



WIRTSCHAFT INVESTMENTFONDS IMMOBILIEN VERSICHERUNGEN FONDS

PARIBUS CAPITAL

Verlockende Aussichten



SONDERDRUCK ZUR FEBRUAR-/MÄRZ-AUSGABE 2014

Paribus Capital

SCHIENENFAHRZEUGINVESTMENTS

Aufwind für die Schiene: Langfristige Trends sprechen für mehr Bahnverkehr

Kupfer aus China, Kaffee aus Brasilien, Kleidung aus Indonesien – immer mehr Waren werden über immer längere Distanzen transportiert. Doch nicht nur im Gütertransport wächst die Zahl der Verkehre, auch im Personenverkehr steigen die Anforderungen an die Mobilität. Reisedistanzen und -frequenzen nehmen aus unterschiedlichsten Gründen zu.

Die Straße allein kann diese Verkehrszuwächse nicht aufnehmen, selbst bei erheblichen Investitionen. Die Alternative: die Schiene, insbesondere wenn globalen Trends Rechnung getragen wird. Denn die zunehmende Umwelt- und Klimabelastung, die Ressourcenverknappung bei fossilen Brennstoffen, der drohende Verkehrsinfarkt in stetig wachsenden Ballungsräumen, aber auch Sicherheitsaspekte im Personenverkehr, im Güterverkehr und insbesondere bei Gefahrguttransporten sprechen für mehr Bahn. Nach den Zielen

der Europäischen Union sollen daher bis zum Jahr 2030 rund 30 Prozent des Straßengüterverkehrs über Entfernungen von mehr als 300 km auf Schiene oder Schiff verlagert werden, bis 2050 wird sogar die Verlagerung von über 50 Prozent angestrebt.

Transitland Deutschland

Als größte Volkswirtschaft und wichtigste Exportnation Europas ist Deutschland Ausgangspunkt bedeutender Warenströme und Transitland Nummer

eins in Europa. Rund 34.000 km Bahnstrecke verbinden alle Wirtschaftsregionen Deutschlands und bilden eines der dichtesten (und verkehrsreichsten) Schienennetze der Welt. Zwar hat die verhaltene Konjunktur 2012 für eine rückläufige Entwicklung im Güterverkehr in Deutschland gesorgt, der langfristige Aufwärtstrend beim Verkehrsaufkommen ist jedoch ungebrochen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sank das Transportaufkommen 2012 um 2,2 Prozent auf 4,3 Milliarden Tonnen. Keiner der Verkehrsträger Straße,



Schiene und Schiff konnte aufgrund der schwachen Konjunkturimpulse an das Niveau des Vorjahres anschließen. Die Transportleistung (Transportmenge multipliziert mit dem Transportweg) ging um durchschnittlich 1,8 Prozent auf insgesamt 637,6 Milliarden Tonnenkilometer zurück. Der Schienengüterverkehr litt dabei besonders unter den Produktionsrückgängen in der Montanindustrie. Die Transporte von Erzen, Metallen, Metallzerzeugnissen und Sekundärrohstoffen entwickelten sich deutlich rückläufig. Im europäischen Vergleich schnitten die

deutschen Güterbahnen 2012 trotz Einbußen aber überdurchschnittlich ab.

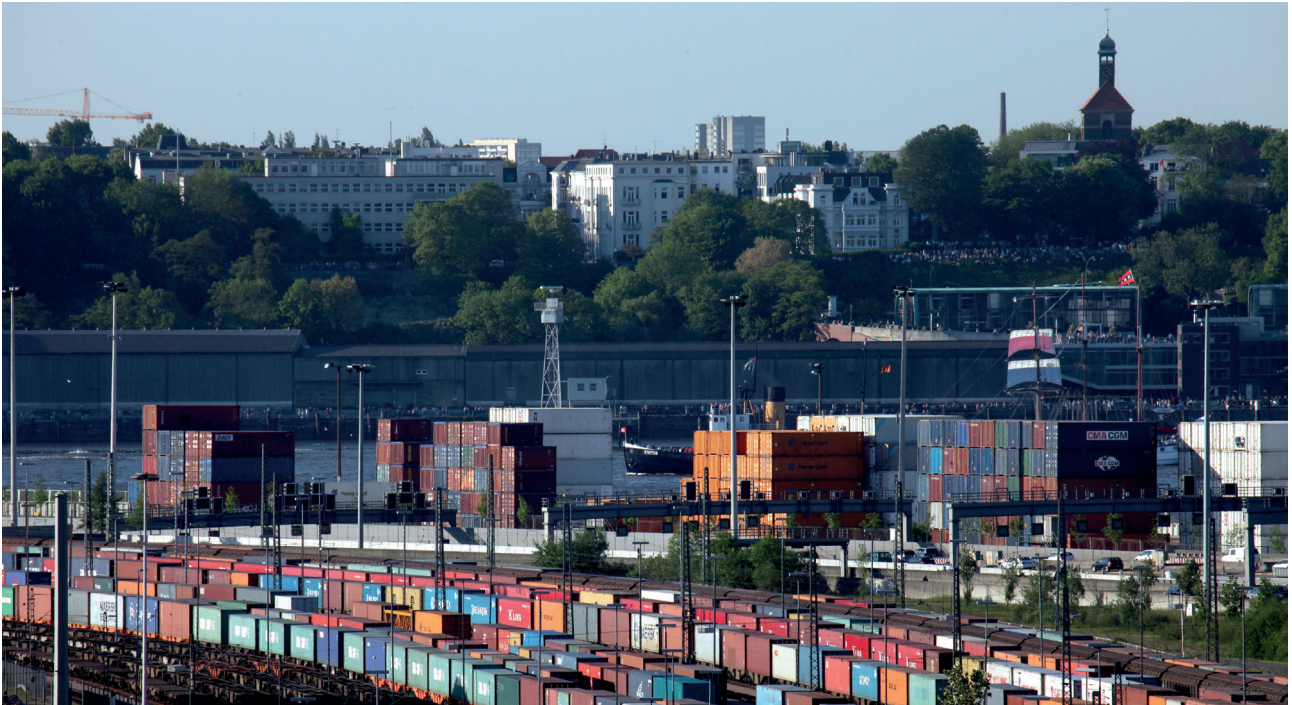
Schienengüterverkehr: mehr als 52 Prozent Zuwachs seit 1994

Seit 1994, dem Jahr der Bahnreform, hat die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr jedoch um beachtliche rund 52,4 Prozent zugelegt. In den vergangenen zehn Jahren waren es rund 35,8 Prozent Wachstum. Zum Vergleich: Der Lkw-Verkehr wuchs seit 2002 um rund 28,0 Prozent. Der Marktanteil der deut-

schen Güterbahnen bewegte sich 2012 mit 17,2 Prozent noch unter dem Spitzenwert des Jahres 2008 (17,6 Prozent), übertraf aber den Wert des Krisenjahres 2009 (16,4 Prozent) deutlich. Mit einer weiteren Konjunkturbelebung dürfte die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene wieder an Fahrt gewinnen.

**Lesen Sie weiter
auf den folgenden Seiten**





Hafen Hamburg, der Eisenbahnhafen Europas

Hafen Hamburg: der Eisenbahnhafen Europas

Der Hafen Hamburg ist Deutschlands größter Seehafen und zugleich größter Umschlagplatz für Bahncontainer in Europa. 2010 nahmen 14 Prozent des gesamtdeutschen Schienengüterverkehrs hier ihren Anfang oder ihr Ende. Über 100 Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügen über eine Vertriebszulassung für den Hafen. Mehr als ein Drittel aller im Hafen umgeschlagenen Güter gelangen auf dem Schienenweg aus dem Hinterland zum Schiff. Täglich bedienen über 200 nationale und internationale Zugverbindungen mit mehr als 4.500 Waggons den Hamburger Hafen. Insgesamt rollen rund zwei Millionen Standardcontainer (TEU) innerhalb eines Jahres über die Gleise der Hafenbahn.

Für die kommenden Jahre erwarten Marktexperten ein jährliches Wach-

tum des Schienengüterverkehrs um rund 2,5 jährlich.

Eine Besonderheit des deutschen Eisenbahnmarktes zeigt sich in der Entwicklung der verschiedenen Marktteilnehmer im Güterbahnmarkt. Denn mit 400 zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zählt die Bundesrepublik zu den am stärksten deregulierten Bahnmärkten in Europa. Die Marktentwicklung der nicht zur Deutschen Bahn AG zählenden Güterbahnen weicht dabei seit Jahren signifikant von der der DB Schenker Rail ab. So musste DB Schenker Rail nach Konzernangaben 2012 bei der Verkehrsleistung Einbußen in Höhe von rund 6,3 Prozent verkraften. Die Wettbewerbsbahnen konnten dagegen ihr Leistungsniveau um mehr als 6,5 Prozent steigern und ihren Marktanteil auf 28,6 Prozent (2011: 26,1 Prozent) ausbauen – ein Plus von nahezu zehn Prozentpunkten innerhalb von zehn Jahren.

