

# *Paribus Deutsche Eisenbahn Renditefonds XV GmbH & Co. KG*

**Zweiter Nachtrag vom 30. März 2011**



## Paribus Deutsche Eisenbahn Renditefonds XV GmbH & Co. KG – Zweiter Nachtrag –

Zweiter Nachtrag der Paribus Capital GmbH gem. § 11 VerkProspG zum bereits veröffentlichten Vermögensanlagen-Verkaufsprospekt „Paribus Rail Portfolio II“ vom 4. Juni 2010 (im Folgenden: „Verkaufsprospekt“) einschließlich des ersten Nachtrags vom 13. August 2010 betreffend das öffentliche Angebot von unmittelbaren und mittelbaren Kommanditanteilen an der Paribus Deutsche Eisenbahn Renditefonds XV GmbH & Co. KG.

Dieser Prospektnachtrag ist Bestandteil des Verkaufsprospekts.

Die Paribus Capital GmbH als Anbieterin gibt folgende bis zum 30. März 2011 eingetretene Veränderungen des Verkaufsprospekts bekannt:

### *Neue Anlageobjekte*

#### **Kaufverträge**

Die Emittentin hat ihr Lokomotivportfolio, das bislang aus zehn Lokomotiven bestand, seit der Aufstellung des ersten Nachtrags wie folgt weiter ausgebaut:

##### **Lfd. Nr. 11 und 12**

Die geschäftsführende Kommanditistin hatte die zwei neu hergestellten Lokomotiven vom Typ Gravita 10 BB mit Kaufvertrag vom 30. Juni 2010 vom Hersteller Voith Turbo Lokomotivtechnik GmbH & Co. KG („Voith Turbo“) für die Emittentin auf Vorrat gekauft. Die Lokomotiven stehen unter einfachem Eigentumsvorbehalt; die Zahlung des Kaufpreises steht noch aus.

Mit weiterem Kaufvertrag vom 28. Februar 2011 hat die Emittentin die Lokomotiven von der geschäftsführenden Komman-

ditistin gekauft. Die Kaufvertragskonditionen stimmen mit denen des ursprünglichen Kaufvertrags überein. Der Übergang von Nutzen und Lasten auf die Käuferin erfolgt mit Kaufpreiszahlung. Hinsichtlich Gefahrübergang und Mängelgewährleistung gelten im Übrigen die Darstellungen des Abschnitts „Kaufverträge“ auf den Seiten 83 f. des Verkaufsprospekts sinngemäß. Dipl.-Ing Dietmar Gebel, Ringstraße 19, 47839 Krefeld (im Folgenden: „der Sachverständige“) hat als öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Schienenfahrzeuge die Lokomotiven in seinem Gutachten vom 12. August 2010 bewertet: Er ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass der Kaufpreis pro Lokomotive 1.740.000 Euro beträgt, dass die erworbenen Lokomotiven moderner sind als das Konkurrenzprodukt am Markt und die neuesten Abgas-, Lärm- und Crashvorschriften erfüllen. Während das Zulassungspotential des Konkurrenzprodukts erschöpft sei, stünden die begutachteten Lokomotiven am Anfang ihrer Entwicklung.

Lfd. Nr.	Lokomotivtyp	Hersteller	Leistungsklasse	Zustand
11, 12	Gravita 10 BB	Voith Turbo	1.000 kW	Neu
13	Köf III	O+K Orenstein + Koppel	176 kW	Gebraucht
14–17	DE 1002	MaK (Maschinenbau Kiel; heute: Vossloh Locomotives GmbH)	1.120 kW	Gebraucht
18	240 B	MaK (Maschinenbau Kiel; heute: Vossloh Locomotives GmbH)	176 kW	Gebraucht

## - Zweiter Nachtrag -

**Lfd. Nr. 13**

Bei der Lokomotive mit der laufenden Nr. 13 handelt es sich um eine gebrauchte Diesellokomotive, die die Emittentin mit Vertrag vom 30. November 2010 von der Westfälischen Lokomotiv-Fabrik Reuschling GmbH & Co. KG erworben hat. Die Lokomotive ist von der Verkäuferin technisch überholt und an die Emittentin ausgeliefert worden. Die Emittentin hat den Kaufpreis in voller Höhe gezahlt. Der Sachverständige hat die Lokomotiven in Augenschein genommen. In seinem Gutachten vom 12. November 2010 ist er zu dem Ergebnis gekommen, dass der Sachwert der Lokomotive mindestens dem Kaufpreis entspricht. Die Parteien haben eine Garantiezeit für die Überholungsleistung von 12 Monaten vereinbart.

