

Rollende Sachwerte

Mietlokomotiven – eine Asset-Klasse für sich

4,5 Milliarden Tonnen Güter wurden 2015 durch Deutschland transportiert – ein neuer Rekordwert. Zweitwichtigster Verkehrsträger ist die Bahn. Denn, ökologisch unabdingbar, zählt der Schienengüterverkehr zu den langfristigen Wachstumsmärkten im Transportsektor. Anleger können an dessen Zukunftschancen partizipieren – mit einem Investment in rollende Sachwerte: Mietlokomotiven für wachstumsstarke private Bahnen.



Thomas Böcher
Geschäftsführer,
Paribus Capital

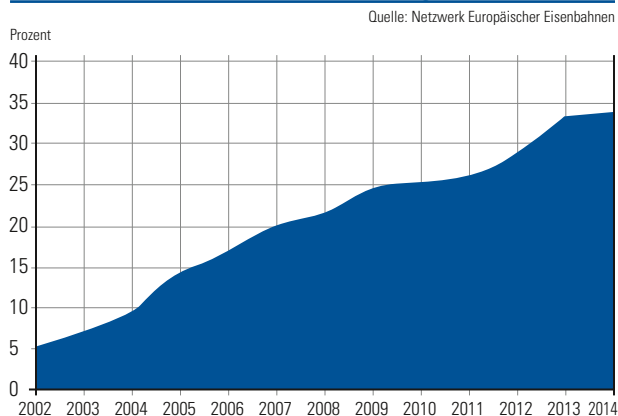
2015 erreichte das Transportaufkommen im Güterverkehr in Deutschland einen neuen Rekordwert. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) wurden insgesamt 4,5 Milliarden Tonnen Güter durch die Bundesrepublik bewegt, 1,1 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Hauptlast des Güterverkehrs trug dabei die Straße mit rund 3,6 Milliarden Tonnen, ebenfalls ein neuer Spitzenwert. Der Schienengüterverkehr entwickelte sich leicht rückläufig – ein Ergebnis der

streikbedingten Einbrüche beim Marktführer DB Schenker Rail im ersten Quartal 2015, die auch die wachstumsstarken Wettbewerbsbahnen nicht auffangen konnten.


Seit Beilegung des Tarifkonflikts knüpft der Schienengüterverkehr wieder an die Gesamtmarktentwicklung an. Allein im Juni 2015 legte laut Destatis das Transportvolumen der Güterbahnen in Deutschland um 12,4 Prozent zu – die höchste monatliche Zuwachsrate seit Mai 2011. Die langfristige weitere Aufwärtsentwicklung steht außer Frage, allein aus ökologischen Gründen. Denn das Verkehrsaufkommen wächst stetig. Ohne eine nachhaltige Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene sind die international vereinbarten, und zuletzt in Paris bekräftigten, Klimaziele nicht zu erreichen.

Stetige Zunahme

Marktanteile Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr



Wettbewerbsbahnen erzielen 36 Prozent Marktanteil

Am deutschen Bahnmarkt besonders erfolgreich behaupteten sich 2015 die Wettbewerbsbahnen der DB Schenker Rail. Anders als der Marktführer mussten sie keine Einbußen bei den Transportvolumina hinnehmen. Im Gegenteil: „Wir haben die 40-Milliarden-Tonnenkilometer-Schwelle überschritten. Das ist ungefähr so viel wie in Großbritannien und Österreich zusammen auf der Schiene gefahren wird“, kommentierte Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE), Anfang März 2016 die aktuelle Marktentwicklung. 

Das Ergebnis: 2015 lag der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen nach NEE-Berechnungen bei 36 Prozent. Damit fuhr im Durchschnitt etwa jeder dritte Güterzug auf deutschen Gleisen für einen DB-Wettbewerber. Vor zehn Jahren



Quelle: Paribus Capital GmbH

waren es nur 14,4 Prozent – ein Beleg für die erfolgreiche Liberalisierung und Deregulierung des deutschen Bahnmarkts in den vergangenen 20 Jahren. In diesem Zeitraum haben sich internationale Verkehrskonzerne und ausländische Bahngesellschaften, mittelständische Privatbahnen, Kommunal- und Landesbahnen auf deutschen Schienen fest etabliert.

2015 verfügten insgesamt 232 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) über eine Zulassung des Eisenbahn Bundesamtes für den überregionalen Güterverkehr auf dem öffentlichen Schienennetz – neben zahlreichen Werks- und Hafenbahnen. Als Wachstumsmotor leisten diese Wettbewerbsbahnen dabei einen erheblichen Beitrag zur Aufwärtsentwicklung im Güterverkehr auf der Schiene. Und sie wollen weiter wachsen: Kerkeling prognostiziert einen Marktanteil von 50 Prozent im Jahr 2020.



Nah am Markt, nah am Kunden: Anmietung nach Bedarf

Der Markt der Wettbewerbsbahnen ist sehr heterogen. Neben zahlreichen Privatbahnen, die sich auf bestimmte Regionen, Gütergruppen oder Kunden spezialisiert haben, gibt es einige wenige größere EVU, die deutschlandweit unterwegs sind. Eines haben jedoch gerade die mittelständischen privaten Bahnen oftmals gemeinsam: Sie agieren nah am Markt, dort, „wo Wachstum prognostiziert und Wagen verfügbar sind“ (NEE-Wettbewerberbericht) und behaupten sich damit erfolgreich auch in einem herausfordernden Marktumfeld.

Eine weitere Besonderheit: Gerade die mittelständischen Wettbewerbsbahnen konzentrieren sich meist auf ihr Kern-

geschäft, die Erbringung von Logistikdienstleistungen. Die Lokflotte wird bedarfsorientiert angepasst. Das heißt: Lokomotiven, Waggons und andere Schienenfahrzeuge werden projektbezogen gemietet oder geleast und nur selten gekauft. Hier setzt auch das Paribus Rail Portfolio III an und bietet die passende (Fonds-)Lok zum Transportauftrag – ein beachtliches Marktpotenzial für Vermietungsgesellschaften und eine aussichtsreiche Anlagemöglichkeit für private und institutionelle Investoren. Denn Lokomotiven sind ein langlebiges Investitionsgut. Und es ist unerheblich, aus wie vielen Waggons ein Zug besteht. Eine Lok wird immer benötigt. **I**

Langlebiges Investitionsgut – Mietlokomotiven



Mit dem Paribus Rail Portfolio III können Anleger in Lokomotiven für die Vermietung an Bahnunternehmen investieren. Beim Paribus Rail Portfolio III handelt es sich um ein Sachwertinvestment mit BaFin-Zulassung nach KAGB.

Die Investitionskriterien sehen eine diversifizierte Lokflotte mit unterschiedlichen Antriebs- und Einsatzarten sowie Leistungsklassen vor. Vier Lokomotiven befinden sich bereits im Portfolio und sind voll vermietet. Northrail, das die Betreuung der Fonds-Loks übernimmt, ist die größte Vermietungsgesellschaft für Diesellokomotiven in Deutschland und verfügt über langjährige Erfahrung im Management anlegerfinanzierter Mietlokomotiven. Die Vorgängerfonds Paribus Rail Portfolio I und II haben seit Auflegung rund 26,5 Millionen Euro Auszahlungen für ihre Anleger erwirtschaftet.