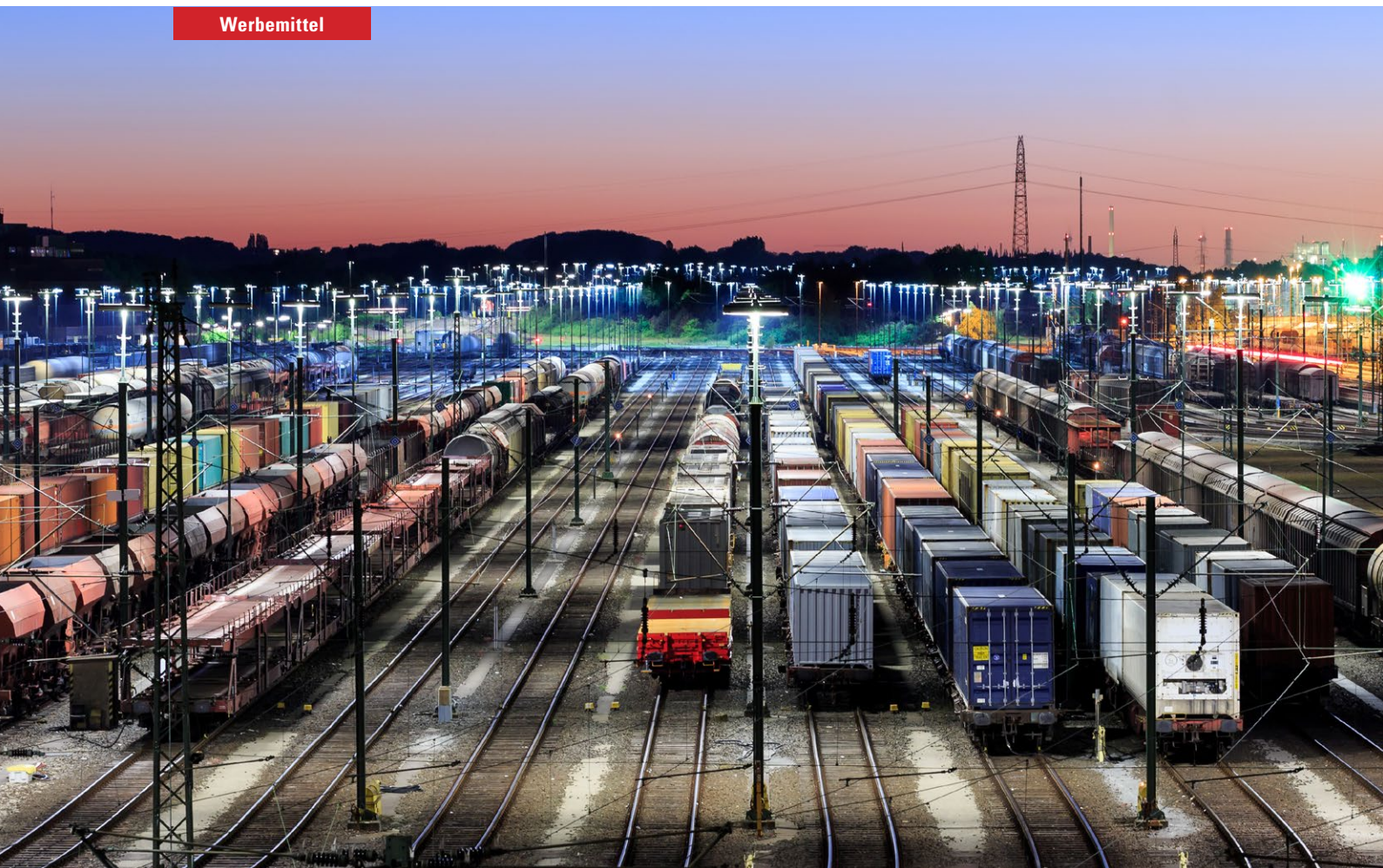


LOGISTIK-ANLEIHE AVES TRANSPORT 1

Werbemittel



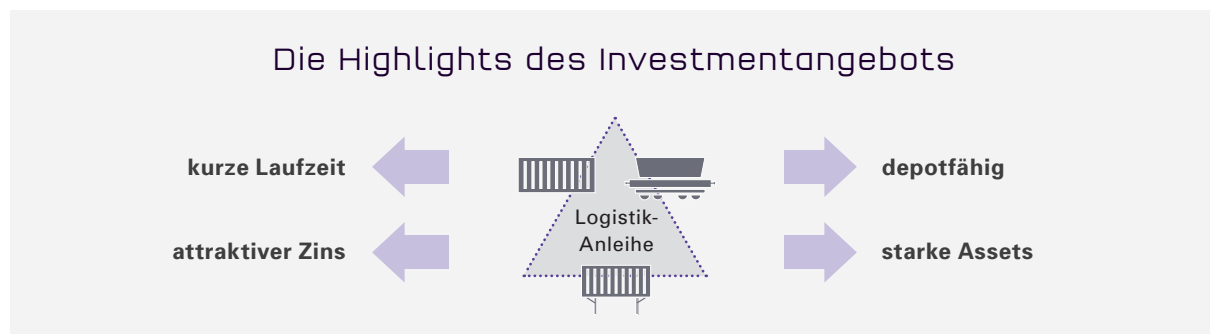


Anleihen zur Finanzierung von Logistik-Equipment

Die Anleger erwerben Inhaberschuldverschreibungen einer zur Gruppe der börsennotierten Aves One AG (Hamburg, HRB 124894) gehörenden Gesellschaft. Den Emissionserlös wird die Emittentin, die Aves Transport 1 GmbH & Co. KG, über Projektgesellschaften zweckgebunden zur Finanzierung von Logistik-Equipment, insbesondere Güterwaggons, Container und Wechselbehälter, verwenden.

Angebot gültig ab	8. Mai 2019
Emittentin	Aves Transport 1 GmbH & Co. KG
WKN / ISIN	A2TSPC / DE000A2TSPC0
Konditionen	
Emissionsvolumen	EUR 5.000.000,-
Stückelung	EUR 1.000,-
Mindestinvestition	EUR 1.000,-
Maximalinvestition	EUR 10.000,-
Zinssatz	
	5,25% p.a. (vor Steuern)
Zinstermine	20. Januar und 20. Juli eines jeden Jahres
Laufzeit	60 Monate beginnend ab 20. Juli 2019
Rückzahlung	20. Juli 2024

Es gelten die Anleihebedingungen, die unter www.ch2-portfolioverwaltung.de/aves-anleihe abgerufen werden können.



Zahlungsplan