Schienerpersonenverkehr: täglich 30 Millionen Fahrgäste im öffentlichen Linienverkehr

Im Schienenpersonenverkehr zeigte sich 2012 ein anderes Bild als im Schienengüterverkehr. Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern – motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Personenstraßenverkehr und Flugzeug – stieg die Verkehrsleistung der Bahn (in Personenkilometern) um rund 4 Prozent. Vor allem im Fernverkehr nutzten mehr Reisende die Schiene. Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes führen 2012 erstmals über 11 Milliarden Fahrgäste mit dem öffentlichen Linienverkehr (einschließlich Busse) – 30 Millionen Fahrgäste pro Tag. Wie im Schienengüterverkehr sind auch im Personenverkehr die Mitbewerber der Deutschen Bahn AG auf dem Vormarsch. Sie konnten ihren Marktanteil auf 25 Prozent (2011: 24,1 Prozent) ausbauen. Konkurrenz hat der Schienenpersonenverkehr allerdings durch die Liberalisierung des Fernbusverkehrs zu erwarten. Hier rechnen Marktexperten mit einem sprunghaften Wachstum, allerdings wird in erster Linie ein Abwanderung sehr kostenbewusster Fahrgäste vom Auto zum Bus und weniger von der Bahn zum Bus prognostiziert.

INTERVIEW

Maria Leenen: "Zukunftsprognose Marktwachstum"

Frau Leenen, die Schiene boomt. Kann man das so salopp zusammenfassen?

Leenen: Ja, das System Bahn hat weltweit anhaltend starken Rückenwind. Dabei spielen der Schiene gleich zwei Megatrends in die Hände: Die ungebremste Urbanisierung und die Globalisierung. Beide wirken sich sehr stimulierend auf die Eisenbahn aus, die ihre Stärke dort entfalten kann, wo viele Menschen oder Güter von Punkt zu Punkt befördert werden wollen. Im ländlichen Raum ist der private Pkw unschlagbar – in den Städten ist die Bahn klar im Vorteil. Ebenso verhält es sich mit Gütern: Durch die weltweite Arbeitsteilung werden Waren z. B. in Asien produziert und per Schiff nach Europa geliefert. Die Häfen sind dadurch die stetig wachsenden zentralen Umschlagpunkte zwischen See- und Landtransport, die auf eine reibungslose Anlieferung der Güter angewiesen sind.

Wie hat sich die Schienenverkehrsleistung in den zurückliegenden Jahren entwickelt?

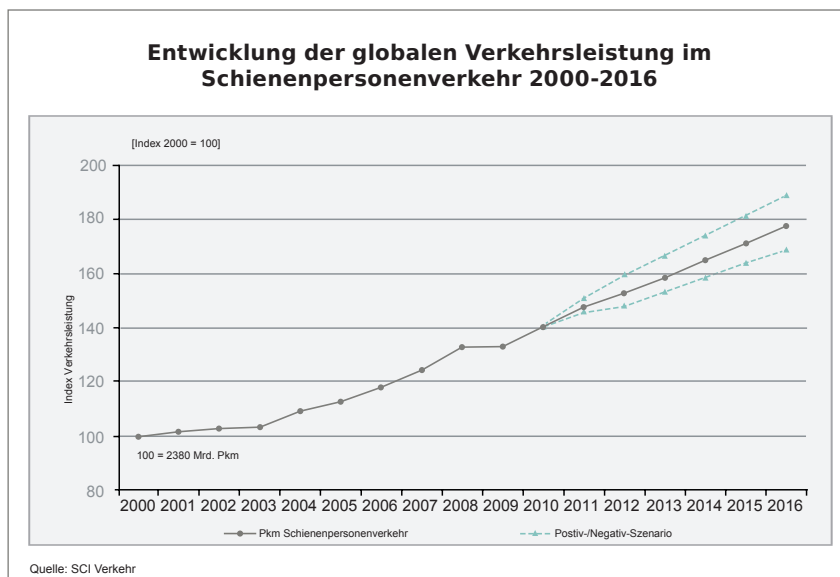
Leenen: Die Schienenverkehrsleistung hat im Trend in der letzten Dekade weltweit stetig zugenommen. Einen empfindlichen Dämpfer hat allerdings der Schienengüterverkehr durch die Krise in 2008/09 hinnehmen müssen. Noch heute ist das Niveau von 2008 nicht wieder ganz erreicht, auch wenn die Schienentransporte relativ bald nach der Krise wieder angezogen sind. Der Schienengüterverkehr weist aufgrund seiner starken Konjunkturabhängigkeit insgesamt eine deutlich höhere Volatilität als der Personenverkehr auf. Beim Personenverkehr



ist eine weniger steile, dafür aber sehr nachhaltige Wachstumsentwicklung zu verzeichnen.

Und wo geht der Trend in der Zukunft hin? Unaufhaltsames Wachstum oder Stagnation?

Leenen: Die Schiene wird weiter wachsen. Es gibt noch sehr viele Mehr-Millionen-Städte ohne vernünftige Nahverkehrssysteme und Pendlerbahnen, hier schreitet der Ausbau insbesondere der Metrosysteme weiter fort. Viele Länder – der Nahe Osten, die Türkei, aber auch die USA – planen sehr konkret



die Einführung von Hochgeschwindigkeitslinien. Auch die Infrastruktur für den Güterverkehr wird weltweit stetig ausgebaut. Die Signalsysteme stehen an fast allen Ländern der Welt vor großen Erneuerungs- und Ausbaubedarfen. Durch die riesigen Beschaffungen der Vorjahre wird der Bahnmarkt zusätzlich stimuliert. Ein Zug hat eine Lebensdauer von über 30 Jahren – bei der Infrastruktur sind die Produktlebenszyklen teilweise noch länger. Das erfordert eine intensive Instandhaltung der Systeme, die man angeschafft hat. Eine Lokomotive kostet beispielsweise über ihren Lebenszyklus das 1,5-fache an Instandhaltung, Wartung etc. gegenüber ihrem Neupreis. Das ist ein gewaltiger Nachfragetreiber für Komponentenhersteller und Werkstätten. Dennoch gibt es natürlich nach großen Anstrengungen in die Neuinvestition von Rollmaterial auch „Beschaffungspausen“, die sich nachteilig auf Marktteilnehmer auswirken können.

Wie schätzen Sie die Konkurrenzsituation zu anderen Verkehrsträgern wie zum Beispiel Lkw und den neuen Fernbussen ein?

Leenen: Der Wettbewerb ist weniger groß als gemeinhin angenommen. Es gibt starke systemimmanente Vor- und Nachteile für den jeweiligen Verkehrsträger. So hat der Lkw seine Stärke in der Feinverteilung von Waren. Es würde niemand auf die Idee kommen, die Innenstädte oder Discounter mit der Bahn zu bedienen. Umgekehrt ist es teuer und ineffizient, große Gütermengen über weite Distanzen mit dem Lkw zu befördern. Solange die Politik keine starke Veränderung der aktuellen Rahmenbedingungen forciert (Maut auf allen Bundesstraßen, Gigaliner auf der Straße), sind kaum größere Veränderungen der Wettbewerbslandschaft zu erwarten. Die Fernbusse stehen in der Tat im Wettbewerb auch mit dem Schienenpersonenfernverkehr – allerdings zielen sie auf eine andere Zielgruppe als die klassischen Bahnreisenden. Sie sprechen das preissen-

sible Publikum an, welches dafür oftmals Komfortnachteile und eine etwas längere Reisezeit in Kauf nimmt. Der Markt differenziert sich also aus – und die Bahnen müssen den steigenden Ansprüchen ihrer Kunden an das Premiumprodukt gerecht werden, wenn sie nicht Marktanteile verlieren wollen.

Welche drei größten Herausforderungen und drei größten Marktchancen sehen Sie für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)?

Leenen: Als die drei größten Herausforderungen sehe ich 1., das Betriebsergebnis im Güterverkehr zu steigern und im Personenverkehr zu sichern. 2., den demographischen Wandel innerhalb der Unternehmen und auf Kundenseite zu bewältigen. Und 3., die Qualität des Systems Schiene nachhaltig zu steigern. Die drei größten Marktchancen sind 1., dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen Mobilitätsplattform werden – unter Einbeziehung der verschiedenen Systeme wie Carsharing, Mitfahrgelegenheiten und Bürgerbusse. 2., dass die Bahnen in Deutschland von einer möglichen Ausweitung der LKW-Maut auf Bundesstraßen profitieren. Und 3., dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen sich zu Full-Service-Logistikdienstleistern weiterentwickeln, die nicht nur den Transport durchführen, sondern die gesamte logistische Kette managen.