**Lfd. Nr. 14–18**

Bei den Lokomotiven mit den lfd. Nr. 14 bis 18 handelt es sich um gebrauchte Diesellokomotiven, die die Emittentin mit Kaufvertrag vom 27. Dezember 2010 einschließlich eines umfangreichen Ersatzteilbestands von der AKN Eisenbahn AG erworben hat. Der Gesamtkaufpreis beträgt 2.800.000 Euro zzgl. der gesetzlichen Umsatzsteuer und ist vollständig gezahlt worden. Die Lokomotiven wurden „wie besehen“ gekauft. Der Sachverständige ist im Rahmen seiner Gutachten vom 30. Mai, 27. Oktober und 17. Dezember 2010 zu dem Ergebnis gekommen, dass die Sachwerte der einzelnen Lokomotiven einschließlich des Ersatzteilbestands höher sind als der Gesamtkaufpreis. Die Lokomotive mit der lfd. Nr. 17 befindet sich derzeit in der Hauptuntersuchung.

Baujahr	Kaufvertrag vom	Kaufpreis netto in Euro	Verkäufer
Neu	28.02.2011	3.480.000	Paribus-SK-Rail Management GmbH
1968	30.11.2010	170.000	Reuschling GmbH & Co. KG
1982–1985	27.12.2010	2.750.000	AKN Eisenbahn AG
1954	27.12.2010	50.000	AKN Eisenbahn AG

## Paribus Deutsche Eisenbahn Renditefonds XV GmbH & Co. KG

### Sonstige Angaben nach VermVerkProspV

Der geschäftsführenden Kommanditistin als Gründungsgesellschafterin der Emittentin steht ein einfacher Eigentumsvorbehalt hinsichtlich der Lokomotiven mit den lfd. Nr. 11 und 12 zu. Im Übrigen steht oder stand weder den Gründungsgesellschaftern noch den Mitgliedern der Geschäftsführung noch der Prospektverantwortlichen noch der Treuhänderin noch dem Mittelverwendungskontrolleur das Eigentum an den neuen Anlageobjekten oder wesentlichen Teilen derselben zu noch steht diesen Personen aus anderen Gründen eine dingliche Berechtigung an den neuen Anlageobjekten zu.

Es bestehen keine nicht nur unerheblichen dinglichen Belastungen der neuen Anlageobjekte.

Es bestehen keine rechtlichen oder tatsächlichen Beschränkungen der Verwendungsmöglichkeiten der neuen Anlageobjekte, insbesondere im Hinblick auf das Anlageziel.

Bis auf die fehlende behördliche Genehmigung zum Betrieb der Lokomotive mit der lfd. Nr. 17, die sich derzeit in der Hauptuntersuchung befindet, liegen im Übrigen alle erforderlichen behördlichen Genehmigungen vor.

Die geschäftsführende Kommanditistin hat durch die Auswahl und Prüfung der neuen Anlageobjekte nicht nur geringfügige Leistungen erbracht. Darüber hinaus erbringen weder die Gründungsgesellschafter noch die Mitglieder der Geschäftsführung noch die Prospektverantwortliche, die Treuhänderin oder der Mittelverwendungskontrolleur nicht nur geringfügige Leistungen und Lieferungen hinsichtlich des Anlageziels und der Anlagepolitik bezüglich der neuen Anlageobjekte.

### Mietverträge

Die neuen Lokomotiven des Portfolios sind wie folgt vermietet:

Lfd. Nr.	Lokomotivtyp	Mieter	Mietdauer	Vermietungsende
11, 12	Gravita 10 BB	Voith Turbo Lokomotivtechnik GmbH & Co. KG	12 Monate	28.07.2011 / 11.08.2011
13	Köf III	Nord-Ostsee-Bahn GmbH	58 Monate	31.12.2015
14	DE 1002	Hafen Krefeld GmbH & Co. KG	6 Monate	17.09.2011
15	DE 1002	Seehafen Kiel GmbH & Co. KG	18 Monate	31.08.2012
16	DE 1002	Rail Technology & Logistics GmbH		Die Lokomotive ist seit dem 10.03.2011 zu marktüblichen Konditionen als kurzfristiges Ersatzfahrzeug vermietet. Der Mietvertrag ist monatlich kündbar. Nach Ende der Mietlaufzeit wird die northrail GmbH die Lokomotive weitervermieten.
17	DE 1002	–		Die Lokomotive befindet sich derzeit in der Hauptuntersuchung. Nach Beendigung der Hauptuntersuchung wird die northrail GmbH die Lokomotive weitervermieten.
18	240 B	northrail technical service GmbH & Co. KG	60 Monate	13.02.2016

