PRIVATBAHN IMFOKUS

NOVEMBER/DEZEMBER 2016



Finanzierung, Leasing & Miete von Schienenfahrzeugen

INHALT

Vorwort:3
DVB Bank: Ein Politiker denkt an die nächste Wahl, ein Schienenfahrzeug-Finanzierer an die nächste Generation4 - 9
DAL Wir stellen die richtigen Weichen für die Zukunft10 - 11
K&L Gates LLP: Umfassende Rechtsberatung bei Schienenverkehrsprojekten12 - 13
ELL Gruppe: Bedarf an Full Service Leasing für Loks14 - 15
SüdLeasing GmbH: Mit Leasing auf der Erfolgsspur16 - 17
Alpha Trains: Fit für den nächsten Verkehrsvertrag18 - 19

IMPRESSUM

Privatbahn Magazin IM FOKUS ist die PR Beilage des Privatbahn Magazins. Verlag:

Sahn-Media Verlag GmbH & Co. KG Salzwedeler Straße 5 D-29562 Suhlendorf Telefon 05820 970177-0 Telefax 05820 970177-20

www.privatbahn-magazin.de Herausgeber: Prof. Dr. Uwe Höft

Christian Wiechel-Kramüller Redaktion: Ulf Ringer

ringer@bahn-media.com

Titelfoto: ELL Austria GmbH

Layout: Christine Heller

Anzeigenleitung: Joern Mendritzki Telefon 05820 970177-16 anzeigen@bahn-media.com

Druck: Grafisches Centrum Cuno 39240 Calbe

ISSN: 1868-4386

Urheberrechte: Nachdruck, Reproduktionen oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Alle Verwertungsrechte stehen dem Verleger zu. Das Copyright 2016 für alle Beiträge liegt beim Verlag.

Haftung: Für unverlangt eingeschickte Manuskripte und Abbildungen wird keine Gewähr übernommen. Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichungen kann trotz sorgfältiger Prüfung durch die Redaktion nicht übernommen werden, sofern nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt wurde.

Win-win-win-Situation

Liebe Leserinnen und Leser,

ohne ausreichende Mobilität sind Wohlstand und die Funktionsfähigkeit einer Gesellschaft gefährdet. Veränderte ökonomische, soziale und ökologische Rahmenbedingungen stellen große Herausforderungen an die künftige Ausgestaltung von Verkehr. Das betrifft nicht nur die Verkehrsinfrastruktur. Wenn die Europäische Union bis 2060 CO₃-Emmissionen um 60 Prozent senken will, müssen die Volkswirtschaften der Mitgliedsländer einen radikalen Wandel in Richtung umweltfreundliche Mobilität vollziehen. In diesem Prozess kommt der Bahn eine überragende Bedeutung zu.

"Mehr Güter auf die umweltfreundliche Schiene", heißt es deshalb aus der Politik und zunehmend auch aus der Wirtschaft. Das heißt aber auch, dass von Jahr zu Jahr mehr Züge benötigt werden, um das Warenvolumen zu transportieren. Doch die Gewinn-Margen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sind nicht so üppig, dass große Investitionen gestemmt werden könnten. Hinzu kommen sogenannte Life Cycle Costs – zum Beispiel Betriebs- und Energie-,

Wartungs-- und Reparaturkosten -, die so manchen Vorstand von neuen Erwerbungen Abstand nehmen lassen. Hier kommen Vermietungsgesellschaften und Leasingunternehmen ins Spiel.

Sie erwerben Lokomotiven, Waggons sowie Triebzüge für den Schienenpersonenverkehr, um sie an Bahnunternehmen zu verleasen beziehungsweise zu vermieten - immer dann, wenn das rollende Material benötigt wird. Oftmals auch im Komplettpaket mit Service und Wartung. Im Zusammenspiel mit entsprechenden Banken und Fonds erfolgt die Finanzierung. Die Bahnunternehmen sparen sich so die hohen Investitionskosten. die Leasingunternehmen und Banken können von stetigen Erträgen profitieren. Ein Geschäft, das beiden Partnern nützt und zudem – wenn es denn die Politik ernst meint mit dem Ruf nach mehr Gütern auf der Schiene - der Umwelt. Fine Win-win-win-Situation also.

