

Eckdaten

INFRASTRUKTURFONDS

Fondsname:

Paribus Deutsche Eisenbahn Renditefonds IX

Initiator:

PARIBUS Capital GmbH

Investitionsgegenstand:

Pool von ca. 25 Rangier- und Zubringerlokomotiven (neu und gebraucht).

Platzierungsvolumen:

27 Mio. EUR

Geplante Laufzeit:

15 Jahre bis zum 31.12.2023

Mindestzeichnung:

10.000 EUR + 5 % Agio

Gesamtmittelrückfluss (prognostiziert):

ca. 221 %

Ausschüttung:

- durchschnittlich 8 % Auszahlung p.a.; vierteljährlich
- erste Auszahlungen für April 2009 geplant



Autor:
Thomas Böcher
Geschäftsführer von
PARIBUS Capital GmbH

Weitere Informationen bei:
PARIBUS Capital GmbH

Palmaille 33
22767 Hamburg
Tel. +49 (0) 40 88 88 00 6 – 0
Fax +49 (0) 40 88 88 00 6 – 99
info@paribus.eu
www.paribus.eu

Masterplan: Verkehrsträgerübergreifendes Konzept

Schienen für Häfen unverzichtbar

Die Globalisierung hat einen Namen: Container. Es werden immer größere Schiffe gebaut, die den Warentransport von den Produktionsländern Asiens in die Verbraucherländer Europa und die USA transportieren. Zwei Nadelöhre verlangsamten den Wachstumsprozess. Zum einen der Stau vor Abkürzungen der Seewege wie zum Beispiel dem Panamakanal. Diese werden in Kürze durch die beschlossene Erweiterung der Panamaschleusen gelöst. Zum anderen liegt ein Engpass in den Lade- und Lagerkapazitäten der Häfen vor. In den Häfen ist die Globalisierung unübersehbar.

Immer mehr Boxen, die den weltweiten Handel in diesem Ausmaß überhaupt erst möglich gemacht haben, werden täglich umgeschlagen. Damit wachsen auch die Anforderungen an den Transport ins Binnenland. Schlüssel zur Lösung ist hierbei ein effektives logistisches Konzept zum Abtransport der Container in das Binnenland. Hierzu hat die Bundesregierung im Koalitionsvertrag 2005 ein verkehrsträgerübergreifendes Konzept für den Wirtschaftsstandort Deutschland beschlossen, das mit dem „Masterplan Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr“, umgesetzt durch die Deutsche Bahn AG, konkretisiert wurde.

Dieser Ende 2007 aufgelegte Masterplan beschließt Sofortinvestitionen in Höhe von 255 Millionen Euro in das Schienennetz. Dies ist insbesondere notwendig, da gemäß dieser Studie am Beispiel Hamburger Hafen ledig-

lich ein Drittel der Güter durch die Schienen abtransportiert wird. Es wird festgestellt, dass man schon heute auf den wichtigsten Abtransportrouten an der Kapazitätsgrenze fährt. Bei den zu erwartenden Steigerungen der Güterzüge pro Tag aus den deutschen Häfen zwischen 90 und 140 Prozent, ist hier eine Investition dringend notwendig. Die Seeverkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums unterstreicht diesen Trend. Darin wird davon ausgegangen, dass der Güterumschlag sich bis 2025 von 793 Mio. auf 1.658 Mio. Tonnen verdoppeln wird.

Die Deutsche Bahn AG wird dementsprechend gemäß dem Masterplan




Weltweiter Handel in diesem Ausmaß benötigt immer mehr Container.

einen Teil der Privatisierungserlöse in die verbesserte Anbindung der Häfen an das Schienennetz investieren. Dies bestätigt auch eine Analyse des Institutes für Verkehrssystemtechnik DLR. Wie kann nun ein Privatanleger von diesem Boom profitieren? Die Schlüsselfrage gemäß einem OECD-Bericht ist die langfristige Finanzierung der Infrastrukturnetze. Hier tritt der Privatinvestor auf die Bühne.