## Wesentliche Vertragspartner: northrail GmbH

Abweichend von den Darstellungen auf den Seiten 34 und 95 des Verkaufsprospekts haben sich seit Aufstellung des

ersten Nachtrags die Kapital- und Organstruktur der northrail GmbH verändert:

Stammkapital	<u>200.000 Euro</u>
Geschäftsführung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Mirko Fischer</u></li> <li>• <u>Jens Schäfer</u></li> </ul>
Aufsichtsratsvorsitzender	<u>Dr. Christopher Schroeder (Paribus-Gruppe)</u>
Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden	Dr. Dirk Claus (Seehafen Kiel)
Weitere Aufsichtsratsmitglieder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Horst Hackenthal (Vossloh Locomotives)</li> <li>• Lutz Bogs (Seehafen Kiel/northrail technical service)</li> <li>• Dr. Johannes Stahl (Paribus-Gruppe)</li> <li>• <u>Hinrich Krey (Voith Turbo Lokomotivtechnik)</u></li> </ul>
Gesellschafter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>87%</u> Paribus Beteiligungen GmbH</li> <li>• <u>13%</u> Seehafen Kiel GmbH &amp; Co. KG</li> </ul>

## Langfristfinanzierung

Zur Anschaffung der Anlageobjekte hat die Emittentin am 1. Februar 2011 mit der UniCredit Leasing Finance GmbH („UniCredit“) mit Sitz in Hamburg einen Rahmenkreditvertrag über die Langfristfinanzierung geschlossen.

UniCredit gewährt der Emittentin einen Kreditbetrag in Höhe von max. 15.200.000 Euro, der dazu verwendet wird, die Anlageobjekte anteilig zu erwerben.

Auf Grundlage des Rahmenkreditvertrages kann die Emittentin im Wege von Einzelkreditverträgen Darlehensbeträge in Höhe von mindestens 250.000 Euro tranchenweise in Anspruch nehmen. Die Emittentin hat für die Darlehensgewährung eine einmalige Aufwandsentschädigung in Höhe von 0,5 % des Nettokreditbetrags zu zahlen.

Der zu zahlende Zinssatz wird pro Einzelkredit separat festgelegt. Der Zinssatz berechnet sich anhand des bankeninternen Refinanzierungszinses zuzüglich einer Marge in Höhe von 1,5%. Die Zinsbindung beträgt maximal zehn Jahre. Die Kreditraten sind quartalsweise nachschüssig zur Zahlung fällig.

Der Rahmenkreditvertrag hat eine Laufzeit von maximal 15 Jahren, pro Einzelkredit jedoch maximal bis zum 31. Dezember 2025, also bis zum Ende der prospektierten Fondslaufzeit.

Als Sicherheit übereignet die Emittentin der UniCredit die Anlageobjekte, die von den Kreditbeträgen angeschafft werden. Ferner hat die Emittentin die Guthaben der Konten, auf denen die Mieten eingehen und die Hauptuntersuchungsrücklage gebildet wird, an UniCredit verpfändet.

UniCredit wird die Kreditbeträge unter anderem erst dann an die Emittentin auszahlen, wenn diese nachgewiesen hat, dass das zu erwerbende Anlageobjekt die prospektierten Investitionskriterien hinsichtlich Portfoliostruktur und Mietdiversifikation erfüllt. Ferner muss die Emittentin nachweisen, dass sie Eigenmittel in Höhe von 80% der Anschaffungskosten zum Erwerb des Anlageobjekts zur Verfügung hat.