Bahn hat also Zukunft?

Leenen: Das lässt sich eindeutig mit Ja beantworten.

Warum kann es für Eisenbahnverkehrsunternehmen wichtig und richtig sein, Miete, Leasing oder Kauf von Gebrauchtfahrzeugen für die Anschaffung von Transportmitteln in Betracht zu ziehen?

Leenen: Gerade Güterverkehrsunternehmen müssen sich in einem sehr engen Markt mit knappen Margen behaupten. Vielfach werden großvolumige Transportverträge nur über einige wenige Jahre ausgeschrieben. Da lohnt oftmals die Anschaffung eigener Fahrzeuge nicht, wenn die Anschlussnutzung nicht gesichert ist. Außerdem sind viele Bahnunternehmen grenzüberschreitend unterwegs. Je nach dem, in welchen Ländern sie unterwegs sind, benötigen sie eigens für das Land zugelassene Fahrzeuge. Auch hier lohnt ein Kauf nur, wenn die Fahrzeuge über den Lebenszyklus ausgelastet werden können oder eine entsprechende Nachfrage auf dem Gebrauchtmkt existiert. Wenn dies nicht der Fall ist, bietet sich eher Leasing oder Miete an. Entsprechende Leasingunternehmen und Lokvermietungsgesellschaften haben sich am Markt etabliert und stehen vor einem neuen Wachstumsschub.

Vielen Dank für das Gespräch.



MARKTTEILNEHMER

Von „der Bahn“ zum Bahnmarkt: Vielfalt auf deutschen Gleisen

Bei Schienenverkehr denken viele in erster Linie an die Deutsche Bahn AG. Doch „die Bahn“ gibt es nicht mehr. Seit vor 20 Jahren der deutsche Schienenverkehrsmarkt liberalisiert wurde, haben sich konzernfremde Bahnunternehmen fest im Markt etabliert.



Northrail-Diesellokomotive im Einsatz

Heute haben rund 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Zulassung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) für das deutsche Streckennetz. Und sie sind hocheffizient. Die Verkehrsleistung der Mitbewerber betrug nach DB-Angaben, im Jahr 2012, 161 Millionen Personenkilometer (2008: 116 Millionen) im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und 31,5 Millionen Tonnenkilometer (2008: 24,5 Millionen) im Güterverkehr. Das entspricht einem Marktanteil von 25 Prozent bzw. 28,6 Prozent.

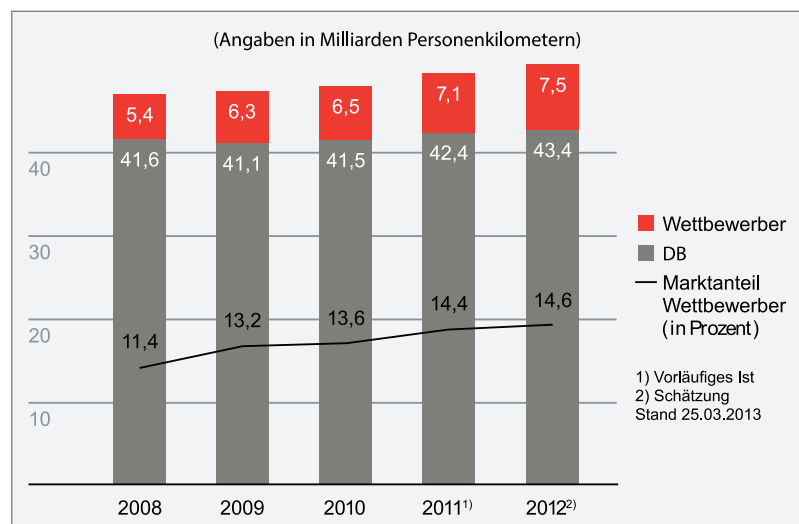
Schienengüterverkehr: Markteintrittsschwelle niedriger als im Personenverkehr

Die Zahl der Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr ist dabei deutlich höher als im Schienenpersonennahverkehr. Neben DB Schenker Rail sind etwa 30 größere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) am deutschen Güterbahnmärkte aktiv. Mehr als 300 weitere, kleine und mittlere Bahnen haben eine Zulassung. Im Personenfernverkehr stellen

sich nur wenige Marktteilnehmer der Konkurrenz der DB AG, im SPNV sind es etwa 70 Mitbewerber. Der lebhaftere Wettbewerb im Schienengüterverkehr liegt vor allem an den

niedrigeren Markteintrittsschwellen. Der Investitionsbedarf ist hier deutlich geringer als im Personenverkehr, da Loks und Waggonen eher austauschbar sind. Transportaufträge werden in der Regel

Bahnen können Verkehrsleistung im Nahverkehr weiter steigern



Quelle: Destatis, DB



den Ausfall eigener Fahrzeuge bei Wartungsbedarf aus.

Im Markt der Miet- und Leasinglokomotiven sind dabei leistungsstarke Elektro- und Dieselloks für Streckenverkehr ebenso im Angebot wie Rangier-, Zubringer- und Werkstattloks. Zu den führenden Anbietern in Zentraleuropa zählen Alpha Trains, Mitsui Rail Capital Europe (MRCE), Macquarie European Rail (ehemals CB Rail), Railpool und – im Dieselloksegment – Northrail.

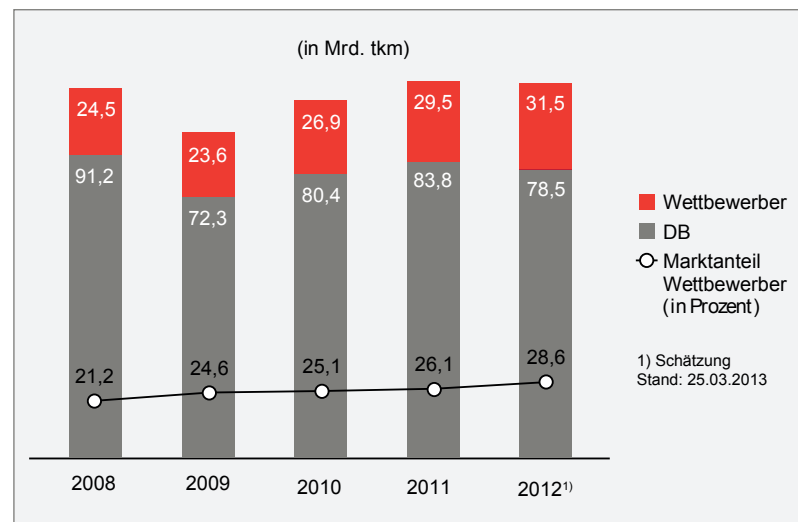
über kurze Laufzeiten vergeben. Die komplexen und oft langwierigen Ausschreibungen im SPNV-Markt erfordern dagegen sehr hohe Investitionsvolumina, da in der Regel zahlreiche Fahrzeuge nach genauen Vorgaben beschafft und betrieben werden müssen. Entsprechend sind hier vor allem finanzstarke Tochterunternehmen ausländischer Staatsbahnen aktiv. Allerdings ist - da von öffentlicher Hand subventioniert – auch die Einnahmenseite im SPNV planbar(er).



Fahrzeugbeschaffung: Kaufen, mieten, leasen?

Nicht alle Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügen über eigene Schienenfahrzeuge. Sogar der Branchenriese Deutsche Bahn greift neben dem Eigenbestand auf Mietloks zurück. Denn insbesondere im Schienengüterverkehr hat sich ein Miet- und Leasingmarkt für Lokomotiven und Waggonen etabliert. Die Gründe für das Mieten oder Leasen sind vielfältig. So bindet der Erwerb jeder Lokomotive hohe Kapitalsummen oder belastet die Kreditlinie. Zudem sind Loks überaus langlebige Investitionsgüter. Eine Anschaffung bedeutet daher auch eine langfristige Bindung an ein festgelegtes Leistungsprofil. Mietfahrzeuge können flexibel für langfristig planbare Verkehre eingesetzt werden. Oder sie bedienen temporäre Nachfragespitzen, überbrücken lange Lieferzeiten bestellter Fahrzeuge oder gleichen