Die Paribus Capital GmbH hat mit ihrem Rail Portfolio ein Segment wiederbelebt, das es bereits vor Jahren als klassische Leasingfonds gab. Dabei sieht das Konzept vor, einen Pool von

Rangier- und Zubringerlokomotiven, die für den Einsatz an Umschlagzentren vermietet werden, anzuschaffen. Insbesondere das gegründete Joint Venture „northrail GmbH“, an dem Paribus Capital wie auch der Seehafen Kiel beteiligt sind, scheint die Vermietungssituation zu optimieren. Northrail geht von einem Kundenpotential von über 350 Unternehmen aus. Der Seehafen Kiel wird damit sein Ziel, den Containerabtransport zu beschleunigen und somit die wichtigen Lagerkapazitäten zu schonen, direkt umsetzen. Gleichzeitig tritt der Seehafen Kiel direkt als Mieter eines Großteils der angeschafften Loks auf.

Durch diesen öffentlichen Partner erscheint die Konkurrenz zur oft übermächtigen DB AG als kalkulierbar.

Fazit: Das Rail Portfolio stellt eine gelungene Wiederbelebung der Mobilienleasingfonds dar, jetzt aber mit zeitgemäßen unternehmerischen Konzepten. Durch eine starke Partnerschaft mit den Endabnehmern und einer konservativen Einkaufspolitik mit überwiegend gebrauchten, aber modernisierten Schienenfahrzeugen ist der Paribus ein gelungener Start in den Publikumsfondsmarkt nach zahlreichen Private Placements gelungen. 

Interview mit Thomas Böcher

Paribus Deutsche Eisenbahn Renditefonds IX

Herr Böcher, Sie übernehmen in der Paribus Verantwortung bei einem relativ jungen Initiatorenhaus. Warum?

Es ist für mich eine besondere Herausforderung, Paribus Capital auf den Weg zu bringen und daraus ein interessantes und namhaftes Investmenthaus zu formen. Nach 7,5 Jahren bei einem der ältesten und erfolgreichsten Häusern Deutschlands fand ich es reizvoll, ein junges und noch unbekanntes Emissionshaus zu begleiten – und mit unserem Paribus Rail Portfolio haben wir eine sehr interessante Lücke gefunden, mit einer enorm positiven Resonanz nach den ersten Präsentationen.

Mit der Deutschen Bahn haben Sie einen starken Mitbewerber. Wie

planen Sie die nachhaltige Durchsetzung Ihres Konzeptes?

Derzeit gibt es keine Wettbewerbssituation zwischen unserem Konzept und den etablierten Anbietern, wie beispielsweise der Bahn AG. Wir bedienen ein besonderes Segment. Die kleineren Anbieter benötigen uns, um überhaupt ein breites und wettbewerbsfähiges Equipment bereitstellen zu können und die großen zur Abdeckung ihrer Angebotsspitzen. Gerade hat die Bahn AG eine Ausschreibung für 40 Mietloks herausgegeben, wobei wir als Anbieter bereits wahrgenommen werden.

Wie lösen Sie dem Interessenskonflikt zwischen den Seehafen Kiel sowohl als Mieter als auch als Flottenmanager?

Es gibt keinen Interessenkonflikt mit dem Seehafen Kiel. Zum einen zahlt der Seehafen einen marktgerechten Mietzins für die angemieteten Loks, denn unser Fondscontrolling genehmigt keinen Mietvertrag, sofern der Seehafen unter Markt und Kalkulation liegen würde. Zum Zweiten führt der Seehafen das technische Management gegen Entgelt durch. Die bestehenden Kapazitäten werden dadurch besser ausgelastet. Damit hat der Seehafen in seiner internen Kostenrechnung schon einen erheblichen Vorteil aus der Kooperation. Zum Dritten ist er als Gesellschafter von Northrail auch an den Ergebnissen beteiligt. Ein Interessenkonflikt ist deshalb nicht zu erkennen.

Vielen Dank für das Gespräch. 