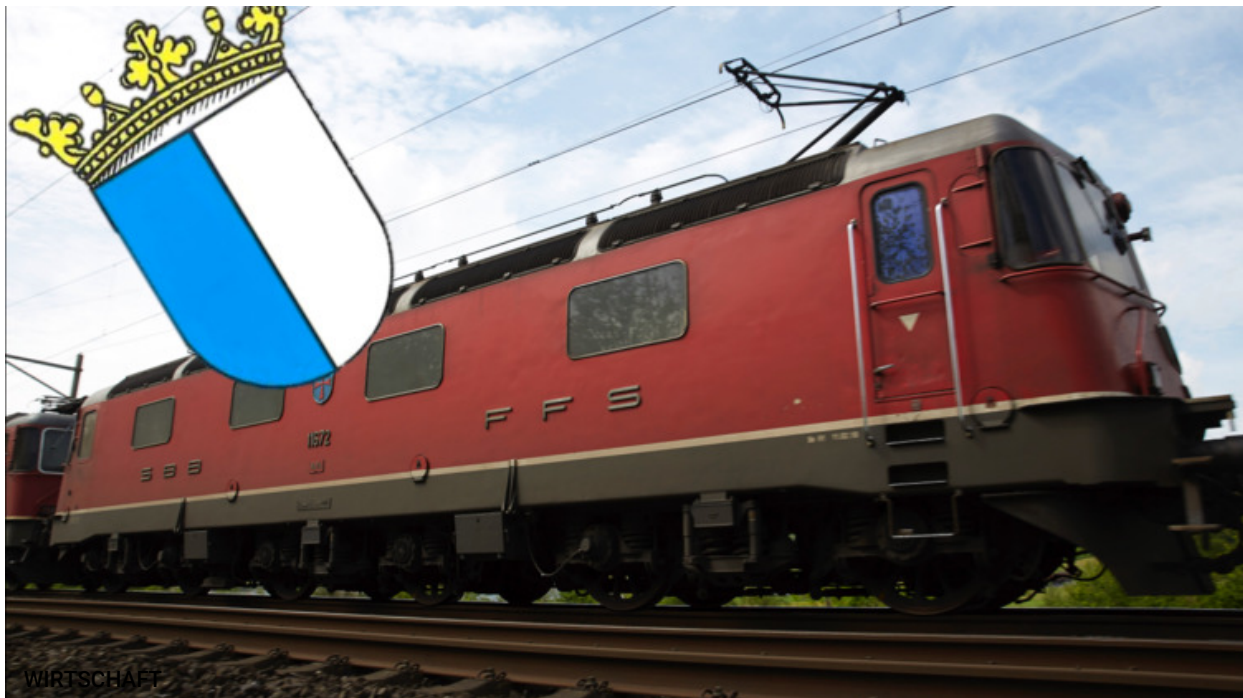




Prangt bald das Luzerner Wappen auf den SBB-Loks?

Luzerner Bank betreibt unübliches Geschäft

Warum SBB-Loks eigentlich Luzerner Wappen tragen sollten

28.02.2017, 10:00 Uhr

Auf SBB-Lokomotiven prangt jeweils das Wappen eines Schweizer Ortes. Würde dessen Auswahl von der Finanzierung abhängen, gäbe es deutlich mehr Loks mit Luzerner Provenienz. Dahinter steckt eine Luzerner Bank, die auf eine unerwartete Art und Weise Renditen erwirtschaftet.



Autor/in:

Pascal Zeder

Die Luzerner Privatbank «Reichmuth und Co» wandelt auf ungewöhnlichen Pfaden: Sie vermietet Lokomotiven an die SBB Cargo International (SCI). Für diesen Zweck schafft sich die Bank 18 Siemens-Vectron-Loks an, die Bundesbahn mietet diese Loks für 15 Jahre.

Ein lukratives Geschäft für die Luzerner Privatbankiers. Für die Investition verantwortlich ist der Verkehrsfonds Lokroll, welcher extra für dieses Geschäft gegründet wurde. Dies ist ein Modell, auf das die Bank seit ein paar Jahren setzt: Man investiert in Güterwaggons, Fernwärme- oder Wasserkraftanlagen oder Schulgebäude und vermietet diese an Grossunternehmen.

Langfristige Rendite durch Mietverträge

Was man von Banken vor allem kennt, ist Vermögensverwaltung, Spekulieren mit Aktien, Investitionen in Hedgefonds oder in Immobilien. Da fragt man sich: in Güterwagen und Wasserkraftanlagen investieren? Das nenne man «Infrastruktur-Investitionen», erklärt Stefan Hasenböhler, Leiter Private Markets bei Reichmuth. «Es ist immer dasselbe Prinzip: Man investiert in einen Realwert und vermietet diesen mit langfristigen Verträgen, um eine stabile Rendite zu erwirtschaften.» In der Theorie ergibt sich dadurch langfristig ein moderater Gewinn. «Das Prinzip ist aus dem angelsächsischen Raum, hier in Zentraleuropa nahm diese Form der Investition vor allem in den letzten zehn Jahren zu», so Hasenböhler.

Mietsystem bietet den Unternehmen Vorteile

Ein Deal mit der SBB bedeutet: Ein Privater kooperiert mit einer halb öffentlichen Institution. Heisst das, der Steuerzahler zahlt einen teuren Deal der Bundesbahn mit einer Privatbank? Eine Vectron-Lok kostet immerhin vier bis fünf Millionen Euro, wie Siemens auf Nachfrage von zentralplus angibt.

