



Mit der MRCE-Flotte von Siemens-Elektrolokomotiven wird Beacon Rail zu einem wichtigen Akteur auf dem Markt für interoperable Leasing-Lokomotiven. Beacon erhielt durch die Übernahme von MRCE 236 Lokomotiven.

Lokomotiven-Leasing

Konsolidierungen im Leasingmarkt

Die Leasinggeber von Schienenfahrzeugen in Europa profitieren von der anhaltenden Erholung des Schienenverkehrs, den Nachhaltigkeitszielen und den langfristigen Finanzierungsprofilen. Diese Konstellation befeuert die Konsolidierung des Leasingmarktes für Lokomotiven.

Laut Coherent Market Insights wurde der globale Markt für das Leasing von Lokomotiven im Jahr 2022 auf 10,7 Milliarden US-Dollar (9,8 Milliarden Euro) geschätzt und wird im Prognosezeitraum 2023–2030 eine Wachstumsrate von acht Prozent aufweisen. Hinter dieser erwarteten Marktentwicklung steht der Ausbau der Bahn-Infrastruktur zur Förderung des Marktwachstums und die CO₂-Nachhaltigkeitsziele bis 2030.

Mit dem Einsatz von Lokomotiven-Leasing können Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) das benötigte rollende Material schneller und ohne langwierigen Beschaffungsprozess erwerben. Das Leasing entbindet die Güter- und Personenverkehrs-EVU, deren Liquidität und Eigenkapital in der Regel schwach sind, von hohen Investitionskosten und langfristigen Kapitalbindungen. Zudem bietet die jährliche Leasingrate eine feste Größe in der Finanzplanung.

Geburtsstunde in Großbritannien

Mitte der neunziger Jahre wurden die ROSCO-Gesellschaften (Rolling Stock Company) im Rahmen der 1994

eingeleiteten Privatisierung von British Rail in Großbritannien gegründet. Praktisch sämtliche Schienenfahrzeug-Flotten, von uralten Wagen, DMU/EMU bis hin zu modernen Lokomotiven, wurden an die drei, neu gegründeten ROSCO verkauft: Angel Trains, Eversholt und Porterbrook. Diese Unternehmen hatten die Aufgabe, das rollende Material zu verwalten und es an die neuen Franchisenehmer zu vermieten. Im Laufe der Jahre wechselten die ROSCOs die Besitzer. So wurde Angel Trains, welche ursprünglich 1996 für fast 700 Millionen Pfund (damals 1,6 Milliarden Deutsche Mark) investierte, im Jahr 2015 für den fünffachen Betrag verkauft. 1995 wurde Eversholt durch ein Management Buyout für 580 Millionen Pfund privatisiert und wurde 2015 für 2,5 Milliarden Pfund (damals 3,4 Milliarden Euro) durch die chinesische Gruppe CK Hutchison Holdings übernommen. Porterbrook hatte im Jahr 1996 für 528 Millionen Pfund Schienenfahrzeuge übernommen, wurde 2014 für eine nicht genannte Summe (wohl über 2 Milliarden Pfund) an ein Konsortium, bestehend aus Alberta Investment Management (kanadischer Pensionsfonds), Allianz Capital

Partners (Kapitalanlagen für Versicherungsgesellschaften der Allianz Gruppe), der EDF Invest (der die langfristigen Verpflichtungen zur Stilllegung kerntechnischer Anlagen unterstützt) und dem australischen Infrastrukturinvestor Hastings Funds verkauft. Die drei britischen ROSCO-Unternehmen kontrollieren heute fast 90 Prozent der Schienenfahrzeugflotten in Großbritannien und haben die Leasingkosten in den letzten fünf Jahren um Zweidrittel erhöht.