Bei einem Investment von 10.000 EUR sieht der Zahlungsplan wie folgt aus:

Jahr	Einzahlung	Zahlung*	Zinsen*	Rückzahlung
2019	10.000,00 EUR	0 EUR	0 EUR	0 EUR
2020		525,00 EUR	525,00 EUR	0 EUR
2021		525,00 EUR	525,00 EUR	0 EUR
2022		525,00 EUR	525,00 EUR	0 EUR
2023		525,00 EUR	525,00 EUR	0 EUR
2024		10.525,00 EUR	525,00 EUR	10.000,00 EUR
Summe		12.625,00 EUR	2.625,00 EUR	10.000,00 EUR

* Vor Steuern. Die Zinsen unterliegen der Steuerpflicht. Anleger müssen für die erhaltenen Zinsen die Abgeltungssteuer i. H. v. 25% zuzüglich Solidaritätszuschlag und eventuell Kirchensteuer abführen.

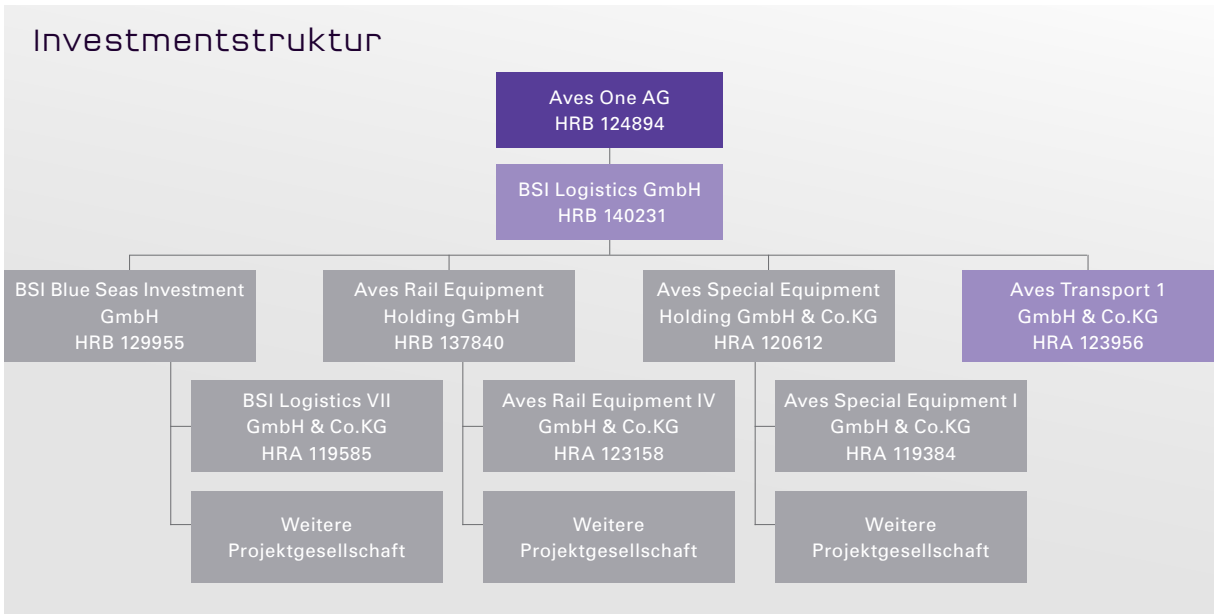
Die Emittentin: Aves Transport 1 GmbH & Co. KG

Die Emission der Inhaberschuldverschreibungen wird von der Aves Transport 1 GmbH & Co. KG begeben. Diese Gesellschaft wurde von der Aves One AG im Dezember 2018 gegründet und sitzt in Hamburg (AG Hamburg, Registernummer HRA 123956). Alleiniger Eigentümer der Emittentin ist die BSI Logistics GmbH, die eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Aves One AG ist (siehe Organigramm auf dieser Seite).

