

PRESSEINFORMATION

Paribus Deutsche Eisenbahn Renditefonds IX GmbH & Co. KG

Alles einsteigen: Paribus bringt Lokomotiven-Fonds

- **Erster geschlossener Fonds für Lokomotiv-Vermietung profitiert vom Wachstumsmarkt privater Schienenverkehr**
- **Investition in 25 neue und gebrauchte Lokomotiven mit zwei bis sechs Achsen für den Zubringer- und Rangierbetrieb**
- **Erfahrenes Management durch northrail, ein Joint Venture von Paribus mit Eisenbahnbetreiber Seehafen Kiel**
- **Platzierungsvolumen 27 Millionen Euro, 10.000 Euro Mindestzeichnungssumme, Rückzahlung von 221 Prozent über 15 Jahre geplant**

Hamburg, 11. August 2008 – Cornelius Vanderbilt hat es vorgemacht: Der reichste Unternehmer seiner Zeit (1794-1877) legte den Grundstein seines Vermögens mit dem Aufbau einer Dampfschiff-Flotte. Zum echten Tycoon machte ihn aber erst sein Einstieg in das Eisenbahngeschäft. Mit Blick auf den gleichen Markt tritt jetzt das Emissionshaus Paribus Capital an. Die Hamburger legen mit dem Paribus Deutsche Eisenbahn Renditefonds IX GmbH & Co. KG den ersten geschlossenen Fonds auf, der Zubringer- und Rangierlokomotiven an den wachsenden Markt der privaten Eisenbahnbetreiber vermietet.

„Es gibt rund 300 private Eisenbahnbetreiber und etwa 50 Großunternehmen mit eigenem Gleisanschluss, die teilweise händeringend nach Lokomotiven suchen“, bestätigt Thomas Böcher, Geschäftsführer der Paribus Capital GmbH. Denn längst ist die Deutsche Bahn nicht mehr alleiniger Anbieter von Gütertransporten auf deutschen Schienen. Der Marktanteil der Privaten beträgt heute bereits rund 20 Prozent. Neben den Seehäfen mit eigenem Rangierbetrieb nutzen nach der Privatisierung des Schienenverkehrs 1994 auch Logistiker wie Kühne + Nagel, Automobilhersteller wie Daimler oder Volkswagen und Chemie- und Stahlwerke die Gleise für den Transport in eigener Regie.

Wachstum des Schienenverkehrs um 71 Prozent bis 2025

Dank Globalisierung und wachsendem Welthandel verdoppelt sich die Zahl der transportierten Container im Schnitt alle zehn Jahre. Ein ähnlich dynamisches Wachstum weist das Transportvolumen von Schütt- und Pumpgütern wie Eisenerz, Kohle oder Öl aus. Gemeinsam ist allen, dass Ursprungs- und Zielort der Waren selten nah beieinander liegen. Und während immer größere Frachtschiffe den interkontinentalen Transport übernehmen, ist die Anbindung von den Seehäfen ins Hinterland weiter auf Straße, Flüsse und die Schiene angewiesen.

Bedingt durch die Überlastung des Straßennetzes und die hohen Treibstoffpreise konnte die Schiene im Trio der Transportwege ihren Anteil an der Transportmenge erheblich steigern. So wuchs zwischen 2002 und 2005 das Volumen der per Bahn transportierten Güter um 25 Prozent auf 360 Millionen Tonnen. Bis 2025 soll das Volumen um weitere 71 Prozent steigen. Der Hamburger Hafen geht sogar von einem noch stärkeren Wachstum aus: Während heute täglich 200 Züge die Güter nach Deutschland und Europa weiterverteilen, sollen es 2015 bereits täglich 400 sein.

Rangierbetrieb: An beiden Enden der Logistikkette

Gerade Dieselloks für kurze Strecken und Rangierleistungen werden für diesen reibungslosen Warenverkehr dringend benötigt. Denn Auftragsspitzen und Wachstum führen immer öfter zu unnötigen Wartezeiten. „Zum Teil bringen Fernzüge heute schon eigene Rangierloks mit, um ihre Wagons am Zielort selbst zu entkoppeln“, beschreibt Böcher die teils absurde Situation. Durch die

Bestellung neuer Loks allein lässt sich das Problem nicht beheben. Auf die Auslieferung warten die Kunden schon jetzt zwei und mehr Jahre. Und nicht nur die jungen Schienenverkehrsunternehmen suchen Zugmaschinen. Selbst die Deutsche Bahn hat aktuell 40 Loks zur Miete ausgeschrieben.