> Ulf Ringer Leiter Büro Berlin des Bahn-Media Verlages



Die Rhenus-Gruppe, Europas größtes privates Schienengüterverkehrsunternehmen, setzt auf Miete von rollendem Material, wie hier beim Transport von Steinkohle.

Land Transport Finance der DVB Bank SE

Ein Politiker denkt an die nächste Wahl, ein Schienenfahrzeug-Finanzierer an die nächste Generation

Es ist eine Tatsache, dass Schienenverkehrsmärkte grundlegend belastbarer – und um einiges "sicherer" – gewesen sind als andere Transportfinanzierungsmärkte. Wir meinen noch immer, dass dies auch in Zukunft der Fall sein wird.

Dennoch haben wir festgestellt, dass dieser Sektor – ebenso wie die Schienenfahrzeugfinanzierung – nun stärker durch Entwicklungen "außerhalb der normalen Schienenwelt" beeinflusst wird. Dies gilt insbesondere für politische Risiken, ordnungspolitische Eingriffe, "Erschütterungen" durch die globalisierten Märkte und den technologischen Wandel – oder auch ein Zusammenspiel all dieser Faktoren.

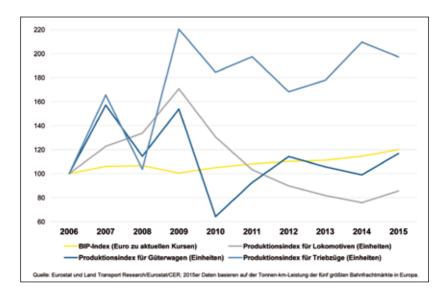
Zweifellos müssen diese Aspekte durch Untersuchungen sorgfältig betrachtet und analysiert werden. Die Vorstellung, dass Eigenkapitalfinanzierungen, Bestellungen für rollendes Material oder der Schuldenstand im Schienenverkehr gegen solche Faktoren immun seien, wäre naiv und gefährlich. Und doch haben wir es zurzeit mit einer Marktsituation zu tun, in der ein Überangebot an

1)\\///5

Finanzierungsmitteln unter Platzierungsdruck zu stehen scheint - ohne Risiko und Ertrag umsichtig und angemessen ins Verhältnis zu setzen. Wir leben heute definitiv in einem neuen Zeitalter. Das über die Schiene transportierte Güter- und Passagieraufkommen hängt nicht mehr so eng mit prognostizierten BIP-Zuwachsraten zusammen. Dies verkompliziert die Vorhersage, wie viel rollendes Material in Zukunft benötigt wird, wie viel gebaut wird und wie viel finanziert werden muss – geschweige denn, wie viel es zu einem beliebigen Zeitpunkt wert ist. Banken und Besitzer von Eisenbahnausrüstung (Eisenbahngesellschaften, Spediteure, Leasinggesellschaften)

werden diese Unsicherheit sicherlich einkalkulieren müssen. Fine tief gehende Kenntnis dieser Entwicklungen ist nötig, um Risiken – und damit einhergehend erforderliche Rückstellungen – auf ein Minimum zu reduzieren. Im Rahmen dieses Artikels zeigt die DVB einige der jüngsten Ereignisse auf, die sich als signifikante Einflussfaktoren auf die Nachfrage und den Wert bestimmter Schienenfahrzeuge erwiesen haben. Ungeachtet dessen muss jeder Marktteilnehmer die Auswirkungen auf das eigene Geschäft selbst ermitteln, da individuelle Anforderungen an Vermögenswerte und deren Verwendung in hohem Maße abweichen können.

BIP (EU 28) vs. Schienenfahrzeugproduktion (Index 2006=100)



Politisches Umfeld

Zweifellos ist die Politik in Europa seit Langem ein enormer Einflussfaktor für die Nachfrage nach Schienenfahrzeugen. Zudem befinden sich die meisten der etablierten Fisenbahngesellschaften immer noch in staatlicher Hand. Seit Umsetzung der europäischen Richtlinie 91/440/EWG bestimmt die Höhe der finanziellen Unterstützung für die Eisenbahninfrastruktur durch die Europäische Union und die nationalen Regierungen direkt die Gebühren für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur - und damit auch, ob eine Nutzung des Schienennetzes für Eisenbahngesellschaften erschwinglich ist. Die inadäquaten Straßenbenutzungsgebühren für Lastkraftwagen (in Deutschland wurden die Preise kürzlich sogar noch weiter gesenkt) und Busse sowie eine Steuerbefreiung für Kerosin erschweren dem Schienenverkehr heutzutage, im Wettbewerb mit anderen Transportmitteln zu bestehen. Die Liberalisierung des Fernbusmarktes, die Zunahme von Carsharing, die Ausweitung des Netzwerks von Billigfluggesellschaften, die zusätzlichen Kosten, die mit der Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) zusammenhängen, niedrige Treibstoffpreise und die Gebühren für die Nutzung elektrischer Energie zur Finanzierung der deutschen Energiewende beziehungsweise des Atomausstiegs haben die Situation noch verschlimmert. All diese genannten Faktoren sind aber für viele