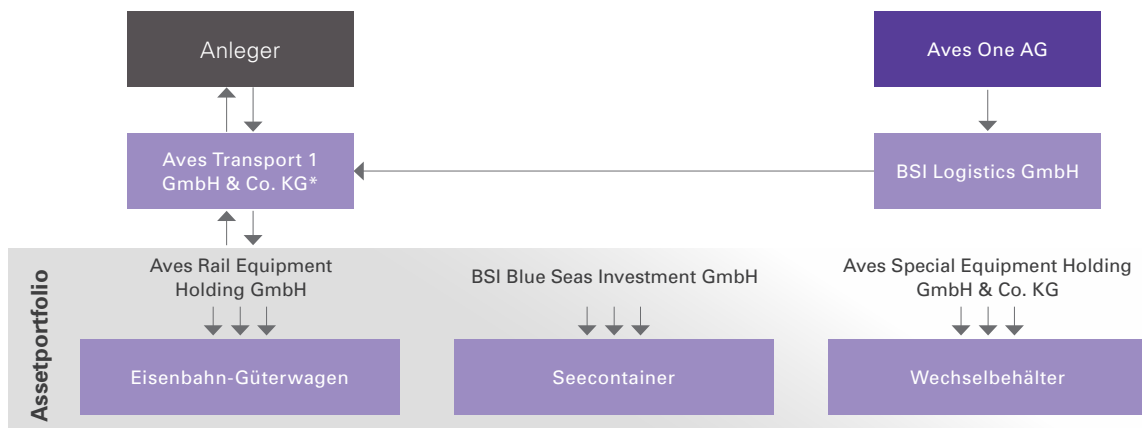
Aves One Konzern verschiedenen Projektgesellschaften zur Finanzierung von langlebigem und werthaltigem Logistik-Equipment zur Verfügung gestellt. Die Emittentin nimmt für ihre Geschäftstätigkeit keine Kredite auf.

Die Aves Transport 1 GmbH & Co. KG agiert im Konzernverbund und investiert in Logistikprojekte der Aves Gruppe. Dabei wird der Emissionserlös aus dieser Anleihe im

Die Inhaberschuldverschreibungen haben eine feste Laufzeit von 5 Jahren. Die Emittentin hat jedoch ein Sonderkündigungsrecht: sie kann die Schuldverschreibungen vorzeitig zum 19. Juli 2021 oder zum 19. Juli 2022 kündigen. Die Emittentin wird von diesem Recht nur Gebrauch machen, wenn das aus wirtschaftlichen Gründen geboten ist.



Kapitalfluss



* Persönlich haftender Gesellschafter ist die BSI Fünfte Verwaltung GmbH, die mittelbar eine 100%-ige Tochtergesellschaft der BSI Logistics GmbH ist.



Die Aves Gruppe

Die Aves Transport 1 GmbH & Co. KG (Emittentin) ist eine Tochtergesellschaft der BSI Logistics GmbH, die wiederum eine Tochtergesellschaft der Aves One AG ist. Die im Prime Standard börsennotierte Aves One AG investiert über verschiedene Gesellschaften in langlebige Wirtschaftsgüter der Logistik-Industrie. Investitionsschwerpunkt sind Güterwagen für den Schienenverkehr. Darüber

hinaus gehören Container und Wechselbrücken zum Portfolio. Aves One verfolgt einen starken Wachstumskurs. In den vergangenen drei Jahren wurde das Asset-Portfolio um rund 580 Millionen Euro auf etwa 810 Millionen Euro vergrößert. Bis Ende 2019 soll das Portfolio auf eine Milliarde Euro ausgebaut werden.

Der Vorstand der Aves One AG



TOBIAS AULICH

Tobias Aulich (*1982) ist seit November 2018 Vorstand der Aves One AG. Der Diplom-Kaufmann verfügt über langjährige Erfahrung in den Bereichen Akquisitionen sowie Finanzierung und Portfolio Management. Herr Aulich ist bereits seit dem Jahr 2013 für den Aves One-Konzern tätig. Als Geschäftsführer mehrerer Tochtergesellschaften spielt er eine zentrale Rolle bei dem Ausbau des Logistik-Portfolios.