Wettbewerbsbahnen verzeichnen Leistungsanstieg



Quelle: Statistisches Bundesamt, DB

LOGISTIK

Verlagerungsbeispiele Straße – Schiene

Henkel	Danone Waters Deutschland GmbH	Freixenet
Das nahezu 150 Jahre bestehende Unternehmen Henkel entwickelt weltweit führende Technologien und Marken und gehört deshalb auch zu den 500 umsatzstärksten Konzernen der Welt. Seit 2010 hat das Unternehmen im Logistikzentrum Monheim auf Schienentransport umgestellt und fährt damit sehr gut.	Die Danone Waters Deutschland GmbH, eine Schwestergesellschaft des multinationalen Lebensmittel- und Getränkekonzerns Danone, ist mit ihren Produkten Evian und Volvic Marktführer in Deutschland. Doch auch Nachhaltigkeit und die Reduktion des CO2-Fußabdrucks werden bei dem Unternehmen groß geschrieben.	Das spanische Unternehmen gehört zu den berühmtesten und größten Cava-Produzenten der Welt. Seit 2008 hat die deutsche Tochtergesellschaft des Konzerns im Hinblick auf Nachhaltigkeit Intermodalverkehre in ihr Logistikkonzept eingebunden.
Produkt Kosmetika (z. B. Haarfärbemittel, Deodorant, Shampoo, Spülung)	Produkt Mineralwasser	Produkt Sekt (Cava)
Verlagerte Tonnage 86.000 Tonnen pro Jahr, entspricht 3.000 Lkw	Verlagerte Tonnage ca. 600.000 Tonnen pro Jahr, entspricht 28.000 Lkw	Verlagerte Tonnage etwa die Hälfte der jährlichen Tonnage
Unternehmen Henkel AG & Co. KGaA	Unternehmen Danone Waters Deutschland GmbH	Unternehmen Freixenet GmbH
Motivation für Verlagerung Zuverlässigkeit, Umweltvorteile	Motivation für Verlagerung Umweltvorteile	Motivation für Verlagerung Umweltgedanke, Risikostreuung
Verlagerungszeitpunkt Januar 2010	Verlagerungszeitpunkt evian: 2006, Volvic: Januar 2010	Verlagerungszeitpunkt Dezember 2009
Strecke Wassertrüdingen (Bayern) - Monheim (Nordrhein-Westfalen)	Strecke Volvic - Riom (Frankreich) - Hockenheim, Worms und Duisburg (Deutschland)	Strecke Sant Sadurni d'Anoia (Spanien) - Perpignan oder Le Boulou (Frankreich) - Darmstadt oder Epinal (Frankreich) oder Bettembourg (Luxemburg) - Bingen
Streckenlänge ca. 500 km	Streckenlänge ca. 700 - 900 km	Streckenlänge ca. 1.500 km
Transportunternehmen BayernBahn Betriebsgesellschaft mbH, Bahnen der Stadt Monheim GmbH Wilhelm Hammesfahr GmbH & Co. KG (Logistik)	Transportunternehmen SNCF und Wincanton GmbH, Euro Cargo Rail SAS und DB Schenker Rail Deutschland AG	Transportunternehmen 1. DB Schenker Rail Deutschland AG, DHL FoodServices GmbH (Logistik) 2. Lorry-Rail S.A. Vos Logistics Oss BV (Logistik) 3. DB Schenker Rail Deutschland AG, SNCF, Europorte France Euro rail NV/SA (Logistik)

BMW: Auf der Schiene nach China

China hat sich neben den USA zum wichtigsten Absatzmarkt deutscher Premium-Automarken entwickelt. BMW hat in den vergangenen Jahren in Chongqing und Shenyang, China, sogar eigene Produktionsstätten eröffnet, in denen Fahrzeuge

(nicht nur) für den asiatischen Markt montiert werden. Beim Transport der Bauteile und Komponenten aus Deutschland nach China setzen die Münchner dabei auf die Schiene. Seit September 2011 lässt BMW 40 Container per Bahn von Leipzig nach Shenyang transportieren – jeden Tag,

rund 11.000 km weit. Mit einer Transitzeit von nur 23 Tagen ist die Bahn dabei doppelt so schnell wie ein Containerschiff und weitaus günstiger als Luftfracht – ein Beispiel einer erfolgreichen Verkehrsverlagerung, die nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch sinnvoll ist.

SCHIENENFAHRZEUGINVESTMENTS

Vom Waggon zum Zug: Lokomotiven in Deutschland

Etwa 40.000 Lokomotiven – Triebköpfe von Hochgeschwindigkeitszügen und Triebwagen im Personenverkehr nicht eingerechnet – sind derzeit in Europa im Einsatz, rund 3.300 davon in Deutschland. Das Verhältnis der Hauptantriebsarten Diesel und Elektro ist relativ ausgewogen. Der aktuellen VDV-Statistik zufolge, verfügen rund 41,6 Prozent der Loks auf deutschen Gleisen über einen Elektroantrieb, rund 51,1 Prozent haben einen Dieselmotor. Zu den verbleibenden 7,8 Prozent mit anderen Antriebsarten zählen beispielsweise historische Dampfloks, aber auch moderne Hybrid-Schienenfahrzeuge.



Beladen eines Güterzuges mit Containern

Bei den meisten Bahntransporten kommen dabei, zumindest im Güterverkehr, sowohl Elektro- als auch Dieselloks zum Einsatz. Vereinfacht gesagt, E-Loks fahren schnell und weit, Dieselloks übernehmen die erste und die letzte Meile sowie alle Streckenverkehre ohne Bahnstrom.

Fernverkehr: Elektroloks erste Wahl

Elektroloks werden vor allem im Fernverkehr eingesetzt. Sie punkten mit hoher Leistungsfähigkeit, hervorragender Energieeffizienz und bequemem Betrieb ohne Tankstopps. Der Nachteil: Ohne Bahnstromanschluss können E-Loks nicht fahren. Anders als Dieselloks können sie zum Beispiel nicht selbständig in Werkstätten oder durch Waschanlagen fahren. Auch in Ruhezeiten müssen sie auf einem regulären Gleis unter Strom stehen – oder von der Diesellok rangiert werden.

Beispiele für modernen Elektro-Lokomotivbau sind die Baureihen Siemens Vectron, Bombardier TRAXX und Alstom Prima II. Sie werden nahezu ausschließ-

lich als Mehrsystemlokomotiven für den grenzüberschreitenden Verkehr angeboten. Die Vectron-Familie ist dabei ausgelegt für den schnellen Personen- und schweren Güterverkehr, die TRAXX-Familie für den mittelschweren Güter- und Personenverkehr. Die Lokomotivfamilie Prima findet bevorzugt im schweren Güterverkehr Verwendung, in einzelnen Ländern auch im Personenverkehr.

Rangieren und Zustellen: Am besten per Diesellok

Der Rangier- und Zustellverkehr ist fast ausschließlich die Domäne der Dieselloks. Denn auf Hafens-, Werksgeländen und Terminals stören Stromleitungen oftmals den Güterumschlag. Eine Ausnahme bilden hochmoderne Anlagen des Kombinierten Verkehrs: Hier fahren Elektroloks mit Schwung auf das Entladegleis ohne Oberleitung ein und erhalten nach 700 m wieder Stromkontakt. Zudem greifen Personen- und Güterverkehr auf wenig befahrenen Strecken oder in schwierigem Gelände, wo eine Stromversorgung

nur mit großem Aufwand bereitzustellen wäre, auf Diesellokomotiven zurück. Denn anders als ihr elektrisches Pendant führen Dieselloks ihren Energiebedarf mit sich und sind dadurch flexibler einsetzbar als ihre elektrischen Schwestern. Ist ein Gleis vorhanden und der Tank voll, kann eine Diesellok alles überall hinfahren.

Dieselloks: Für jedes Einsatzgebiet die passende Lok

Diesellokomotiven lassen sich im Wesentlichen in vier Segmente einteilen: Streckendieselloks, Universalloks und große Rangierloks, kleine Rangierloks sowie Diesellokomotiven für den Personenverkehr. Das Durchschnittsalter der in Europa eingesetzten Dieselloks ist mit 35 Jahren vergleichsweise hoch. Die lange Nutzungsdauer liegt aber weniger in einer Überalterung des Bestandes begründet, als in den guten Möglichkeiten, Diesellokomotiven zu remotorisieren und zu modernisieren.

Die wichtigsten Produktfamilien bei den Universal- und den Rangierloks mit Dieselantrieb stammen von Vossloh Locomotives und Voith. Diese Loks sind streckendiensttauglich, ihr Schwerpunkt liegt jedoch im anspruchsvollen Rangier- und Zubringerverkehr. Dazu zählen unter anderem die modular angelegte Vossloh G 6, die auch als Dual Mode-Lok mit kombinierten Diesel- und Elektroantrieb entwickelt wird sowie die schwere Voith Gravita, von der allein die Deutsche Bahn AG 2008 130 Fahrzeuge bestellt hat.

SCHIENENFAHRZEUGINVESTMENTS

Die Bahn führt: Verkehrsträger im Energievergleich

Auf dem Weltklimagipfel in Katar haben die Mitgliedstaaten der Europäischen Union die verbindlichen Vorgaben des Kyoto-Protokolls – die Senkung der Treibhausgasemissionen um 20 Prozent im Vergleich zum Niveau von 1990 bis 2020 fortgeschrieben.