Politiker wichtig. Nicht zuletzt unterlagen Schienenfahrzeuge bezüglich ihrer Partikel- und Geräuschemission deutlich strengeren EU-Vorschriften. Obwohl ältere Fahrzeuge diese neuen Vorschriften nicht einhalten müssen, könnte es nur eine Frage der Zeit sein, bis es so weit ist - so wie wir es auch bei Tankwagen mit brennbaren Flüssigkeiten in den USA und Kanada gesehen haben, die nach einigen schweren Unfällen Nachrüstungsanforderungen unterzogen wurden. De facto werden in der Schweiz derzeit schon geltende sowie in Deutschland und den Niederlanden geplante strengere Geräuschbegrenzungsvorschriften zur Nachrüstung und frühzeitigen Stilllegung von Güterwaggons mit gusseisernen Bremsklötzen führen, die in diesen Ländern eingesetzt werden sollen.

Energiewende

Wer hätte auch nur für einen Moment gedacht, dass die Vereinigten Staaten von Amerika in nur wenigen Jahren durch die Ölgewinnung mittels Fracking ihren Energieverbrauch selbst würden decken können? Fine Entwicklung, die die etablierten Ölförderländer so sehr in Unruhe versetzt hat, dass sie ihre Wettbewerbsfähigkeit durch die Förderung immenser Rohölmengen erhalten wollten, komme, was wolle. Die daraus resultierenden niedrigen Ölpreise überraschten viele Analysten, und noch immer leiden die Staatskassen der traditionellen Ölförderländer, die ihre



Produktion nicht herunterfahren wollen, nur um die Produktionsmengen aus den USA abzufedern. Eines der Nebenprodukte des Fracking ist Erdgas, das auch in großen Mengen produziert wird. In den USA hat es Kohle als Hauptenergieträger bereits zu Beginn dieses Jahres abgelöst. Man hätte durchaus damit rechnen können. dass erneuerbare Energiequellen nach und nach an Boden gewinnen und auch strengere Vorschriften zur Partikelemission für Kohlekraftwerke greifen würden, doch einen derart schnellen Einbruch der Kohlenachfrage hatte kein Analyst vorhergesehen.

Der Gastransport erfolgt vorwiegend über Pipelines, Kohle hingegen wird über den Schienenweg transportiert. Hier haben wir nun also den "schwarzen Schwan", der bereits den US-amerikanischen Schienengüterverkehr überrascht hat: Per April 2016 lag das Volumen der über die Schiene transportierten Kohle im Vergleich zum April 2008 um 51,8 Prozent niedriger; der Anteil von Kohle am Schienengütervolumen sank von 22,6 Prozent auf 11.9 Prozent. Auch im britischen Schienengüterverkehr zeigte sich der gleiche Effekt: Das Kohletransportvolumen 2015 ging im Vorjahresvergleich um 64,2 Prozent zurück; der Anteil der in Tonnenkilometern Kohlebeförderungsgemessenen mengen sank von 29,3 Prozent auf 13,1 Prozent. Und wir wissen alle, dass Schwäne fliegen können, auch weiter Richtung Osten nach Konti-