JÜRGEN BAUER

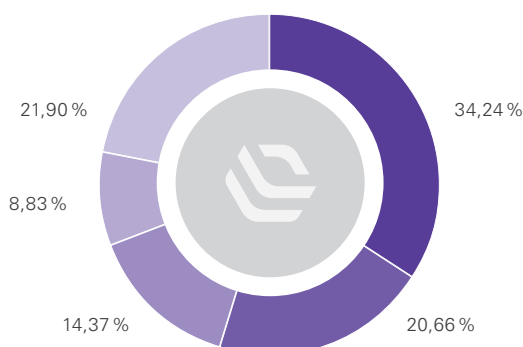
Jürgen Bauer (*1962) ist seit September 2016 Vorstand der Aves One AG. Herr Bauer ist seit etwa 20 Jahren erfolgreich in der Waggonvermietung in unterschiedlichen Organfunktionen tätig. Bei der GATX, einem der größten Waggonvermieter weltweit, verantwortete er als Geschäftsführer das gesamte nord- und westeuropäische Geschäft der Kesselwagen Vermietungsgesellschaft Hamburg. Herr Bauer ist in mehreren Branchenverbänden auf europäischer Ebene sowie auf Landesebene in Deutschland und Österreich tätig.



SVEN MEIßNER

Sven Meißner (*1980) ist seit Februar 2018 Vorstand der Aves One AG. Der Diplom-Kaufmann verfügt über langjährige Erfahrung im Finanzierungsgeschäft. Bereits seit 2013 und dem Erwerb des ersten Containerportfolios begleitet Herr Meißner als Geschäftsführer mehrerer Konzerngesellschaften auch das operative Geschäft. Herr Meißner verfügt über fundierte Kapitalmarktkennntnisse und Erfahrungen im Beteiligungsgeschäft in den Sektoren Immobilien, Transport und Logistik.

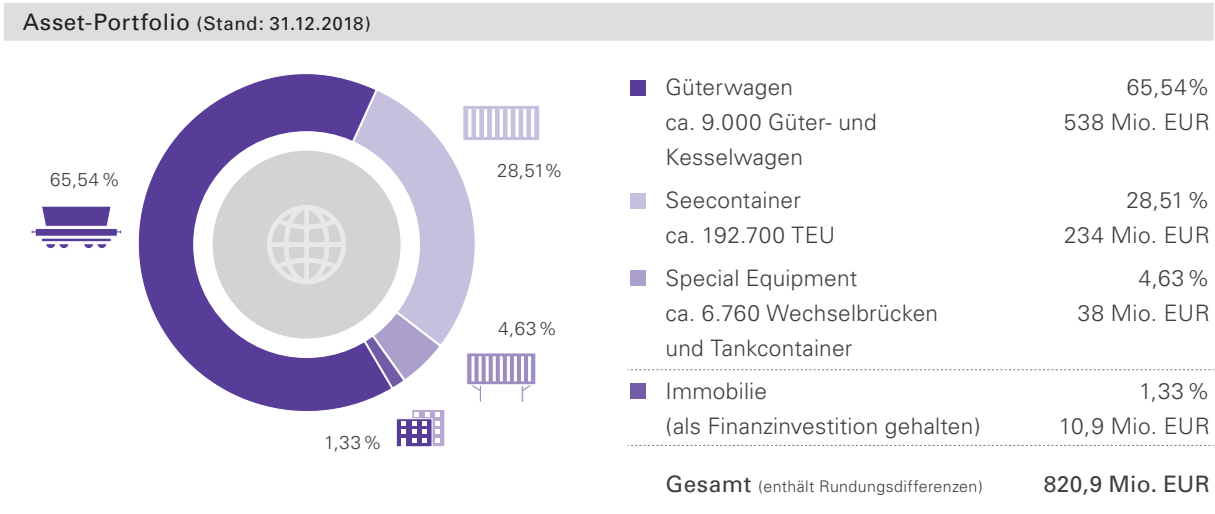
Aktionärsstruktur (Stand: 08.05.2019)



■ SUPERIOR Beteiligungen AG / RSI Societas GmbH	34,24 % *
■ Versorgungswerk der Zahnärztekammer Berlin	20,66 %
■ Versorgungswerk der Zahnärztekammer Nordrhein	14,37 %
■ Privatinvestor	8,83 %
■ Streubesitz	21,90 % **

* Stimmrechte werden wechselseitig zugerechnet
 ** sonstige Aktionäre (außer Organe)