Der ehemalige Bundesumweltminister Peter Altmaier kündigte für die Zeit ab 2014 sogar eine Verminderung der deutschen Emissionen um 30 Prozent an. Ein ehrgeiziges Ziel, das im Transportsektor ohne deutliche Zuwächse beim Schienenverkehr nicht zu erreichen ist. Denn bei Emissionswerten und Primärenergieverbrauch verfügt die Bahn über einen deutlichen Systemvorteil. Einer der Gründe: der extrem geringe Lauf- und Rollwiderstand von Eisenbahnwaggons. Die Räder eines Güterwagens berühren die Gleise nur auf einer Fläche in der Größe eines Fingernagels. Das bedeutet: Ein erwachsener Mensch kann einen voll belade-

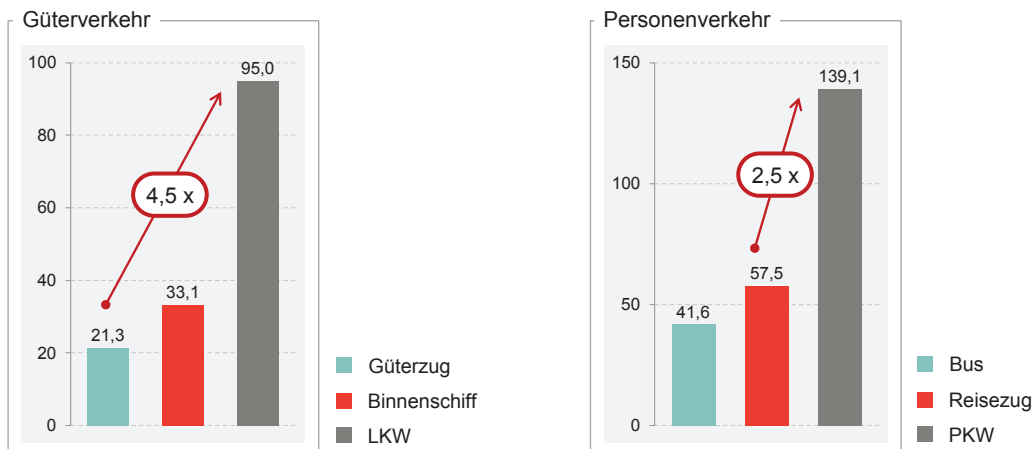
nen Güterwagen allein mit Muskelkraft schieben – ohne jegliche Hilfsmittel.

Energieverbrauch: In zehn Jahren um nahezu ein Drittel gesenkt

Durch den Einsatz immer energieeffizienterer Fahrzeuge ist zudem der Primärenergieverbrauch im Schienengüterverkehr innerhalb von zehn Jahren um 30 Prozentpunkte gesunken, im Straßengüterverkehr waren es nur 18,4 Prozentpunkte. Im Ergebnis benötigt ein Güterzug pro Tonnenkilometer nur etwa ein Viertel des Energieverbrauchs eines Lkws – bei rund 82 Prozent weniger CO₂-Emissionen. Bei einem einzigen Trans-

port von 1.000 Tonnen Fracht auf der Strecke Rotterdam - Genua spart ein elektrifizierter Zug damit gegenüber einem Lkw (40 t, Euro 5) mehr als 220.000 kWh Energie und 66 t CO₂-Emissionen ein. Aber auch im Personenverkehr punktet die Bahn. Bei einer Fahrt von Hamburg nach München verbraucht ein Mittelklassewagen jüngeren Baujahres (Diesel, Euro 5) 59,5 Liter Benzinäquivalent. Ein ICE liegt auf derselben Strecke mit durchschnittlicher Auslastung bei nur 16,9 Litern Benzinäquivalent pro Person. Ist der Zug voll belegt, verringert sich dieser Wert auf 8,2 Liter/Person. Im Pkw sind es bei vier Insassen immer noch 14,9 Liter.

Emissionen der Verkehrsträger im Vergleich



Quelle: IFEU 2012

Spezifischer CO₂-Ausstoß in g/Personenkilometer bzw. g/Tonnenkilometer im Jahr 2011 (In: Wer hat die Nase vorn? Der Umweltvergleich der Verkehrsträger. Herausgeber: Allianz pro Schiene, VDB Verband der Bahnindustrie in Deutschland, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Umweltbundesamt. Innotrans 2012)

LOKPORTRAITS

Rangierlokomotive G 6 ME: Investition mit Zukunftssicherheit



Als innovativer Vertreter des neuen erfolgreichen Plattformkonzepts wurde die **G6 ME** erstmals auf der InnoTrans 2012 in Berlin vorgestellt.

Die steigenden Energiekosten gewinnen bei der Wertung der Wettbewerbsfähigkeit von Lokomotiven zunehmend an Bedeutung. Vor allem Aspekte wie Nachhaltigkeit, Kraftstoffverbrauch und Energieeffizienz sind auf Käuferseite gefragt. Ausschlaggebend sind außerdem Bestnoten bei Ergonomie, Leistungsdichte, Geräuschentwicklung und Emissionswerten. Und: eine höhere Leistungsfähigkeit muss immer auch mit einer verbesserten Wirtschaftlichkeit einhergehen. Hierzu zählen vor allem Faktoren wie Auslastung der Loks und ihr Kraftstoffverbrauch. Umso wichtiger ist die genaue Konfiguration des Antriebs auf den betrieblichen Lok-Einsatz.

Hier setzt Vossloh Locomotives mit dem Produktbaukasten der Vossloh G 6-Loktypen an. Auf Basis der zugelassenen, hydraulischen G 6-Lokomotive wird zusätzlich ein elektrischer Antriebsstrang angeboten. Als Optionen stehen neben Dieselmotoren (wahlweise ein oder mehrmotorig) mittelfristig Batteriespeichersysteme und Hybridanwendungen zur Auswahl. Durch diese modulare Bauweise

können die Loks mit dem technologischen Fortschritt mithalten und die Ursprungsinvestitionen über einen langen Zeitraum hinweg geschützt bleiben. Dank standardisierter mechanischer und elektrischer Schnittstellen lassen sich zudem Innovationen jederzeit kostensparend nachrüsten.

„Für das inhabergeführte Hamburger Emissionshaus, die Paribus Capital GmbH, spielten bei der Erweiterung der Lokflotte (Paribus Rail Portfolio III) um die dieselelektrische Rangierlok G 6 ME von Vossloh Locomotives Aspekte wie Investitionsschutz, Fahrzeugverfügbarkeit und die Möglichkeit zu permanenter Verbrauchsoptimierung eine ebenso wichtige Rolle wie die Anschaffungskosten oder die Erfüllung funktioneller Anforderungsparameter.“ Horst Hackenthal, Director Sales Germany, Vossloh Locomotives GmbH

Der Rangierbetrieb der Vossloh G 6 zeichnet sich durch einen sehr hohen Leerlaufanteil aus – ein wichtiger Aspekt hinsichtlich Kraftstoff- und Energieverbrauch.

Durch das Mehrmotorenfahrzeugkonzept lassen sich mit der mehrmotorigen Antriebsvariante G 6 ME (Multi Engine) im Rangierbetrieb Kraftstoffeinsparungen von ungefähr 30 Prozent realisieren. Außerdem bemerkenswert: Die G 6 ME ist die erste Diesellok, welche die jüngst verschärften Emissionswerte für den Schienenverkehr deutlich unterbietet. Statt dafür allerdings geeignete Großdiesel kostintensiv neu zu entwickeln, wurde dieser Loktyp mit speziell für Bahnanwendungen zertifizierten Dieselmotoren mit je 350 kW ausgerüstet. Die Abgasemissionen orientieren sich an aktuellen Standards der Automobilindustrie, womit diese Technologie die Bahn-Abgasnormen mehr als erfüllt. Kombiniert man beide Antriebsmodule, erhöht sich die Antriebsleistung auf 700 kW. Ferner bietet die Kaltstartfähigkeit der standardisierten Dieselmotoren optimale Voraussetzungen für einen effektiven Start-Stopp-Betrieb – ein Plus in punkto Umweltfreundlichkeit. Und – nicht zuletzt wichtig für Betreiber der Loks – derartige Motoren aus einer Großserienfertigung bieten enorme Vorteile bei der Ersatzteilversorgung und Instandhaltung.

LOKPORTRAITS

Vectron: Energieeffizienz auf europäischen Gleisen

Die Siemens Vectron, die Nachfolgeserie des Eurosprinters, ist eine modular aufgebaute Elektrolokomotive für Personen- und Güterverkehr.

