl und Kontrolle der gemeinsamen Investitionen verantwortlich sind. Wir wollen lieber gemeinsam mit unseren Partnern verdienen und nicht vorab an ihnen.

Diese Broschüre dient allein Werbezwecken und stellt weder ein Angebot noch eine Aufforderung zum Kauf einer Beteiligung an der Fondsgesellschaft dar. Grundlage des öffentlichen Angebotes des Beteiligungsangebots ist allein der veröffentlichte Verkaufsprospekt und ggf. zukünftig zu veröffentlichende Nachträge. Der Verkaufsprospekt wurde durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht gestattet und ist beim Anbieter des Beteiligungsangebotes, der Lange Vermögensberatung GmbH, Tsingtauer Str. 105, 81827 München, erhältlich. Bei dem Angebot handelt es sich um eine unternehmerische Beteiligung, die Risiken unterliegt. Die in dieser Broschüre dargestellten Marktprognosen und die prognostizierten Rückflüsse aus den erworbenen Anteilen sind nicht sicher. Es können sich deutliche Abweichungen hiervon ergeben. Es handelt sich bei den hier dargestellten Beteiligungen nur um einen Teil des erwarteten Gesamtportfolios des Beteiligungsangebotes. Es besteht das Risiko, dass der Anleger seine Kommanditeinlage verliert (Totalverlust) und darüber hinaus für bereits empfangene Auszahlungen haftet. Der Verkaufsprospekt sowie ggf. zukünftig veröffentlichte Nachträge enthalten die Informationen zur Beurteilung des Beteiligungsangebotes, insbesondere eine ausführliche Darstellung der wesentlichen Risiken der Beteiligung.

## Kontakt

Lange Vermögensberatung GmbH

Tsingtauer Str. 105  
81827 München

Tel: (089) 439 846-0

Fax: (089) 439 846-10

[lange.gmbh@lange-vermoegen.de](mailto:lange.gmbh@lange-vermoegen.de)

[www.lange-vermoegen.de](http://www.lange-vermoegen.de)