Das Asset-Portfolio und die Konzerndaten der Aves One AG

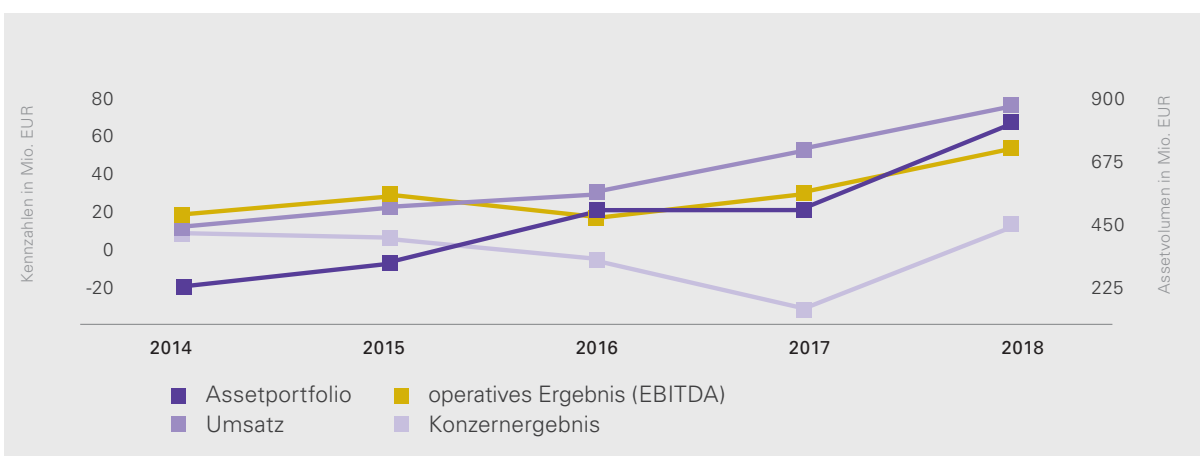


Konzernkennzahlen (Stand: 03.05.2018)

in Mio. EUR	2014	2015	2016	2017	2018
Umsatz	9,37	21,62	28,65	53,43	77,68
EBITDA	17,75	28,33	15,36	29,11	52,19
EBIT	15,92	15,57	1,78	9,39	31,17
EBT	11,83	5,64	-8,45	-37,34	11,15
Konzernergebnis	7,24	4,37	-7,67	-34,98	12,08
Assetportfolio*	125,74	232,60	445,40	448,46	820,90

* Sachanlagen in den Vermögensanlagen der Konzernbilanz

Die Konzernkennzahlen nach dem ersten Quartal 2019 plant Aves One im Mai 2019 zu veröffentlichen.



Die beteiligten Unternehmen

Bankhaus Gebr. Martin



Das Bankhaus Gebr. Martin ist eine Privatbank mit Sitz in Göppingen (Baden-Württemberg). Die Bank wurde im Jahr 1912 von den Brüdern Carl und Gustav Martin gegründet. Firmenkunden bietet die Bank einen umfassenden Kapitalmarktservice an. Das Bankhaus hat

einen eigenen Börsensitz in Stuttgart, Düsseldorf und München. Gebr. Martin unterstützt die technische Abwicklung von Anleihen und übernimmt für die Emittentin Aves Transport 1 die Funktion der Zahlstelle.

Effecta GmbH



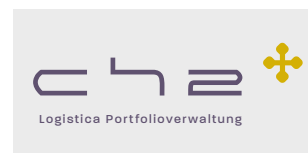
Die Effecta GmbH ist ein Finanzdienstleistungsinstitut im Sinne des Kreditwesengesetzes (KWG). Die Gesellschaft wurde im Jahr 2013 gegründet. Geschäftsführender Gesellschafter ist Tobias Hirsch.

Für den Vertrieb von Anleihen ist eine Genehmigung gemäß §32 KWG erforderlich. Effecta bietet als Dienstleistung Vertriebspartnern von Anleihe-Emittentin ein so

genanntes Haftungsdach. Die Vertriebspartner sind gebundene Vermittler gemäß §2 (10) KWG.

Effecta sitzt in Florstadt im Bundesland Hessen und ist ein etabliertes Haftungsdach für Finanzmakler, Industrieemittenten, Crowdinvesting-Plattformen und Zweitmarktmakler.

CH2 Logistica Portfolioverwaltung GmbH & Co. KG

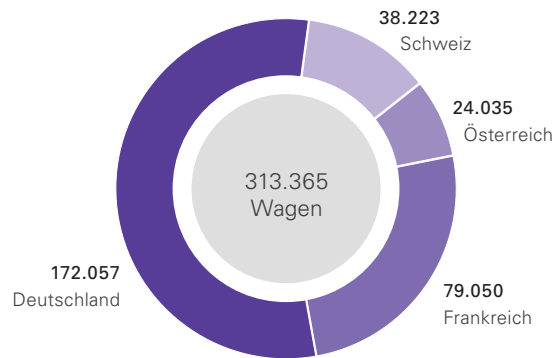


Die CH2 Gruppe ist auf den Vertrieb von Investmentangeboten mit Güterwaggons, Containern und Wechselkoffern und auf die Betreuung der Anleger spezialisiert. Die CH2 AG wurde 2007 gegründet und ist seit 2017 eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der börsennotierten Aves One AG. Bis Ende 2018 hat die CH2 AG über 600 Millionen Euro Eigenkapital für Logistik-Investments vermittelt.

Die CH2 Logistica Portfolioverwaltung wurde 2009 gegründet und ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der CH2 AG. Sie fungiert als beauftragter Dienstleister für die Vermarktung der Anleihen der Aves One Gruppe. Die Anleihe Aves Transport bietet die CH2 Logistica Portfolioverwaltung als vertraglich gebundener Vermittler der Effecta GmbH an.