Hasenböhler winkt ab: «Bei einem Deal zwischen öffentlichen Institutionen und Privaten muss es immer eine Win-Win-Situation geben.» Die SBB Cargo habe alle Möglichkeiten analysiert und sich für die Möglichkeit der Miete entschieden.

«Viele Airlines kaufen heutzutage die Flugzeuge nicht mehr, sie werden geleast.»

Maurice Pedergnana, Professor Wirtschaft HSLU

Maurice Pedergnana, Professor an der Hochschule Luzern für Wirtschaft, hält ebenfalls wenig von der Argumentation: «Dann kann man sagen: Wenn man die Miete einer Wohnung über 15 Jahre zusammenrechnet, warum kauft man dann nicht gleich Stockwerkeigentum?» Der Deal sei zwar teurer als neue Maschinen, aber dafür biete es dem Cargo-Unternehmen Flexibilität – nach 15 Jahren kann man analysieren, ob man wieder 18 Lokomotiven mit denselben Eigenschaften braucht oder nicht.

Ausserdem müssten die Cargo-Unternehmen so keinen Bankkredit aufnehmen, welcher mit Zinsen verbunden wäre, oder man hat keine Entsorgungskosten. «Man schont das Eigenkapital für jene Bereiche, in denen es zentral ist. Viele Airlines kaufen heutzutage die Flugzeuge nicht mehr, sie werden geleast», so Pedergnana.

«Defensive» Taktik zahlt sich aus

Und wie hoch ist das Risiko einer solchen Investition für die Investoren eines Infrastrukturfonds? «Es kommt darauf an, womit man es vergleicht», sagt Hasenböhler. Man investiere in bereits bestehende Geschäfte wie eben das Güterwagengeschäft. Im Fachjargon heisse dies ein «defensives Rendite-Risikoprofil». Hasenböhler: «Wir

investieren nicht in zukünftige Projekte wie einen Tunnelbau – da ist das Risiko für unvorhergesehene Zusatzkosten natürlich höher.» Dafür würden solche Projekte natürlich mehr Geld abwerfen.



Stefan Hasenböhler, Leiter Private Markets bei Reichmuth und Co. (Bild: Roman Beer)

«Wir gehen bei unseren Investitionen von einer Rendite von jährlich rund fünf Prozent aus», so Hasenböhler. Das sei moderat – dafür sei das Ziel, dass das Portfolio langfristig stabil bleibt. Das sei attraktiv für Investoren wie Pensionskassen, welche über einen langen Zeitraum konstante Renditen anstreben.

Infrastrukturmiete boomt

Wirtschaftsprofessor Pederngana erklärt: «Infrastruktur-Investitionen sind eine attraktive Ergänzung in einem langfristig ausgerichteten Portfolio.» Aber klein: Der Anteil der Infrastrukturfonds mache in einem Investorenportfolio kaum mehr als fünf bis zehn Prozent aus. Die Investitionsform sei aber innovativ: «In einem Tiefzinsumfeld muss man sich fragen: Woher bekomme ich überhaupt eine Rendite? Da ist Infrastruktur eine der beliebtesten Anlageklassen. Die grössten Investoren Europas haben heute einen Anteil Infrastruktur, weil es realwirtschaftlich einer gesunden Diversifikation entspricht.» Das Risiko für die Anleger sei in der Form, wie Reichmuth das Infrastruktur-Investment betreibt, eher gering.

Die Infrastrukturmiete sei allgemein ein boomendes System, so Pederngana: «Ein Betreiber für Übernachtungsmöglichkeiten braucht kein eigenes Hotel mehr, das ist Airbnb. Ein Transportunternehmen braucht kein eigenes Auto mehr, das ist Uber. Ein Cargo-

Dienstleister braucht keine eigenen Güterwagen, diese mietet man nun von der Bank.» Damit schütze das Unternehmen sein Eigenkapital, so Peder gnano. «Der Grund ist, dass man schneller reagieren kann: Was brauche ich wirklich?»

Aufwand höher als bei Aktien

Bei einem Boom von Bankinvestitionen muss man aber fragen: Besteht bei Infrastruktur die Gefahr einer Blase, wie es bei den Immobilien der Fall war? «Nein», sagt Peder gnano, «noch ist der Markt zu klein. Diese Frage könnte sich frühestens in zehn bis zwanzig Jahren stellen.» Die grosse Stärke der Infrastruktur-Investition sei, dass ein Realwert bestehe, also etwas, was der Kunde sehen kann, dass es existiert.



Maurice Peder gnano, Professor für Wirtschaft an der Hochschule Luzern. (Bild: Foto Optik Grau AG)

Darauf angesprochen sagt Stefan Hasenböhler: «Der Aufwand ist dafür höher. Wir kaufen keine Aktien am Computer, sondern wir müssen vor Ort gehen und uns die Infrastrukturanlagen anschauen und prüfen, in die wir investieren.» Dabei gebe es einen gewisse Innovationsaspekt.

Luzerner Partner im Güterwagengeschäft

Und wie hält es die Luzerner Privatbank mit der Lokalität? Bei der Reichmuth gebe man momentan keine Investitionsprojekte in der Zentralschweiz, sagt Hasenböhler – es habe sich noch nicht ergeben, doch würde eine solche Investition sicher angesehen. Und: Für das Güterwagengeschäft arbeite man mit einem sogenannten «Operator» zusammen, einem Branchenkenner. Dieser sei in diesem Fall die Luzerner Firma Vascosa.