Zugeschnitten auf die Kundenwünsche und -bedarfe im europäischen Markt hinsichtlich Leistung, Energie- und damit Kosteneffizienz sowie Mehrgeschwindigkeit, ist die Vectron als Gleichstrom-, Wechselstrom- oder Mehrgeschwindigkeitlokomotive mit einer Leistung von maximal 6.400 kW und einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h erhältlich.

Beim Faktor Energieeffizienz setzt die Vectron gleichermaßen auf die Weiterentwicklung bereits erprobter Technik als auch auf Innovationen. So ist sie standardmäßig mit einer Netzzurückspiegelung ausgestattet, die die Bremsener-

gie in die Oberleitung zurückspeist. Die Energiemenge hängt dabei von der Streckentypologie ab – eine Technologie, die sich bereits beim Vorläufer Eurosprinter bewährt hat. In Slowenien beispielsweise konnte bis zu 24 Prozent der für den Lokbetrieb notwendigen Energie zurückgewonnen werden – eine beachtliche Energie- und damit Kostenersparnis.

Neu ist: Die Vectron verfügt über einen Öko-Mode für Zeiten, in denen sie aufgerüstet – „an“ – auf dem Gleis steht und wartet. Beispielsweise auf einen anderen Zug oder ein Signal. Durch

das Abschalten diverser energietreibender Funktionen lässt sich der Energieverbrauch im Öko-Mode um rund 40 Prozent absenken. Zusätzlich in der Entwicklung befindet sich ein Fahrerassistenzsystem, das den Lokführer bei einer energieoptimalen Fahrweise unterstützt. Simulationen mit optimierter und automatisierter Fahr- und Bremssteuerungen ergeben zusätzliche Energieeinsparungen von rund 10 Prozent im Fahrbetrieb. Und sollte eine Vectron in einigen Jahrzehnten verschrottet werden müssen: 98 Prozent der 85-Tonnen-Lok sind recyclebar. Auch das kann eine Ersparnis sein.



(Bild: Siemens AG)

Die Vectron von Siemens

INTERVIEW

Aus der Geldentwertungsfalle auf die Schiene

Mein Geld im Interview mit Thomas Böcher, Geschäftsführer der Paribus Capital GmbH.



Thomas Böcher, Geschäftsführer Paribus Capital GmbH

Das Zinsniveau befindet sich auf einem historischen Tief, ohne Aussicht auf Änderung. Was bedeutet das für Kapitalanleger?

Böcher: „Im aktuellen Marktumfeld benötigen Anleger Renditen von mindestens 2,2 Prozent, allein um den Geldwert (nach Abgeltungssteuer) zu erhalten und einer Vermögensvernichtung durch eine negative Realverzinsung entgegenzuwirken. Wer Vermögen aufbauen will, braucht entsprechend mehr Rendite – und muss mehr Risiken eingehen. Viele Anlegerportfolios sind derzeit vor allem auf Sicherheit ausgerichtet. Diese Strategie verschenkt bares Geld.

Die Anleger geraten in die Geldwertentwertungsfalle. Die goldene Mitte ist das Ziel. Denn zu wenig Risiko ist genauso schlecht wie zu viel Risiko. 2014 bleiben geschlossene Sachwertinvestments damit von elementarer Bedeutung für die Anleger. Richtig kalkuliert können sie attraktive Renditen bei überschaubaren Risiken erwirtschaften – auch im Niedrigzinsumfeld.

Also keine attraktive Rendite ohne geschlossene Sachwertinvestments?

Böcher: Grundsätzlich gilt: Unternehmerische Beteiligungen können Anlegern Investmentchancen eröffnen, die

aufgrund der hohen Investitionssummen oder anderer Eintrittsbarrieren sonst verschlossen blieben. Das gilt für Immobilien, aber auch für Flugzeuge, Lokomotiven oder Windkraftanlagen. 2013 war dabei ein Jahr der Zäsur für den Beteiligungsmarkt und von einer großen Zurückhaltung geprägt. Der Hintergrund: Schlagzeilen durch insolvente Fonds und Emissionshäuser und die Unsicherheiten durch die Umsetzung der AIFM-Vorgaben in deutsches Recht. Die klare Botschaft dabei: Das neue Kapitalanlagegesetz hat unternehmerische Beteiligungen regulatorisch auf eine Stufe mit anderen Anlageklassen gestellt und ist

in dieser Hinsicht absolut begrüßenswert. Dennoch ist nicht jede Sachwertanlage empfehlenswert. Der Anleger sollte auf Details achten, wie zum Beispiel eine nachhaltige Leistungsbilanz des Initiators. Eigentlich der „Klassiker“, der als Entscheidungsgrundlage mit herangezogen werden muss. Bei dem aktuellen Marktniveau kommt der Anleger 2014 nicht an einem Sachwertinvestment vorbei, ohne wissentlich zu entsparen. Sicherer Kapitalverzehr oder Unsicherheit in der Rendite? Da liegt die Wahl klar auf der Hand. Die Schlüsselfunktion unternehmerischer Beteiligungen für Vermögensaufbau und -sicherung wieder stärker in den Fokus der Anleger und Anlageberater rücken. Davon bin ich überzeugt.

Und warum setzt Paribus Capital gerade auf Lokomotivenfonds?

Böcher: Lokomotiven sind rollende Sachwerte mit hoher Wertbeständigkeit. Als wir 2008 den ersten deutschen Eisenbahnfonds auflegten, war das ein Pionierinvestment in einem wachstumsstarken, aber aus Anlegersicht völlig unerschlossenen Markt. Inzwischen umfasst die Lokflotte der Paribus Rail Portfolios I und II mehr als 80 Lokomotiven. Assetmanager Northrail hat sich zum führenden Anbieter von Mietdieselloks in Deutschland entwickelt. Derzeit steht das Paribus Rail Portfolio III zur Zeichnung offen. Der neue Fonds setzt weiterhin auf bewährte Diesellokomotiven für Ran-

ger- und Zubringerdienste im Güterverkehr. Zusätzlich bezieht die Investmentstrategie den Personenverkehr auf der Schiene ein. So wurden neben einer ersten Diesellok auch bereits zwei neue Elektrolokomotiven vom Typ Siemens Vectron AC an den Fonds abgeliefert. Die Nachfrage nach diesem Loktyp – laut Herstellerinformationen eine Universallokomotive für den europäischen Markt – ist sehr hoch, so dass die neuen Loks bereits ab Ablieferung für mindestens drei Jahre nach Schweden vermietet sind. Weitere Zukäufe prüfen wir derzeit.

Vielen Dank für das Gespräch.

INTERVIEW

Ungewöhnliche Ideen zur Fremdfinanzierung von Schienenfahrzeugen

Mein Geld im Interview mit Rudolf Wesseln von der UniCreditLeasing Finance GmbH.

Die UniCredit Leasing-Gruppe unterstützt Unternehmen bei der Finanzierung des notwendigen Schienenequipments, wie zum Beispiel Lokomotiven und Güterwagen.

Warum ist dies für Sie ein interessantes Geschäftsfeld?

Wesseln: Eine funktionierende und effiziente Infrastruktur ist insbesondere für stark besiedelte Industrienationen wie Deutschland von herausragender Bedeutung für einen nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg. Sie dient der Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität und des Gemeinwohls. Durch die fortschreitende Globalisierung werden zunehmend Güter im Ausland hergestellt und nach Europa zum Verkauf oder zur Veredelung verschickt. Zum

Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit ist ein schneller, kostengünstiger und verlässlicher Personen- und Güterverkehr unerlässlich. Und nicht zu vergessen die Umweltaspekte, die bei der Bewältigung des Verkehrsaufkommens eine wichtige Rolle spielen.

Das Straßennetz in Deutschland ist besonders in den Ballungsgebieten an seiner Belastungsgrenze angekommen. Allein im Lkw-Verkehr verursacht die notwendige Einhaltung der Ruhezeiten für die Fahrer geringe Parkkapazitäten und viele Staus. Dies wirkt sich negativ auf die Logistikkette aus. Gleichzeitig steigen die Kosten im Straßenverkehr stetig. Denken Sie nur an die Lkw-Maut und die Treibstoffkosten. Für längere Strecken ist der Transport von Gütern auf dem Schienenweg daher meist wirt-

schaftlicher, da der Energieverbrauch deutlich geringer ist als beim Transport mit Lkws. Ein Zug kann bis zu 40-50 Lkw-Fahrten ersetzen. Hinzukommt die Langlebigkeit der Schienenfahrzeuge: Lokomotiven und Güterwagen kommen durch die robuste Bauweise mindestens 25-30 Jahre zum Einsatz, Lkws werden hingegen meist nach einer Nutzungsdauer von fünf Jahren ersetzt.