Der Markt für Güterwagen und Schienenlogistik

Güter-/Kesselwagen-Bestand in Deutschland, Schweiz, Österreich, und Frankreich (Hauptmarkt der Aves)



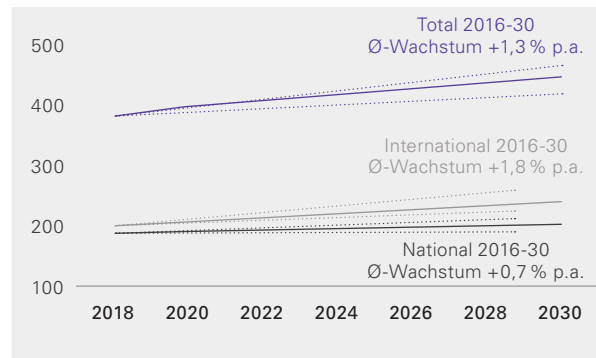
Rund 186.703 Wagen sind im Besitz von Leasinggesellschaften. Rund 5 % dieser Flotte, ca. 9.000 Güter- und Kesselwagen, befinden sich im Eigentum der Aves One AG.

Quelle: SCI: European Rail Freight Transport Market 2019

Die Verkehrswirtschaft trägt maßgeblich zur Wirtschaftsleistung einer Volkswirtschaft bei. „In Deutschland erwirtschaften alle Verkehrsarten – Schiff, Straße, Bahn – insgesamt etwa 4,4 Prozent des Bruttoinlandsproduktes. In diesem Markt betragen die Anteile des Schienensektors knapp 8 Prozent für den Personenverkehr bzw. 18 Prozent für den Güterverkehr“, heißt es in der „Branchenstudie Rail“ der HSH Nordbank, die im Mai 2017 auf den Markt kam. In und auf den Güterwagen werden unterschiedliche Rohstoffe und Produkte transportiert. Die größten Märkte in Europa sind, gemessen am Volumen der transportierten Güter, Deutschland, Polen, Österreich und Frankreich.

In den vergangenen beiden Jahren hätten Investoren den Markt für Güterwagen entdeckt. Die Branche bietet im Niedrigzinsumfeld vergleichsweise stabile und attraktive Finanzierungs- und Anlagemöglichkeiten.

Schienengüterverkehrsleistung in Kontinentaleuropa
Prognose in Mrd. Tonnenkilometer nach Jahren



Seriöse Analysen prognostizieren ein langsames, aber stetiges Wachstum im Schienengüterverkehr. Die Finanzierung neuer Waggons übernehmen zunehmend private Investoren.

Quelle: SCI Verkehr - Übersicht Schienengüterverkehrsmarkt Kontinentaleuropa mit erweitertem Fokus für Kesselwagen und dazugehörige Transportgüter

Während früher in erster Linie die (Staats-) Bahnen in neue Güterwagen für den Schienenverkehr investierten, nehmen diesen Platz heute die privaten Eigentümer ein. Das geht aus der Marktstudie „Güterwagen: Weltweite Marktentwicklungen“ des Analysehauses SCI, die Ende 2017 veröffentlicht wurde, hervor. 2016 sei in Europa mehr als eine Milliarde Euro in neue Waggons investiert worden. Bis 2021 rechnen die Analysten mit einem Nachfragerwachstum von 2,1 Prozent pro Jahr.

Hohes Alter der Waggon-Flotte erfordert Neuinvestitionen

Das Durchschnittsalter der DB Cargo Flotte betrug in 2017 rund 29 Jahre, seitdem wurden nur sehr unwesentliche Investitionen in Neuwagen getätigt. Das Flottenalter der staatlichen Bahnen Frankreichs und Polens liegt sogar noch höher. Dieses relativ hohe Alter führt laut Analysten zu einem zwingenden Ersatzbedarf in den kommenden Jahren. Da sich die Bahnen vordergründig auf Investitionen in das Streckennetz konzentrieren und um Investitionen in den Personenverkehr kümmern, sind private Investoren für die Beschaffung neuer und moderner Güterwagen für die Schiene wichtig. Aves ist mit einem durchschnittlichen Flottenalter von 16 Jahren hierfür bestens aufgestellt.

Gemäß politischen Vorgaben soll das Frachtvolumen auf der Schiene vergrößert werden, um die Straßen zu entlasten.



CAUTION
9'-6"
HIGH

MAX. GR.
TARE
NET
CU. CAP.

30,480 KG
67,200 LBS
3,890 KG
8,575 LBS
26,590 KG
58,625 LBS
76.4 CU.M.
2,698 CU.FT.