nentaleu-ropa – und somit zweifellos eine Menge offener Schüttgutwagen aufs Abstellgleis schieben können. Einige der britischen Kohlewaggons wurden für den Transport von Biomasse umgebaut - einer erneuerbaren Quelle, die Kohle als Energieträger ersetzen soll - und einige für den Transport von Aggregaten gekürzt. Wieder andere Waggons hatten weniger Glück und mussten ihre recht jungen Drehgestelle für den Bau neuer Waggons spenden. Stellen Sie sich nur vor, was dies gekostet hat. Zudem will Deutschland neben der geplanten Schließung aller Kohlebergwerke bis 2018 - alte Kohlekraftwerke stilllegen lassen. Dabei hat der Schienengüterverkehr aber Glück, denn mehr Kohle wird über die Schienen- und Wasserwege importiert und transportiert werden müssen, um Frsatz für die allmählich auslaufenden Kernkraftwerke zu liefern. Andererseits wird derzeit ein sehr großes Kernkraftwerk in Großbritannien gebaut, was die Schlieweiterer Kohlekraftwerke ermöglicht. Der Anteil der erneuerbaren Energien am weltweiten Energieverbrauch beträgt bereits 19 Prozent – und sogar 22 Prozent an der weltweiten Stromerzeugung. Das Ziel Deutschlands ist es, bis zum Jahr 2035 55 bis 60 Prozent des verbrauchten Stroms aus erneuerbaren Energien zu decken. Letztendlich wird die Kernfusion mit 100 Millionen Grad Celsius heißem Plasma (erstmals am 10. Dezember 2015

PRIMA 6.2016 7

hergestellt) alle bis dato genutzten Energiequellen ersetzen, auch die erneuerbaren. Forscher rechnen mit dem Einsatz in circa 25 Jahren. Glücklicherweise ist dies ein Zeitrahmen, in dem heute gebaute mit Biomasse gefüllte Schüttgutwagen und LPG-Kesselwagen noch vollständig zu einem normalen Satz abgeschrieben werden können. Aber was passiert mit den Fahrzeugen, die in einigen Jahren hergestellt werden?

Technologische Innovationen

Die Zukunft autonomer Züge begann bereits vor 49 Jahren – heute gibt es weltweit mehr als 300 autonom fahrende Schienen personen verkehrssysteme. In einem entlegenen Gebiet in Australien nahm der Eisenerzproduzent Rio Tinto im Jahr 2014 den ersten autonom fahrenden Langstreckengüterzug für Schwertransporte in Betrieb. Der Vollbetrieb, der durch eine Funkfernsteuerung aus 1300 km Entfernung erfolgen soll, hat jedoch noch nicht begonnen. In Finnland, Griechenland und der Schweiz wurden die ersten autonom fahrenden Busse getestet. In verschiedenen europäischen Staaten stehen halbautomatisierte Lastkraftwagen im Versuch, und Unilever plant im Jahr 2017 die Inbetriebnahme des ersten autonom fahrenden Lastkraftwagens in Rotterdam - lange, bevor autonom fahrende Güterzüge in Europa Einzug halten werden. Der Austausch von Lokomotiven durch Triebzüge im Passagierverkehr und der Übergang von einzelnen Waggonladungen zum Transport mit Ganzzügen haben Kostensenkungen ermöglicht. Die benötigten umfangreichen Kostenreduzierungen dürften jedoch erst durch längere, autonom fahrende Züge mit elektrischen Druckluftbremsen und einem verteilten Antriebssystem erreicht werden. Ansonsten wird der Schienengüterverkehr bedeutende Marktanteile verlieren, wenn man die technischen Innovationen im Lkw-Sektor bedenkt. Doch wer wird sich als Erstes an eine Investition wagen – in der Gewissheit, in dieser Position im Nachteil zu sein? Dieses "Adagio" hat den Schienengüterverkehr seit vielen Jahren fest im Griff (zum Beispiel bei selbsttätigen Kupplungen, Komposit-Bremssohlen, Scheibenbremsen), und ob wir in einer Generation die Einführung von elektronischen Druckluftbremsen sehen werden, wird sich zeigen. Technologische Innovationen haben eine noch kürzere wirtschaftliche Nutzungsdauer, Während man früher mehr als 40 Jahre mit dem Austausch wichtiger elektrischer Komponenten in Flektrolokomotiven warten konnte, hat sich dieses Zeitfenster heute auf 15 bis 20 Jahre verkürzt, in einigen Fällen sogar auf weniger. Es bleibt abzuwarten, ob eine Hybridlokomotive für Diesel- und Batteriebetrieb geringere Lebenszykluskosten erreichen kann, wenn die Akkupacks während der Lebensdauer der Lokomotive mehrmals ausgetauscht werden müssen. Eisenbahngesellschaften in



den USA sind bisher zu dem Ergebnis gekommen, dass dies nicht der Fall ist, vor allem in Anbetracht der derzeit niedrigen Treibstoffpreise.