All dies sind gute Gründe, warum sich die UniCredit Leasing-Gruppe als einer der Pioniere der Eisenbahnfinanzierung im Privatbahnsektor bereits vor 15 Jahren dazu entschlossen hat, sich als Finanzierungspartner von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Vermietgesellschaften in Deutschland zu engagieren. Wir sind daran interessiert, am Ende der Leasing- oder Kreditlaufzeit



Die **UniCredit Leasing-Gruppe** unterstützt Unternehmen bei der Finanzierung des notwendigen Schienenequipments

unser eingesetztes Kapital inklusive einer angemessenen Verzinsung wieder zurückerhalten. Hierfür sind solvente Finanzierungsnehmer, eine passende Projektstruktur und eine entsprechende Sicherheitenausstattung - falls doch mal während der Finanzierungslaufzeit etwas schief geht - entscheidend. Der wichtigste Baustein neben der Projektstruktur ist die Werthaltigkeit des finanzierten Wirtschaftsgutes. Aufgrund der langen Lebensdauer, der robusten Bauweise und der meist flexiblen Einsatzmöglichkeiten, ist diese bei Schienenfahrzeugen aller Art – insbesondere Lokomotiven und Güterzüge – gut.

Welche Finanzierungsformen sind besonders gefragt?

Wesseln: Aktuell fragen unsere Kunden nach klassischen Leasing- und objektbasierten Kreditfinanzierungen von Schienenfahrzeugen sowie verstärkt nach speziell auf die jeweiligen Bedürfnisse abgestimmten Projektfinanzierungslösungen.

Paribus Capital hat mit den Paribus Rail Portfolios bis heute drei Eisenbahnfonds aufgelegt, die mit ihren Lokflotten auf den Schienen Deutschlands und Europas unterwegs sind. Allein 40 dieser Lokomotiven haben Sie über Fremdkapital finanziert. Warum ist das eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten?

Jede Fahrt eines Lkws, die durch einen Transport auf dem Schienenweg ersetzt wird, ist ein Gewinn für unsere Umwelt und ein weiterer Schritt zur Vermeidung eines Verkehrsinfarktes in Deutschland. Wir alle profitieren davon. Es lassen sich noch drei weitere klare Gewinner ausmachen. Erstens die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die durch das Engagement von Fondshäusern wie Paribus Capital, von Investoren und Finanzierungsgebern einen Zugriff auf modernes Fahrzeugmaterial erhalten, welches flexibel eingesetzt werden kann und wartungsarm, zuverlässig und kostengünstig im Unterhalt ist. Zweitens die (Privat-)Investoren, die Eigenkapital zur Finanzierung von Schienenfahrzeugen zur Verfügung stellen und dafür eine adäquate Verzinsung erhalten. Und last, but not least sind es – fairerweise – auch wir als Fremdkapitalgeber, die durch die Bereitstellung von Kapital Zinserträge generieren.

Eisenbahninvestments sind also lohnend, sowohl für Kreditgeber als auch für Privatanleger?

Wesseln: Im derzeitigen wirtschaftlichen Umfeld halten wir die Investition in Eisenbahnfahrzeuge für sinnvoll. Wie bei allen anderen Investitionen ist dies jedoch keine Garantie für die Zukunft, dass es nicht zu Verlusten kommen kann, falls sich das wirtschaftliche Um-

feld deutlich eintrüben sollte. Die besondere Attraktivität von Investitionen in Schienenfahrzeuge ist, dass man sie tatsächlich "live und in Farbe" erleben kann – dies ist bei vielen anderen verbrieften Anlagealternativen eher nicht der Fall. Gern gehen wir detailliert auf die angesprochenen Themen in einem persönlichen Gespräch mit interessierten Kunden, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Investoren ein.

Vielen Dank für das Gespräch.



Rudolf Wesseln

Head of Origination
Structured Finance UniCredit
Leasing Finance GmbH

SCHIENENFAHRZEUGINVESTMENTS

Branchenkenntnis und -kontakte als Schlüssel zum Anlageerfolg

Man kennt sich am Eisenbahnmarkt.

Ohne detailliertes Marktwissen und umfassende Branchenkontakte ist es schwer, eine Lok (oder einen Waggon) ertragreich aufs Gleis zu bringen. Von entsprechend großer Bedeutung für den Anlageerfolg eines Railinvestments ist daher die Marktexpertise des Assetmanagers, um die richtigen Lokomotiven zu marktgerechten Preisen einzukaufen und zu vermieten. Für die Lokomotiven der Eisenbahnfonds der Paribus Capital – erkennbar an der orangefarbenen Lackierung – übernimmt die Hamburger Northrail GmbH (Northrail) das Assetmanagement.

Nah am Markt und dicht am Kunden: die Northrail GmbH

2008 gegründet, hat sich Northrail seit seinem Start ins Mietlokomotivegeschäft zu einem führenden Anbieter von Mietdieselloks in Deutschland entwickelt und zählt nach eigenen Angaben zu den zehn größten Lokvermietgesellschaften Europas. Die Northrail-Lokflotte umfasst derzeit mehr als 80 Fahrzeuge, schwerpunktmäßig Dieselloks mit Mittelführerstand für Rangierdienste und Streckenverkehre, darunter 19 weitgehend baugleiche Lokomotiven der Baureihe

Voith Gravita und ein Dutzend Loks des Typs Vossloh/MaK G 1205/G 1206. Ergänzt wird dieser Kernbestand durch vier Elektrolokomotiven – unter anderem zwei erst kürzlich abgelieferte, neue Siemens Vectron AC – sowie mehrere Kleinloks.

Der geographische Einsatzschwerpunkt der Northrail-Loks liegt in Deutschland. Aber auch auf dänischen, polnischen, österreichischen, schwedischen und Schweizer Gleisen sind beziehungsweise waren Northrail-Loks bereits im Einsatz. Interessant: Gerade Länder, die über ein dichtes E-Streckennetz verfügen, sind dankbare Abnehmer von Dieseltraktionen für Zubringer- und Rangierdienste auf der sogenannten ersten und letzten Meile.

Mieten statt Kaufen: 100 Kunden in fünf Jahren

Der Kundenkreis ist breit gestreut. Denn Northrail stellt getreu seiner Geschäftsphilosophie Lokomotiven für grundsätzlich alle Unternehmen bereit, die Bedarfe an Loks haben und berechtigt sind, diese zu bewegen. Seit Unternehmensgründung wurden bereits rund 100 unterschiedliche Kunden bedient: kleine und

große, private und staatliche Eisenbahnunternehmen, Häfen und Großindustrie, Lokhersteller und Lokwerkstätten, Logistikdienstleister und Bahninfrastrukturunternehmen. Die Gründe zum Anmieten von Lokomotiven sind unterschiedlich. Grundsätzlich gilt: Jeder Kauf bindet hohe Kapitalsummen oder belastet die Kreditlinie. Zudem bedeutet jede Kaufentscheidung eine langfristige Bindung an einen bestimmten Loktyp mit festgelegtem Einsatz- und Leistungsprofil. Mit Mietloks können Unternehmen flexibler reagieren, ob auf Bedarfsspitzen oder bei Reparaturbedarf der eigenen Lok, auf neue Verkehrsaufträge oder neue technische Anforderungen. Sämtliche Northrail-Loks können dabei „trocken“, mit Basis-Wartungspaket oder als Full-Service-Angebot angemietet werden. Seit November 2011 verfügt Northrail mit ihrem Tochterunternehmen Northrail Technical Service GmbH (NTS) über zwei voll ausgerüstete und lizenzierte Lokwerkstätten in Hamburg und Kiel. Ob mit Dieselmotor oder Stromabnehmer, ob Northrail-orange, DB-rot, gelb oder bunt: die inzwischen 40 NTS-Mitarbeiter kümmern sich um jedes Schienenfahrzeug und bringen es (fast immer) zurück aufs Gleis.

Wer fährt orange? Ein Auszug aktueller und vergangener Mieter der Northrail GmbH

BLG AutoRail GmbH, Mainz
CFL Cargo Deutschland GmbH, Niebüll
Chemion Logistik GmbH, Leverkusen
Delta Rail GmbH, Frankfurt/Oder
Deutsche Bahn AG/DB Schenker Rail AG/DB Fernverkehr AG
HGB Hessische Güterbahn GmbH, Buseck
HLG Holzlogistik und Güterbahn GmbH, Bebra
InfraServ GmbH & Co. Höchst KG, Frankfurt/Main
LaS Logistik auf Schienen GmbH, Duisburg
METRANS Rail (Deutschland) GmbH, Sebnitz-Mittelndorf

mkb Mindener Kreisbahnen GmbH, Minden
PCK Raffinerie GmbH, Schwedt/Oder
Regental Fahrzeugwerkstätten GmbH, Neumark/
Schwandorf/Viechtach
Seehafen Kiel GmbH, Kiel
SHH Städtische Häfen Hannover, Hannover
Thyssen Krupp Steel, Duisburg
Voith AG, Kiel/Heidenheim
Vossloh Locomotives GmbH, Kiel
Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH, Herne

INTERVIEW

Sachverständiger Gebel spricht mit Mein Geld

Mein Geld im Interview mit dem Sachverständigen für Lokomotiven

Herr Gebel, Sie sind Gutachter und Sachverständiger für Lokomotiven. Kann man sich Ihre Tätigkeit ähnlich der eines Kfz-Gutachters vorstellen?