Europamarkt erwacht

Anfangs der 2000er-Jahre „erwachte“ der Leasingmarkt für Lokomotiven in Zentraleuropa. Die britische Angel Trains gründete 1999 ihre internationale Tochter in Antwerpen für den europäischen Markt. Im Jahr 2002 wurde ein weiteres Büro in Köln eröffnet, welches für die Vermietung von Triebfahrzeugen für den Personenverkehr in Kontinentaleuropa zuständig war. Siemens ging 2001 mit ihrer Dispolok GmbH an den Markt. 2004 spaltete Porterbrook ihre Europaaktivitäten unter dem Namen CBRail (ab 2010 Ascendos Rail Leasing) ab. MRCE wurde 2004 gegründet, hatte seinen Hauptsitz in den Niederlanden und war eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von der japanischen Gesellschaft Mitsui. 2006 erfolgte die Übernahme von Siemens Dispolok.

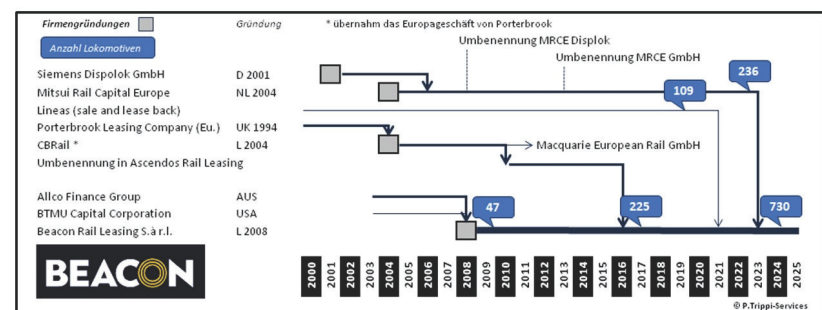
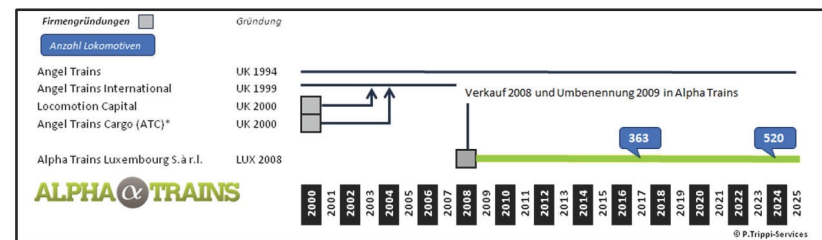
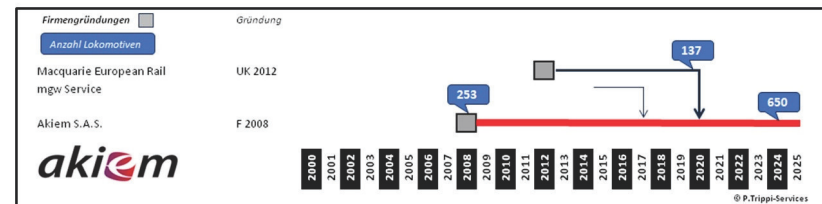
Im Jahr 2008 erfolgte dann eine eigentliche Gründungswelle:

- Fret SNCF gründete das Tochterunternehmen Akiem und übergab ihr den nicht mehr benötigten, überzähligen Lokomotivenpark.
- Angel Trains verkaufte ihre internationalen Aktivitäten und die neuen Besitzer nannten ein Jahr später ihre Gesellschaft Alpha Trains.
- Amerikanische und australische Infrastruktur-Finanzgesellschaften gründeten Beacon Rail Leasing in Luxemburg.
- In derselben Zeit gingen die HSH Nordbank und KfW IPEX-Bank, mit jeweils 50 Prozent als Gesellschafter, mit Railpool in München an den Start.

Finanzgesellschaften investieren

Im Februar 2016 verkaufte die SNCF einen 50 Prozent Anteil von Akiem an Eurotrraction, einen von der DWS/Deutsche Bank verwalteten Infrastrukturfonds. Seit 2022 ist Akiem zu 100 Prozent im Besitz von CDPQ, einer globalen Investmentgruppe, die sich auf CO₂-arme Infrastrukturen konzentriert. Akiem wächst in erster Linie durch Fremdfinanzierungen und institutionellen Investoren.

