

Investition in Rangierloks soll akute Transportdefizite beheben

Leo Fischer

Rund 300 private Eisenbahnbetreiber und etwa 50 Großunternehmen mit eigenem Gleisanschluss suchen teilweise händeringend nach Lokomotiven. Diese interessante Nische wird über einen neuen Fonds bedient, dessen Konzept der Autor beispielhaft vorstellt. (Red.)

Um sage und schreibe zehn Prozent jährlich expandierte in den letzten 20 Jahren der Containertransport. Aber wenn der Container nach den langen Fahrten von Asien nach Europa oder vom Pazifik nach Europa seinen Zielhafen in Hamburg erreicht hat, ist seine Reise noch nicht zu Ende. Jeder dritte Container, der im Hamburger Hafen entladen wird, setzt die Fahrt mit der Bahn fort. 200 Züge mit Containern und Massengut verbinden den Hamburger Hafen mit dem deutschen und europäischen Hinterland. 2015 sollen es 400 sein.

Weiter wachsendes Transportaufkommen ...

Im letzten Jahr wurden auf der Schiene 360 Millionen Tonnen befördert, 25 Prozent mehr als vor fünf Jahren. Nach Prognosen wird das Güterverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2025 um weitere 71 Prozent steigen. Es muss Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden, von diesem Trend will der Fonds profitieren. Eine Diesellok

verbraucht auf 100 km drei bis fünf Liter Diesel – zieht damit aber rund 40 Waggons.

... generiert einen Spezialfonds

Hier setzt der neue Fonds an: Der Paribus Deutsche Eisenbahn Renditefonds IX GmbH & Co. KG vermietet Rangierloks, die notwendig sind, um die Eisenbahnzüge optimal zusammenzustellen, welche die Container möglichst schnell und preiswert zum Bestimmungsort in Deutschland bringen. Um die letzte Meile zum Kunden zu überwinden, ist die Bahn unverzichtbar. Der Schienenverkehr wächst mit dem Containerumschlag. An Rangier- und Knotenpunkten werden die Züge für den Ferntransport zusammengestellt und wieder entkoppelt, hier kommen die Loks des Fonds zum Einsatz.

Investor tritt in Vorlage ...

Zwölf der insgesamt vorgesehenen 25 Diesel-Loks, in die der Fonds investiert, sind bereits angeschafft. Die Anschaffungskosten von 9,8 Millionen Euro wurden durch die geschäftsführende Kommanditistin, die Paribus SK Rail Managementgesellschaft, vorfinanziert. Eine Platzierungsgarantie für das Kapital gibt es nicht, aber das Emissionshaus hat durch das Darlehen sein Vertrauen in das Fondskonzept zum Ausdruck gebracht. Der Kredit wird durch das Kommanditkapital der Anleger zurückgeführt, nach der Platzierung arbeitet der Fonds ausschließlich mit Eigenkapital.

Seit seiner Gründung im Jahr 2003 hat das Emissionshaus Paribus Capital GmbH, die bis 2007 unter SCM Capital Management GmbH firmierte, sieben Immobilienfonds mit einem Investitionsvolumen von rund 265 Millionen Euro erfolgreich platziert, davon vier Publikumsfonds und drei Private Placements. Die Auszahlungen befinden sich im Plan. Das Know-how für die Eisenbahnfonds liefert der Seehafen Kiel, seit 100 Jahren selbst Betreiber einer Eisen-

hahn, der auch rechtlich als Halter der Loks fungiert. Das Management der Loks (Kauf und Vermietung) übernimmt die northrail GmbH, eine Private Public Partnership von Paribus und dem Seehafen Kiel. Die Paribus-Gruppe plant weitere Fonds dieser Art.

Erworben werden nur Loks, wenn Sachverständige die Angemessenheit der Kaufpreise geprüft haben. Es wird in neue und gebrauchte Lokomotiven investiert, die Loks haben zwei, drei und vier Achsen. Damit können unterschiedliche Teilmärkte bedient werden, es findet eine starke Diversifizierung statt. Alle bereits erworbenen Loks sind vermietet.

Nachfrage nach Rangierloks

Um die Vermietung braucht man sich offenbar keine großen Sorgen zu machen. „Unsere potentiellen Kunden suchen händeringend Dieselloks“, meint Paribus-Geschäftsführer Böcher. Teilweise bringen Fernzüge schon ihre eigene Rangierlok mit, um Wartezeiten möglichst zu vermeiden. Bei neuen Loks besteht eine Wartezeit von zwei Jahren. Der Fonds kalkuliert vorsichtig mit einer durchschnittlichen Vermietungsquote von 85 Prozent. Das liegt unter dem Branchenmittel.

Es gibt kein Währungs- und Zinsrisiko, weil nur mit Eigenkapital gearbeitet wird. Auch steuerlich ist man auf der sicheren Seite, es werden keine steuerlichen Kniffe angewandt. Der Fonds ist vermögensverwaltend konzipiert, die Ausschüttungen sind nach dem persönlichen Steuersatz zu versteuern, ein eventueller (aber eher unwahrscheinlicher) Veräußerungsgewinn bleibt steuerfrei.

Die Laufzeit der Mietverträge liegt zwischen drei Monaten und fünf Jahren. „Mit den Langfristverträgen sichern wir dem Fonds ein gewisses Grundeinkommen, mit den kürzeren Laufzeit wollen wir die Chance nutzen, vom erwarteten Aufwärtstrend der Mieten zu profitieren“, erläutert Böcher. **V&S**

Paribus Deutsche Eisenbahn Renditefonds IX

Mindestanlage in Euro	10 000
Agio ¹⁾	5
Laufzeit	15 Jahre
Kapitalrückfluss ¹⁾²⁾	210,21
durchschnittliche jährliche Auszahlung ¹⁾³⁾	8,05

- 1) in Prozent des Kommanditkapitals
- 2) unter Berücksichtigung des Agios
- 3) vierteljährliche Auszahlung

Dr. Leo Fischer, Düsseldorf, schreibt als freier Journalist vorwiegend über geschlossene Fonds,

E-Mail: Leofischer@t-online.de