Gebel: Als Sachverständiger für Schienenfahrzeuge habe ich meinen Schwerpunkt auf Lokomotiven gelegt. Für diese Tätigkeit bin ich von verschiedenen Eisenbahn-Aufsichtsbehörden des Bundes und der Länder oder auch der Industrie und Handelskammer Mittlerer Niederrhein anerkannt. Diese behördliche Anerkennung kennt der Kfz-Gutachter nicht, der der IHK schon. Bei den Schienenfahrzeugen geht es immer um das System Schiene, was sich in der Anerkennung der Sachverständigen widerspiegelt. Und dann bin ich auch noch als reiner Gutachter tätig und hier ist der Vergleich mit dem Kfz-Gutachter passend.

Mit unserem Pkw fahren wir alle zwei Jahre in die Werkstatt zur Hauptuntersuchung und lassen uns eine neue TÜV-Plakette ausstellen. Bei Lokomotiven stehen ebenfalls Hauptuntersuchungen an. Unterscheiden sich die

se eigentlich sehr in Art und Umfang im Vergleich zum Pkw?

Gebel: Es ist richtig, dass alle Schienenfahrzeuge, die in Deutschland verkehren, planmäßig wiederkehrend zu untersu-



Dietmar Gebel, Sachverständiger und Gutachter für Schienenfahrzeuge

chen sind. Der Gesetzgeber schreibt dies alle sechs Jahre vor, wobei diese Frist

zweimal hintereinander bis zu acht Jahre verlängert werden kann – wenn der Zustand des Fahrzeuges das erlaubt. Dann wird das Fahrzeug der Hauptuntersuchung (HU) zugeführt, deren Umfang und Ausprägung durch Normen, Standards und anerkannte Regeln der Technik definiert werden. Hier spielen auch Herstellerangaben eine Rolle. Der Umfang der HU ist da sicherlich ein deutlich umfangreicher als beim eigenen Pkw. Denken Sie allein an die Bremsanlage einer Lok, die ja zum Beispiel einen Güterzug mit einem Gewicht von 1.200 Tonnen aus 100 km/h sicher abbremsen muss. Da sind andere Komponenten mit sehr hoher Sicherheit gegen Versagen verbaut, als dies bei einem Pkw oder Lkw der Fall ist. Aber auch die Radsätze und Fahrwerke der Loks sind mit hohen Prüfaufgaben belegt, was nicht zuletzt durch bekannte Unfälle wie Eschede immer weiter verschärft wurde. Das kennen Sie vom Pkw in dieser Form nicht, dass solche Vorgaben seitens der behördlichen Aufsicht existieren. Da ist die HU für den Halter der Lok eine wirtschaftlich relevante Frage wegen des möglichen Ausfalls der Lok und der Untersuchungskosten. Der Pkw-Halter fährt

beim TÜV vorbei, entrichtet seinen Obolus und wird ein gut gewartetes Fahrzeug problemlos durch den TÜV bekommen.

Diesellokomotiven können bis zu 40, manchmal sogar bis zu 60 Jahre im Einsatz sein. Das klingt nach einem werthaltigen Investitionsgut. Können Sie uns am Beispiel einer Lokomotive vom Typ Vossloh G 1206 mit einer einfachen Rechnung aufzeigen, wie sich der Wert dieser Lokomotive ermitteln lässt?

Gebel: Lokomotiven werden über lange Zeiträume genutzt, weil sie dafür gebaut werden. Bei Diesellokomotiven sind das im Allgemeinen 40 Jahre. Was darüber hinausgeht, sind historische Fahrzeuge, deren Nutzungszeit aus verschiedensten Gründen verlängert wird. Diese möchte ich hier nicht weiter betrachten. Der Wert einer Diesellok ermittelt sich aus dem Wert bei Inbetriebnahme, das ist meist der Kaufpreis. Ich verfolge dann ein Modell mit Indizes, die ich den Statistiken des Statistischen Bundesamtes entnehme, aus denen sich rein formal ein Wert nach Nutzungsjahren ermitteln lässt. So entwickelt sich eine der gängigsten Dieselloks in Deutschland, die von Vossloh hundertfach gebaute G 1206, im Wert

von 1,8 Millionen Euro auf 1,4 Millionen Euro nach zehn Jahren. Dieser Wert ist aber unbedingt mit dem Zustand der Lok zu gewichten, der sich nach zehn Jahren sehr unterschiedlich entwickeln kann. Es sind Zustandsfaktoren zu bewerten: Wie stark ist die Lok genutzt, wie hoch ist der Verschleiß gegenüber einer normalen Nutzung? Wie ist die Wartung, gibt es Unfälle, sind Reparaturen in Sicht und wie weit ist die gültige Untersuchungsfrist abgelaufen? Wartungen sind immer auch dazu da, den Wert eines Fahrzeuges zu erhöhen. Die betrachtete G 1206 hat zum Beispiel nach 18.000 Betriebsstunden eine große Inspektion, bei der der Motor teilweise demontiert und Komponenten erneuert werden. Insgesamt werden hier ca. 120.000 Euro in diesen Loktyp investiert. Es macht einen Unterschied, ob die Lok vor oder nach dieser Frist bewertet wird. 18.000 Betriebsstunden sind bei gängiger, normaler Nutzung etwa sechs Jahre.

Sie haben bereits eine Vielzahl der Lokomotiven, die in den Paribus Rail Portfolios zum Einsatz kommen, begutachtet. Aus Ihrer Sicht eines Sachverständigen für Schienenfahrzeuge, würden Sie sagen, das sind Investments, die sich lohnen?

Gebel: Die Langlebigkeit des Wirtschaftsgutes Lokomotive spricht für ein Investment, da das Asset werthaltig ist und kein Wegwerfartikel. Der Charakter als Investment verstärkt sich, wenn mit standardisierten Flotten geplant wird. Damit meine ich Lokomotivflotten, die von möglichst vielen, baugleichen Loks geprägt sind. Daneben ist deren Flexibilität im Einsatz zu berücksichtigen. Aber gerade hier sind die gängigen Dieselloks stark, da sie Rangier- und Streckenaufgaben meistern, also das nähere Umfeld der Ferntraktion, die klassisch elektrisch ist, bedienen.

Also auch auf lange Sicht?

Gebel: Auf lange Sicht gilt dieser Ansatz. Auch wenn sich heutige Anforderungen ändern, so ist das System Eisenbahn keinen schnellen Wechseln unterzogen. Einmal implementierte Technik ist von langem Bestand. Außerdem sind Lokomotiven wandlungsfähig, da sie immer technische Reserven und Entwicklungspotenziale beherbergen. Das endet manchmal in der historischen Lok, die ihr Geld sicherlich im Laufe des Lebens wert war.

Vielen Dank für das Gespräch.



Northrail-Lok vom Typ Vossloh G 1206



SCHIENENFAHRZEUGINVESTMENTS

„Die Anlage [Paribus Rail Portfolio] eignet sich hervorragend zur Diversifikation unserer Kundenportfolios, da die Korrelation zu anderen Anlageklassen gegen Null tendiert.“

Johannes Rumsauer, Vertriebssteuerung, VR-Bank Bayreuth

„Der Wachstumsmarkt Schiene, ein erfahrenes Management sowie die Erkenntnisse aus den Vorgängerfonds ergeben trotz Blind-Pool [beim Paribus Rail Portfolio III] eine solide Basis.“

Christian Kapfinger, Geschäftsführer, IfBA Institut für Beteiligungs-Analyse GmbH

Bahninfrastruktur in Zahlen

In Deutschland gibt es

- rund 400 private Eisenbahnverkehrsunternehmen und rund 50 Werksdienste
- rund 34.000 km öffentlich zugängliche Gleisinfrastruktur
- über 5.600 Bahnhöfe, davon
 - 81 Fernverkehrsknoten in Großstädten oder in Flughafennähe
 - 250 mittelgroße Bahnhöfe (Regionalknoten) und
 - rund 4.100 kleinere Bahnhöfe
- 26 Rangierbahnhöfe, davon
 - 10 große Rangierbahnhöfe, darunter der größte Europas in Maschen/Hamburg, und
 - 16 mittelgroße Rangierbahnhöfe
- rund 3.300 Werksbahnhöfe
- 165 Terminals des Kombinierten Verkehrs mit Anbindung an die Schiene, darunter Straße/Schiene und Schiff/Schiene