Seit 2009 war Alpha Trains im Besitz von Arcus Infrastructure Partners, AMP Capital und PSP Investments (Public Sector Pension Investment Board). PSP ist einer der größten kanadischen Pen-



Die größten Leasinggeber im Lokomotiven-Geschäft sind seit den 2000ern stetig gewachsen, wie der Vergleich zeigt.

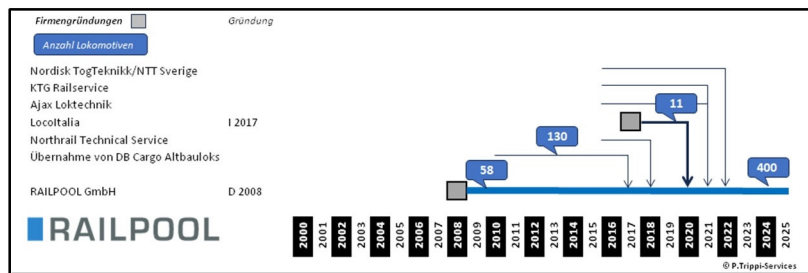
sions-Investmentmanager. Im Januar 2021 gab Alpha Trains bekannt, dass AMP Capital, dem Verkauf der Alpha Trains Anteile an APG (Algemene Pensioen Groep, Niederlande) zugestimmt hat. In einer separaten Transaktion hat auch PSP Investments, dem Verkauf seiner Alpha Trains Anteile an den PGGM Infrastructure Fund aus den Niederlanden zugestimmt. Im Mai

2023 hatte Alpha Trains eine Flotte von 493 Loks und 498 DMU/EMU-Triebwagen. Alpha Trains wächst primär durch Refinanzierungen, so wurde 2019 Fremdkapital über „grüne Darlehen“ und „grüne Schuldverschreibungen“ beschafft.

Beacon hat seinen Ursprung im europäischen Rollmaterial-Leasinggeschäft der Allco Finance Group, das 2014 von

ANZEIGE

RheinCargo



der japanischen Mitsubishi UFJ Financial Group übernommen wurde. Später verkaufte Mitsubishi an Pamplona Capital Management weiter. Im Jahr 2017 wurde Beacon Rail von der multinationalen Investmentgruppe JPMorgan Chase gekauft. Das Wachstum von Beacon erfolgte bisher vor allem durch Akquisitionen wie 2016 mit der Übernahme von Ascendos Rail Leasing, einer Sale-and-Lease-Back-Transaktion mit Lineas und 2023 mit der Integration von Mitsui Rail Capital Europe (MRCE).

Im Mai 2012 gaben die Railpool-Gesellschafter bekannt, zu verkaufen. Im Mai 2014 übernahm dann der Private-Equity-Investor Oaktree das Unternehmen zu 100 Prozent. GIC, ein Staatsfond aus Singapur, stieg im Februar

2016 mit einem 49 Prozentanteil bei Railpool ein und finanzierten damit die Flottenexpansion. Im Mai 2023 erwarb GIC ein weiteres Aktienpaket von 27 Prozent und hält fortan die Mehrheit an Railpool. Das Wachstum der Gesellschaft erfolgt durch Refinanzierungen und Erweiterungen der bestehenden Finanzierungen von Bankenkonsortium und institutionellen Investoren. Die Marktposition wurde durch den Ausbau und Zukauf von Unterhaltsbetrieben sowie der Übernahme von LocoItalia laufend gestärkt.

Weitere Anbieter im Mittelfeld

Die ELL Austria GmbH (European Locomotive Leasing) ist eine Leasinggesellschaft für Schienenfahrzeuge mit

Sitz in Wien. Das Unternehmen verfügt seit 2014 über einen Bestand von elektrischen Lokomotiven des Typs Siemens Vectron. Die Private-Equity-Gesellschaft KKR hat 2020 an ein Konsortium um Axa Investment Managers und Crédit Agricole Assurance verkauft.