Kundenanforderungen

Lassen Sie uns die Kunden der Eisenbahngesellschaften nicht vergessen. Bahnfrachtkunden wünschen sich eine schnellere und verlässlichere Lieferung – bei gleichzeitig geringeren Kosten. Ein Beispiel hierfür sind geschlossene Autotransportwaggons, die den kostspieligen Schutz für Personenkraftwagen unnötig machen. In den USA werden diese Wagen bereits seit vielen Jahrzehnten standardisiert eingesetzt, in Europa jedoch sind sie noch relativ neu.

Ein weiteres Beispiel: Stahlunternehmen benötigen eine bessere Sichtbarkeit des Lademaßes (mit farbigen Linien auf dem Boden der Stahlbandwagen) und verbesserte Sicherheit für das Personal (mit rutschsicheren Bodenbelägen). Dann ist da noch das Thema der höheren zulässigen Achslast, die eine Steigerung der Nutzlast ermöglichen soll. Zur Einhaltung der Responsible-Care-Philosophie verlangen einige bedeutende Chemieunternehmen Stoßdämpfer, Plattformen, auf denen das Personal stehen kann, und Schutzabdeckungen. Der intermodale Transport verlagert sich von 20-Fuß- auf 40-Fuß-Container, wodurch Besitzer von 60-Fuß-Güterwagen gezwungen werden, ihre Wagen zu kürzen, zu verschrotten oder in Länder außerhalb Europas zu exportieren. Leasinggeber senken ihre Raten, billiger Importstahl ersetzt Eisenerzimporte, es werden ganz andere Güterwaggons benötigt - und so weiter. Wer nicht die neusten "Features" anbietet, kann nur eine begrenzte Anzahl an Kunden bedienen und muss gute Kontakte in Osteuropa haben. Eine Antwort auf viele dieser Kundenanforderungen ist die Verwendung standardisierter Flachwaggons, kombiniert mit einem breiten Spektrum an verschiedenen Containern für bestimmte Güter. Auf diese Weise kann sich der Eisenbahnsektor auf schnelle Veränderungen in der nahen Zukunft wie den 3-D-Druck und auf den allgemeinen Trend in Richtung lokale Güterproduktion und Energieerzeugung einstellen. Container haben einen deutlich kürzeren Abschreibungszeitraum als die langlebigen Flachwaggons.

Martin Metz,
Managing Director,
Leiter Land Transport Finance,
und
Wouter Radstake,
Managing Director,
Leiter Land Transport Research
DVB Bank SE

PRIMA 6.2016 9



DAL. Assetbasierte Finanzierungslösungen nach Maß.



Wir stellen die richtigen Weichen für Ihre Zukunft.

Sie sind auf der Schiene zu Hause? Wir auch! Mit weit über 1 Mrd. Euro Bestandsvolumen haben wir schon viele Projekte in die richtige Spur gebracht. Dabei berücksichtigen unsere individuellen Finanzierungskonzepte jedes Detail Ihrer Unternehmensbedürfnisse: bilanzschonend und zukunftssicher. Als Teil der Sparkassen-Finanzgruppe sorgen wir außerdem für zinsgünstigen und regionalen Zugang zu den benötigten Finanzvolumen. So kommen Sie mit uns sicher an Ihr Ziel.

www.dal.de





K&I Gates IIP

Umfassende Rechtsberatung bei Schienenverkehrsprojekten

K&L Gates LLP ist eine der führenden internationalen Wirtschaftssozietäten. Unsere Anwälte der deutschen Standorte in Berlin, Frankfurt am Main und München arbeiten eng zusammen. Wir begleiten unsere Mandanten bei der erfolgreichen, lösungsorientierten Gestaltung, Verhandlung und Umsetzung von Schienenverkehrsprojekten auf nationaler und internationaler Ebene. Wir haben einschlägige Erfahrung bei Fahrzeugbeschaffungen, Finanzierungen, Miet- und Leasingverträgen, Vergabe- und Nachprüfungsverfahren sowie M&A-Transaktionen.