Der Containermarkt

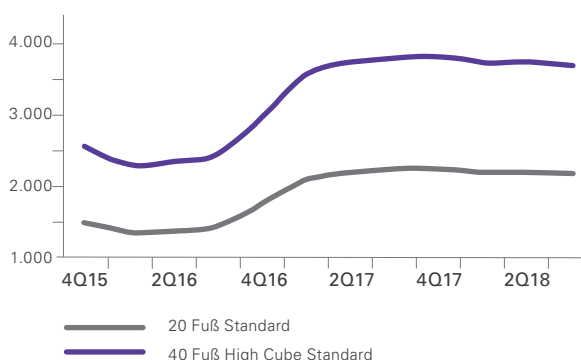
2018 war wieder ein sehr gutes Jahr für Containereigentümer. Es wurden 1,65 Milliarden Tonnen und damit um 4,7 Prozent mehr Waren als 2017 in den Stahlboxen transportiert. Dementsprechend stark war das Verkehrsaufkommen in den Häfen. Weltweit wurden mehr als 814 Millionen TEU umgeschlagen (siehe Grafik). Im Vergleich zu 2017 dürfte der Containerverkehr um vier bis fünf Prozent gestiegen sein. Diese Entwicklung bestätigt das langfristige Wachstum und die Bedeutung des Containers für den Welthandel. Ohne ihn läuft nichts. Durch die hohe Nachfrage nach Transportkapazitäten waren die Containerflotten der Leasinggesellschaften im vergangenen Jahr voll ausgelastet.

Stellvertretend für die ganze Branche verdeutlichen die Geschäftszahlen des weltweit größten Containervermieters die Stärke des Leasingmarktes. Triton managt rund

3,7 Millionen Container mit einer Kapazität von rund 6,1 Millionen TEU. Die Flotte war das gesamte Jahr über zu 98,6 Prozent vermietet. Die Leasingeinnahmen betrugen 1,35 Milliarden Dollar und stiegen von 2017 auf 2018 um 16,1 Prozent. Abzüglich aller Kosten und Aufwendungen erwirtschaftete Triton 363 Millionen Dollar Gewinn – ein Plus von 71,3 Prozent!

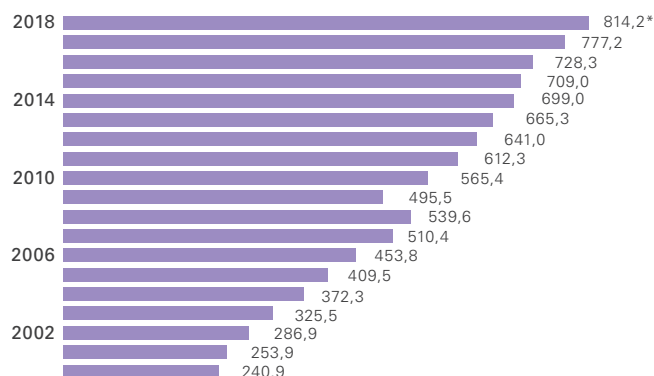
In diesem Marktumfeld haben sich die Containerpreise auf einem relativ hohen Niveau gehalten. Ein neuer 20 Fuß Standardcontainer kostete 2018 im Durchschnitt 2.150 Dollar (siehe Grafik). Gegen Ende des Jahres fiel der Preis auf etwa 1.900 Dollar. Das lag laut Triton an den gesunkenen Stahlpreisen und am intensiven Wettbewerb der Containerhersteller, die in der traditionell schwächeren Marktphase rund um den Jahreswechsel um Aufträge gerungen haben. Erfreulich entwickelten sich aus Eigentümersicht ▶

Preisentwicklung für neue Container (in USD)



Quelle: Drewry Maritime Research, Container Equipment Insight, Quarter 4/2018, Seite 1

Entwicklung des Welt-Containerumschlags (in Mio. TEU)



* Prognose

Quelle: Alphaliner, Monthly Monitor, Februar 2019

die Preise für gebrauchte Container und die Leasingraten. Der Wert der älteren Container stieg um zirka 18 Prozent, wobei die Preise auch hier im vierten Quartal ein wenig nachgaben. Die Mieten kletterten bis zum Sommer 2018 auf durchschnittlich 0,60 Dollar pro Tag für einen neuen 20 Fuß Standardcontainer, ehe sie zum Jahreswechsel hin auf etwa 0,50 Dollar gesunken sind. Für das Jahr 2019 sind die Leasinggesellschaften insgesamt optimistisch. Die

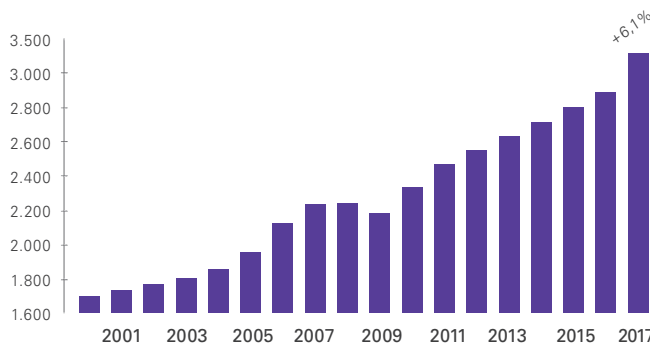
Marktbeobachter sind hingegen etwas vorsichtiger. Sie rechnen mit einem verschärften Wettbewerb, der die Preise kurzfristig unter Druck setzen könnte. Die bislang veröffentlichten Geschäftsergebnisse zum ersten Quartal 2019 sind positiv: Marktführer Triton meldete 92 Millionen Dollar Gewinn, CAI International gab einen Konzerngewinn in Höhe von knapp 19 Millionen Dollar bekannt.