Die Emittentin hat bereits zum 1. Februar 2011 eine erste Darlehenstranche in Höhe von 1.875.500 Euro in Anspruch genommen: Der Einzelkredit hat eine Laufzeit bis zum 31. Dezember

## Paribus Deutsche Eisenbahn Renditefonds XV GmbH & Co. KG

2025 und ist in 60 annuitätischen Kreditraten zurückzuzahlen. Der Kreditzins beträgt 5,6% p.a. Die Zinsbindung endet am 31. Januar 2021. Zum 1. März 2011 hat die Emittentin eine weitere Darlehenstranche über 422.500 Euro zu einem Zinssatz von 5,78% p.a. aufgenommen. Der Zins ist bis zum 28. Februar 2021 fest vereinbart. Die Tilgung erfolgt annuitätisch in 60 Raten bis zum 31. Dezember 2025. Eine dritte Darlehenstranche über 348.000 Euro wurde mit Valuta zum 1. April 2011 vereinbart. Der

Kreditzins von 5,83% p.a. ist bis zum 31. März 2021 festvereinbart. Auch diese Tranche hat eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 2025 und wird in 59 annuitätischen Kreditraten getilgt.

Die Gesamtsumme der bisher abgerufenen Kredittranchen beträgt somit 2.646.000 Euro. Der gewichtete durchschnittliche Kreditzins beläuft sich zurzeit auf 5,66% p.a.

## Reduzierung der Emissionswerte von Lokomotiven

Im Zuge der Bestrebungen der Europäischen Union, die Schadstoffbelastung durch den Schienenverkehr weiter zu verringern, werden zum 1. Januar 2012 die zulässigen Emissionsgrenzwerte für neu zugelassene Diesellokomotiven gesenkt. Für Diesellokomotiven, die sich aufgrund einer Genehmigung der Zulassungsbehörden zum 1. Januar 2012 bereits im Einsatz befinden, gilt ein umfassender Bestandsschutz. Eine darüber hinaus gehende Reduzierung der Emissionsgrenzwerte ist zum jetzigen Zeitpunkt weder hinsichtlich ihres Inhalts und Umfangs, noch hinsichtlich des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens bekannt oder konkret absehbar.

Betriebliche Einschränkungen für den Einsatz von Diesellokomotiven durch private oder öffentliche Unternehmen finden sich bislang nur punktuell, z.B. beim Einsatz in Tunneln (z.B. Eurotunnel unter dem Ärmelkanal) oder Hallen sowie auf dem Schweizer Bahnnetz und im Rotterdamer Hafen. Diesellokomotiven, die hier eingesetzt werden sollen, müssen mit Abgasnachbehandlungsanlagen wie einem Rußpartikelfilter ausgerüstet sein, um die Emissionsgrenzwerte einhalten zu können.

Der Einbau eines Rußpartikelfilters würde zu höheren Anschaffungskosten führen, die wiederum durch höhere Mietraten gedeckt werden müssten. Letztendlich würden die Mieter der Lokomotiven die Kosten einer Reduzierung der Emissionswerte tragen.

Wenngleich davon auszugehen ist, dass lokale Betriebsbeschränkungen künftig tendenziell zunehmen werden, ist es eher unwahrscheinlich, dass in den kommenden zehn bis 15 Jahren für den Großteil des Schienennetzes Emissionsgrenzen für den Betrieb von Diesellokomotiven festgelegt

werden. Es ist daher nicht damit zu rechnen, dass ein Großteil des Diesellokomotivbestands mit einem Rußpartikelfilter ausgerüstet werden wird.

Vor diesem Hintergrund sind die Abschnitte „Vermietung/Mietentwicklung“ und „Wertentwicklung“ des Kapitels „Wesentliche Risiken der Vermögensanlage“ auf den Seiten 19 und 20 des Verkaufsprospekts wie folgt zu erweitern:

**Nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich eine Reduzierung der Emissionswerte negativ auf die Mieteinnahmen und die Wertentwicklung des Lokomotivportfolios auswirken wird.**

Hamburg, den 30. März 2011



Dr. Christopher Schroeder  
Geschäftsführer



Joachim Schmarbeck  
Geschäftsführer

Paribus Capital GmbH, Palmaille 33, 22767 Hamburg

- Zweiter Nachtrag -



**Paribus Capital GmbH**

Palmaille 33  
22767 Hamburg

Telefon: +49 (0) 40-88 88 00 6-0  
Telefax: +49 (0) 40-88 88 00 6-99

[info@paribus.eu](mailto:info@paribus.eu)  
[www.paribus.eu](http://www.paribus.eu)

Stand: 30. März 2011

© Paribus Capital GmbH 2011

Alle Rechte vorbehalten. Insbesondere dürfen Nachdruck, Aufnahme in Online-Dienste und Internet und Vervielfältigung auf Datenträger wie CD-ROM oder DVD-ROM nur nach vorheriger schriftlicher Zustimmung der Paribus Capital GmbH erfolgen.