Wir beraten Verkehrsunternehmen, Leasinggesellschaften sowie Vermieter, Banken und Finanzinstitute, Versicherungen, Pensionsfonds, Investoren und Aufgabenträger bei Finanzierungen, Leasing und Vermietung von Schienenfahrzeugen. Unser Team hat bei zahlreichen Finanzierungen im Güterverkehr und der Gestaltung von innovativen Finanzierungs- und Fahrzeugbeschaffungsmodellen im SPNV/ÖPNV mitgewirkt.

Im Bereich Transport und Verkehr haben das Vergaberecht und die öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) für Bieter und öffentliche Auftraggeber gleichermaßen an Bedeutung gewonnen. Die Komplexität der entsprechenden Vergabeverfahren und die steten rechtlichen Entwicklungen in diesem Bereich erfordern zunehmend eine spezialisierte vergaberechtliche Beratung. K&L Gates hat langjährige Erfahrung bezüglich

12 Prima 6,2016

K&L GATES

der Gestaltung und Begleitung von ÖPP, Privatisierungen und Unternehmens(-ver-)käufen sowie anderer komplexer Vergabeverfahren. Dies unter Berücksichtigung der vergabeund beihilferechtlichen und sonstigen regulatorischen Vorgaben. Wir vertreten auch in streitigen Nachprüfungsverfahren.

Aktuelle Referenzen:

 Privates Verkehrsunternehmen im Rahmen der Ausschreibung Stuttgarter Netze des Landes Baden-Württemberg, eines der größten SPNV-Projekte in Deutschland, insbesondere zum BW-Finanzierungsmodell.

- DVB Bank SE im Rahmen der VTG-Refinanzierung, insbesondere bei der Refinanzierung und Neuverhandlung der Kredit- und Sicherheitenverträge für rund 1.500 Güterwagen, die an Eisenbahnunternehmen in ganz Europa vermietet sind.
- ELL European Locomotive Leasing GmbH bei der Beschaffung, Finanzierung und Vermietung von Siemens Vectron-Lokomotiven.
- Ein führendes europäisches Verkehrsunternehmen als Bieter bei der Finanzierung und im Vergabeverfahren für Verkehrsleistungen im SPNV-Teilnetz der S-Bahn Berlin.





ELL Gruppe

Bedarf an Full Service Leasing für Loks

ELL – die Abkürzung steht für European Locomotive Leasing – verleast europaweit Lokomotiven. Der Sitz der Firma befindet sich in Wien. Christoph Katzensteiner, CEO des Lok-Leasing-Spezialisten, über das Fortschreiten des Unternehmens, neu gewonnene Kunden und Entwicklungen auf dem Leasing-Markt für Lokomotiven.

Wie hat die ELL das letzte Jahr gemeistert?

Das Jahr ist sehr gut gelaufen. Wir haben im zweiten Quartal unseren zweiten Rahmenvertrag mit Siemens abgeschlossen über weitere 50 Lokomotiven. Derzeit haben wir damit bereits 70 Loks im Verkehr und das Wachstum geht weiter. Das Team wurde auf 20 Mitarbeiter ausgebaut.

Welche Leasingkunden konnten hinzugewonnen werden?

Wir konnten zum Beispiel Top-Kunden auf unseren neuen Korridoren in Schweden – im Personenverkehr – und Slowenien/Kroatien/Ungarn, aber auch in Deutschland dazugewinnen.

Warum hat sich die ELL ausschließlich auf das Verleasen von E-Loks spezialisiert?

Wir sind langfristig orientiert und glauben, dass die Dieseltechnologie nur in beschränktem Ausmaß



zukunftsfähig ist. Elektro ist für uns eindeutig die umweltschonendere Technologie, vor allem für den Großteil der Strecken- und Korridorlokomotiven – jenes Segment eben, das wir bedienen.

Warum sind eigentlich nur Siemens-Vectrons im Portfolio?

Wie bieten unseren Kunden Verfügbarkeiten jenseits der 95 Prozent an; deshalb müssen wir über unsere Loks alles sofort "real-time" wissen, um rasch und kompetent reagieren zu können. Unsere ELL-Vectron-Flotte spult mehr als eine Million Kilometer pro Monat herunter und bietet uns damit statistisches Datenmaterial, das unseren Kunden zugutekommt. da wir unmittelbar Rückschlüsse ziehen können. Damit bauen wir auch unser Center of Competence weiter aus, das dann den ELL-Vectron voranbringt. Wenn mehrere Typen in der Flotte sind, ist eine Spezialisierung und Auswertung von Betriebsdaten in diesem Detailgrad nur schwer möglich.