Das polnische Unternehmen Cargounit wurde im Jahr 2003 gegründet und begann im Jahr 2012 mit der Tätigkeit im Bereich der Vermietung von Lokomotiven. Das Unternehmen verfügt über mehr als 200 Lokomotiven, darunter mehr als 100 Elektrolokomotiven. Das Unternehmen konzentriert sich vor allem auf die Entwicklung in Polen und anderen Ländern Mittel- und Osteuropas.

RIVE Private Investment, eine unabhängige europäische Investmentgesellschaft, stärkt ihre Position im Eisenbahnsektor durch die Strukturierung einer neuen Finanzierungsplattform. RIVE hat im Mai 2024 100 Prozent der Northrail-Anteile erworben, die zuvor von der Paribus-Gruppe gehalten wurden. RIVE wird Northrail zusätzliche Ressourcen für die Entwicklung seines Leasinggeschäfts zur Verfügung stellen.

Leasing im SPNV

Während private Finanzgesellschaften und Infrastrukturfonds primär in den Lokomotiven-Markt investieren, fokussieren öffentlich-rechtliche Institutionen vor allem in den Personennahverkehr.

In Norwegen hat ein staatliches Unternehmen – Norske tog AS – das gesamte rollende Material, mehrheitlich EMU/DMU des bisherigen staatlichen NSB übernommen und stellt es den heutigen Betreibern zur Verfügung.

Für den Regionalverkehr in Schweden sind zwanzig regionale öffentliche Verkehrsbetriebe gemeinsam Eigentümer der Leasinggesellschaft Transitio AB. Diese hat eine Flotte von 145 Zügen für den Regionalverkehr beschafft, die sie an die von den öffentlichen Verkehrsbetrieben ausgewählten Betreiber vermietet.

In Deutschland sind landeseigene Fahrzeugpools verbreitet. So beispielsweise die LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH). Sie erstellt im Auftrag des Landes Niedersachsen ein bedarfsgerechtes öffentliches Verkehrsangebot und finanziert, zusammen mit Förderbeiträgen, die Beschaffung von Rollmaterial für den SPNV.

Einen etwas anderen Finanzierungsansatz betreibt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) in Nordrhein-Westfalen. Die Kernpunkte des VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodells sind:

- Mit dem Angebot über die SPNV-Betriebsleistungen können die EVU den Beschaffungspreis für die Fahrzeuge anbieten.
- Erhält das Angebot mit dem Finanzierungsmodell den Zuschlag, erwirbt das EVU vom Hersteller die Fahrzeuge und veräußert sie unmittelbar weiter an den VRR.
- Der VRR finanziert die Fahrzeuge und verpachtet sie an das betriebsführende EVU.
- Die Pacht finanziert den Kapitaldienst (Zinsen und Tilgung) für das Darlehen und eine Verwaltungsgebühr.
- Es sind zwei Einsatzperioden für das Rollmaterial vorgesehen, etwa zwei mal 15 Jahre. Nach der Laufzeit des ersten Verkehrsvertrages werden die Fahrzeuge für eine zweite Betriebsnutzung gestellt.
- Das Modell erhält nur dann den Zuschlag, wenn es wirtschaftlicher ist als ein Angebot mit bisheriger Finanzierung (Kauf oder Leasing).

Peider Trippi

Nordic Re-Finance ist ein schwedisches Leasingunternehmen für Schienenfahrzeuge mit einer Flotte von 154 Lokomotiven. Die NRFAB hatte sich 2023 auf eine Sale-and-Lease-Back-Transaktion für die Flotte von 44 Diesellokomotiven des Typs AM843 von SBB Cargo geeinigt. Ungarn wird das sechste Land sein, in dem Nordic Re-Finance vertreten ist, das Unternehmen verleast bereits in Schweden, Norwegen, Dänemark, Polen und der Schweiz.