Das Paribus Rail Portfolio konzentriert sich mit seinen zwei- bis sechssachsigen Dieselloks entsprechend auf die Verkehrsknotenpunkte, an denen die Züge für die langen Strecken zusammengestellt und am Zielort wieder auseinandersortiert werden. Zweites Standbein im Vermietungsgeschäft sind die Zubringerdienste auf den kurzen Strecken wie Hamburg – Kiel oder Verkehre im Ruhrgebiet. Böcher: „So profitieren unsere Anleger an beiden Enden der Logistikkette.“

Das Rail Portfolio: 25 Loks für ganz Europa

Insgesamt sollen rund 25 neue und gebrauchte Loks im ersten Rail Portfolio fahren. Zwölf Lokomotiven im Wert von 10,9 Millionen Euro hat der Fonds bereits erworben, alle zwischen drei Monaten und fünf Jahren vermietet. „Die Länge der Mietverträge wird bewusst gemischt, so haben wir ein sicheres Grundeinkommen und können doch von kurzfristigen Mietsteigerungen profitieren“, sagt Böcher. Über Kaufpreise und Mietkonditionen wachen externe Gutachter und das Fondscontrolling. Sie stellen sicher, dass alle Verträge marktgerecht und nicht unterhalb der Kalkulation abgeschlossen werden.

Gut für die Anleger des Rail Portfolios ist auch die Regelung der Betriebskosten: Personal, Treibstoff und Reparaturkosten trägt der Mieter. Nur Wartung und mietfreie Zeit gehen von den Einnahmen des Anlegers ab. „Der Fonds kalkuliert mit einem komfortablen Polster von 15 Prozent Stillstand und liegt damit über dem Branchenmittel“, so Böcher. Zuständig für den Kauf und die Vermietung der Loks ist die northrail GmbH, ein Public Private Partnership von Paribus und dem Seehafen Kiel. Böcher: „Der Seehafen Kiel bringt rund 100 Jahre Erfahrung im Betrieb eines Eisenbahnunternehmens mit. Einen besseren Partner für das wirtschaftliche und technische Management unserer Lokomotiv-Flotte hätten wir kaum finden können.“

Das Fondskonzept: Vermögensverwaltend und ohne Kreditrisiko

Der Paribus Deutsche Eisenbahn Renditefonds IX GmbH & Co. KG ist ein reiner Eigenkapitalfonds, das Platzierungsvolumen liegt bei 27 Millionen Euro. Die Mindestzeichnungssumme liegt bei 10.000 Euro zuzüglich 5 Prozent Agio. Die Rückzahlungen sind mit durchschnittlich 8 Prozent pro Jahr über eine Laufzeit von 15 Jahren prospektiert, insgesamt sollen 221 Prozent der Zeichnungssumme inklusive Agio an den Anleger zurückfließen. Der Fonds ist vermögensverwaltend konzipiert, Einkünfte müssen die Anleger mit ihrem persönlichen Steuersatz versteuern. Mögliche Veräußerungsgewinne beim späteren Verkauf der Lokomotiven sind steuerfrei.

Über Paribus Capital

Die Paribus Capital GmbH mit Sitz in Hamburg ist ein unabhängiges Emissions- und Investmenthaus. Sie wurde 2003 als SCM Capital Management GmbH gegründet und firmierte 2007 in Paribus Capital um. Seit ihrem Bestehen hat das Unternehmen ein Gesamtinvestitionsvolumen von rund 264 Millionen Euro erfolgreich platziert.

Abdruck frei. Beleg erbeten.

Presse-Informationen: Sebastian Bucher

redRobin. Strategic Public Relations GmbH. Altonaer Poststraße 13a. 22767 Hamburg
Tel: 040. 692 123-24. Fax: 040. 692 123-11. E-Mail: bucher@red-robin.de

Fax-Antwort an: 040.692 123 11

Paribus Rail Portfolio

Fondsname	Paribus Deutsche Eisenbahn Renditefonds IX GmbH & Co. KG
Platzierungsvolumen	27.000.000 Euro, reiner Eigenkapital-Fonds
Investitionsquote	89,13 %
Laufzeit	15 Jahre bis zum 31.12.2023
Geplante Auszahlungen pro Jahr Ø	8,05 % pro Jahr, Auszahlung erfolgt vierteljährlich
Erwarteter Kapitalrückfluss	220,69 % vor Steuern
Mindestzeichnungssumme	10.000 Euro zzgl. 5 % Agio

Weiteres Material senden wir gern zu:

- Emissionsprospekt Paribus Rail Portfolio (Gedruckt / als PDF)
- Kurzinformation Paribus Rail Portfolio (Gedruckt / als PDF)
- Pressemappe**
Marktüberblick „Die Lokomotive zum Mieten: Zugkräftiger neuer Markt“
Unternehmensporträt „Paribus Capital: Connecting Markets“
- Pressefotos**



Thomas Böcher,
Geschäftsführer
Paribus Capital



Pressefoto Rail Portfolio
(weitere Fotos auf Anfrage)



Infografik

Name: _____

Medium: _____

E-Mail / Adresse: _____

Presse-Informationen: Sebastian Bucher

redRobin. Strategic Public Relations GmbH. Altonaer Poststraße 13a. 22767 Hamburg
Tel: 040. 692 123-24. Fax: 040. 692 123-11. E-Mail: bucher@red-robin.de