Welche Entwicklungen auf dem Leasing-Markt für Lokomotiven gibt es derzeit?

Wir sehen weiter Bedarf an hochwertigem Full Service Leasing für Lokomotiven. Je moderner die Loks sind, desto anspruchsvoller wird deren technische Betreuung als Teil des Full-Service-Paketes. Diese Betreuung beinhaltet auch die unabhängige Ersatzteilversorgung, die langfristig ex-

trem wichtig wird, da nicht jeder Lok-Hersteller rasche, langfristige und komplette Versorgung sicherstellen kann.



Christoph Katzensteiner, CEO und Gründer des European Locomotive Leasing

Über die ELL GmbH

- 2013 gegründet
- Standorte in Wien (Hauptsitz),
 München und Düsseldorf
- 20 Mitarbeiter
- 70 Siemens Vectron in den Ausführungen AC, DC und MS

Kontakt:

ELL Austria GmbH Christoph Katzensteiner, CEO Schönbrunner Straße 297 A-1120 Wien Telefon: +43-(0)676-945-0432 c.katzensteiner@ell.co.at www.ell.co.at

PRIMA 6.2016 15



SüdLeasing

Mit Leasing auf der Erfolgsspur

Im Schienenverkehrssektor sind Leasing und Mietkauf bereits seit vielen Jahren als Finanzierungsinstrumente etabliert. Bei der Beschaffung von Lokomotiven, Waggons und Triebwagen, aber auch bei Großunternehmen mit eigenen Werksbahnen wird vor allem die Flexibilität von Leasing sehr geschätzt. Leasing trägt außerdem zur Kostenreduktion und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch die Bereitstellung einer stets aktuellen Betriebsausstattung bei. Außerdem steht es wie kaum eine andere Finanzierungsart für eine unkomplizierte und schnelle Abwicklung.

Die SüdLeasing, die 1970 als Tochter der heutigen Landesbank Baden Württembera (LBBW) gegründet wurde, ist seit rund 20 Jahren im Schienenverkehrssektor aktiv. Das langjährige Know-how ihrer Rolling-Stock-Experten zahlt sich für die Kunden in Form speziell entwickelter Finanzierungsinstrumente aus. Eigene Datenbanken zu den Wertverläufen der zu finanzierenden Mobilien und die Zusammenarbeit mit namhaften Marktforschungsunternehmen leichtern zusätzlich die Objektbewertung. Sie bilden die Basis für sorgfältig kalkulierte Angebote mit entsprechend überzeugenden Konditionen.

Die Kundenzufriedenheit steht bei der SüdLeasing immer an erster Stelle. Leasing- und Mietmodelle sind passgenau auf die verfügbaren Eigenmittel des Kunden zugeschnitten, um gleichzeitig seine Liquidität zu schonen.

Die SüdLeasing agiert von 22 Standorten aus bundesweit als eine der größten herstellerunabhängigen Leasinggesellschaften Deutschlands. Zu ihren Fokusbranchen zählen neben den Branchen Transport, Logistik und Verkehr auch das verarbeitende Gewerbe, die Baubranche, der Agrarsektor sowie die Informationstechnologie. Im Bereich Strukturierte Finanzierungen besitzt sie als Tochter der LBBW eine besondere Expertise.

Kontakt:

SüdLeasing GmbH Mario Jelitte

Telefon: 03473 914708 Telefax: 03473 914710 Mobil: 0171 2290825

Mario.Jelitte@suedleasing.com

www.suedleasing.com

16 Prima 6.2016



Finanzieren wie auf Schienen.

Seit über 20 Jahren finanzieren wir Schienenfahrzeuge. Dabei fahren wir auch zweigleisig: Leasing oder Mietkauf? Das hängt z.B. von der Objektnutzung und dem Wertverlauf ab. Sicher ist: Jede Lösung, die wir auf die Schiene bringen, passt für Sie genau. Willkommen bei der SüdLeasing!





Umgebauter Regioshuttle RS1 für die Niederbarnimer Eisenbahn.