Lokomotiven-Hersteller sind aktiv

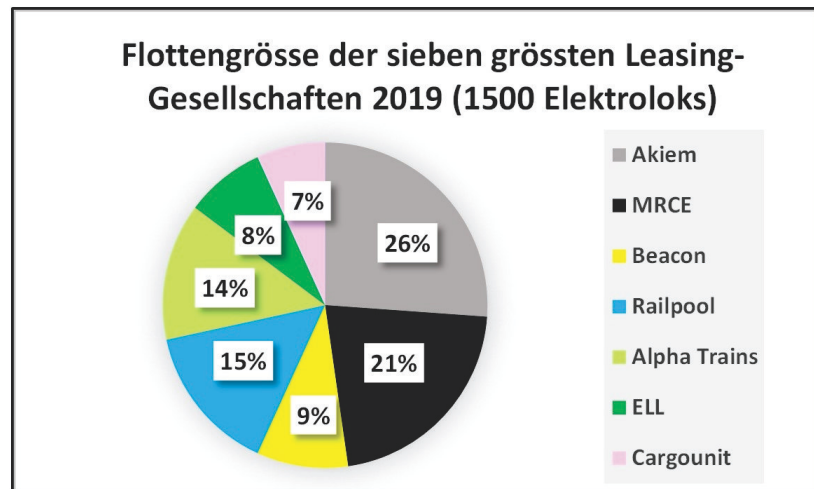
European Loc Pool wurde im Jahr 2018 von Stadler gegründet und hat seinen Hauptsitz in der Schweiz. Im Fokus von ELP stehen sechsachsige Lokomotiven von Stadler Valencia, die bis zu 2,8 MW Diesel- und 9 MW elektrische Leistung sowie 500 kN Zugkraft bieten.

Siemens Mobility gründete 2024 das Tochterunternehmen Smart Train Lease GmbH, um Kunden die flexible Ergänzung ihrer Flotten mit Batterie-, Wasserstoff- und Elektrotriebzügen durch Anmietung zu ermöglichen.

Bestellboom

Seit Anfangs der 2020er-Jahre setzte ein wahrer Bestellboom ein, was die Herstellerkapazitäten für Jahre ausbuchte:

- Seit 2021 bestellte Akiem 100 Vectron-Lokomotiven bei Siemens. 2023 folgte ein Rahmenvertrag für 100 Traxx-MS3 mit Alstom und mit Newag S.A. wurde eine Bestellung für 30 sechsachsige Dragon-2 Lokomo-



Durch die Übernahme von MRCE durch Beacon Rail entstand 2023 das größte Bahn-Leasingunternehmen Europas.

tiven (plus 50 Optionen) unterzeichnet.

- Railpool hat Rahmenverträge 2023 für 50 Traxx-MS3 und 45 Modula-Lokomotiven und 2024 für 250 Vectron abgeschlossen.
- Im November 2023 unterzeichneten ELL und Siemens einen Rahmenvertrag über den Kauf von bis zu 200 weiteren Vectron.
- Cargounit schloss mit drei Herstellern für 100 Lokomotiven Rahmenverträge ab: Bei PESA für 30 Gama 111Ed30 mit lastmile-Diesel in 2022, ergänzte 2024 um weitere 10 Gama. Mit Newag 2023 für 30 sechsachsige Dragon 2-Lokomotiven mit Lieferung ab 2025 und bei 2024 Siemens für 30 Vectron.
- RIVE Private Investment wird zu nächst eine bestehende Bestellung von 15 Vectron Dual-Mode-Lokomotiven (+ 15 Optionen) von Sie-

mens Mobility abwickeln, dann den Erwerb von 20 Traxx MS3-Lokomotiven von Alstom (+30 Optionen) und 20 Modula EBB hybrid-Lokomotiven (+ 30 Optionen) von Vossloh.

Ausblick

Alpha Trains, Akiem, Beacon, Cargounit, ELL, MRCE, Northrail und Railpool repräsentieren bereits 2019 über zwei Drittel des Lokomotiven-Leasingmarktes in Europa.

Das Geschäft mit dem Leasing von Lokomotiven ist nach wie vor für Infrastrukturfonds, institutionelle Investoren und Finanzgesellschaften sehr attraktiv. Dies führt dazu, dass laufend neue Lokomotiven geordert werden. In Kürze wird das größte Leasing-Unternehmen über 1000 Lokomotiven im Portfolio haben.

Peider Trippi

ANZEIGE

RTB Cargo