Foto: Alpha Trains

Alpha Trains

Fit für den nächsten Verkehrsvertrag

Ob die Sektkorken knallen, wenn der 100. Zug umgebaut aus der Werkstatt rollt, weiss Jörg Hagemeyer, Chefingenieur bei Alpha Trains, noch nicht. Fest steht aber, dass sich Alpha Trains auch bei der technischen Realisierung von Modernisierungsmaßnahmen einen Namen gemacht hat.

Um langfristig einen Fahrzeugpool auf dem europäischen Markt erfolgreich anzubieten, sind neben Neubau- und Instandhaltungsprojekten auch komplexe Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen unverzichtbar. Zur Umsetzung der Maßnahmen muss ein Unternehmen zusätzlich zu einer soliden finanziellen Basis auch Spezialwissen und langjährige Erfahrung haben. Vertrauensvolle Lieferantenbeziehungen und ein gutes Netzwerk machen das sogenannte

"Refurbishment" von Fahrzeugen für Betreiber auch wirtschaftlich interessant.

Neue Ausschreibungen beinhalten spezielle Anforderungen an die Ausstattung der Züge wie moderne Fahrgastinformationssysteme, digitale Überwachungskameras oder barrierefreie Zugänge. "Wir hören genau zu, verstehen und können mit unserer Erfahrung und unserem Netzwerk die Anforderungen der Aufgabenträger in ein attraktives Angebot für un-



sere Kunden umsetzen", so Thomas Schmidt, Managing Director Passenger Division bei Alpha Trains.

Dass Züge nicht immer neu sein können und auch nicht müssen, zeigt die hohe Anzahl an Folgeverträgen der Alpha Trains Bestandsflotte: Von den 430 Passagierzügen sind heute 95 nach Umbau- und Modernisierung erneut auf der Schiene, Bereits 2004 hat Alpha Trains vier gebrauchte Bombardier Talent Dieseltriebwagen von der Dortmund-Märkischen Eisenbahn gekauft und den Umbau verantwortet. Die Züge befinden sich mittlerweile im vierten Verkehrsvertrag für Transdev auf dem Dieselnetz-Nordwest-Sachsen (DNWS). Auf dem VVO-Dieselnetz fahren seit 2010 im zweiten Verkehrsvertrag 15 umgebaute Siemens Desiro für die Städtebahn Sachsen, Für die Niederbarnimer Fisenbahn, wurden 15 Regioshuttle1 zur Betriebsaufnahme im Ostbrandenburg-Netz vollständig modernisiert und auf dem DNWS-Netz kommen für den Betreiber Transdev zehn komplett umgebaute Dieseltriebwagen zum Einsatz. Bei Umbauten, die der Betreiber durchgeführt hat, stand die technische Abteilung von Alpha Trains während des ganzen Projektes beratend zur Seite – beispielsweise beim Umbau von 40 Talent Dieseltriebwagen für das OWL3-Netz, betrieben von Keolis und NordWestBahn.

Auf der InnoTrans 2016 hat Alpha Trains erstmalig auch Umbau- und Modernisierungsarbeiten an 44 Elektrotriebzügen des Typs Flirt an Stadler vergeben. Die modernisierten Flotten gehen künftig jeweils im zweiten Verkehrsvertrag für Keolis auf dem Teutoburger Wald-Netz (TWN2) und Hellweg-Netz (HWN2) in Betrieb. Der Abschluss der Maßnahmen ist sukzessive bis Mitte 2019 geplant – bis dahin rollt auch der 100. umgebaute Alpha-Zug aus der Halle und wird hoffentlich gebührend gefeiert.

Kontakt:

Alpha Trains Europa GmbH Cäcilienstraße 30 50667 Köln

Tel.: 0049 221 91 40 90 00 PR_Marketing@alphatrains.eu www.alphatrains.eu

Fazit:

Durch fachgerechte Umbauten und Modernisierungen bleiben Züge auf dem aktuellen Stand – das macht die Fahrgäste zufriedener. Aber auch Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger profitieren: Erst ein funktionierender Zweitmarkt ermöglicht durch Wettbewerb mehr Handlungsspielraum und Flexibilität.

Prima 6.2016 19

Wir schaffen Wissen.

Gemeinsam mit dem Bahn-Media Institut für Management, Qualität und Verkehrsmittelreinigung gehen wir den Schritt vom Informationsvermittler zum Wissensproduzenten: So fördern wir aktiv die Entwicklung von Innovationen.

Wir machen die Bahnbranche transparent.