Der Markt für Wechselaufbauten

Der rege Internethandel treibt den Logistikmarkt in neue Höhen und fordert auch auf dem Landweg die Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) heraus. Die deutsche Branche hat nach Angaben ihres Bundesverbandes BIEK im Jahr 2017 ihren Umsatz um fünf Prozent auf 19,4 Milliarden Euro gesteigert. Analog zum Containerverkehr verzeichnet der KEP-Markt ein langfristiges Wachstum (siehe Grafik).

Von 2000 bis 2017 haben sich die transportierten Sendungen beinahe verdoppelt. 2017 gab es 3,37 Milliarden Paket-, Kurier- und Expresssendungen. Pakete machen 84 Prozent aller Sendungen aus. Der Branchenverband BIEK geht davon aus, dass das Sendungsvolumen bis 2022 um 5,2 Prozent pro Jahr zunimmt. Demzufolge könnten die KEP-Dienste im Jahr 2022 mehr als 4,3 Milliarden Sendungen transportieren.

Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt
(2000 bis 2017, in Mio. Sendungen)



Quelle: KEP-Studie 2018, Bundesverband Paket- und Expresslogistik (BIEK)

Um dieses Wachstum bewältigen und die Nachfrage befriedigen zu können, benötigen die Spediteure höhere Transportkapazitäten. Der Wechselkoffer (auch Wechselbehälter genannt) ist in Mitteleuropa ein wichtiges Element in der Logistikkette. Allerdings wächst das Sendungsvolumen nach Branchenangaben zurzeit schneller als die Ladekapazitäten. Das führt zu einer sehr hohen Auslastung der Wechselkoffer. Marktteilnehmer sprechen davon, dass der Markt „leergefegt“ ist, obwohl die Vermieter Axis Intermodal, Mobilboxx und Seaco bereits ihre Flotten vergrößert haben.

Nicht ohne Grund investiert der führende Wechselkoffer-Hersteller in seine Produkte. „Aufgrund der sehr positiven Marktnachfrage wird Krone die Produktionskapazität am Standort Herzlake deutlich hochfahren“, teilte das Unternehmen Ende Januar mit. In den kommenden einhalb Jahren soll der Produktionsausstoß in dem Werk im Emsland verdoppelt werden. Im vergangenen Dezember meldete Krone für das Geschäftsjahr 2017/2018 einen neuen Rekordumsatz in Höhe von 2,1 Milliarden Euro.



Risiken

Mit dem Wertpapier und dem Emittenten und einem etwaigen Garantiegeber verbundenen Risiken:

Der Anleger geht mit dem Erwerb der Schuldverschreibung eine mittelfristige schuldrechtliche Verpflichtung ein. Er sollte daher alle in Betracht kommenden Risiken in seine Anlageentscheidung einbeziehen. Nachfolgend können nicht sämtliche, sondern nur die wesentlichen mit dem Wertpapier verbundenen Risiken ausgeführt werden.

Wertpapierbezogene Risiken

Im Falle einer Insolvenz der Emittentin könnte es mangels bestehender Einlagensicherung für die Schuldverschreibung zu einem Totalverlust für den Anleger kommen.

Es ist nicht zu erwarten, dass sich ein liquider Sekundärmarkt für die Schuldverschreibung entwickeln wird, oder dass ein solcher Markt, sofern er entsteht, fortbestehen wird. In einem illiquiden Markt könnte es sein, dass der Anleger die Schuldverschreibung nicht jederzeit zu angemessenen Marktpreisen oder überhaupt nicht veräußern kann.

Die angebotenen Schuldverschreibungen gewähren den Anlegern im Rahmen von Gesellschafterversammlungen der Emittentin keine Stimmrechte. Demzufolge haben die Anleger keinen Einfluss auf Entscheidungen der Emittentin oder Entscheidungen der Gesellschafterversammlungen der Emittentin, z.B. über die Kapitalstruktur oder andere die Emittentin betreffende Angelegenheiten.

Emittentenbezogene Risiken

Der mittels der Schuldverschreibungen finanzierte Erwerb von Logistik-Equipment erfolgt nicht durch die Emittentin, sondern durch mit ihr verbundene Projektgesellschaften, insbesondere die BSI Logistics VII GmbH & Co. KG, die Aves Rail Equipment IV GmbH & Co KG sowie die Aves Special Equipment I GmbH & Co. KG. Der Einfluss der Emittentin auf diese Projektgesellschaften oder die Aufsicht darüber ist eingeschränkt. Dies gilt insbesondere deshalb, weil die Emittentin weder direkt noch indirekt Anteile an diesen Gesellschaften hält. Das bedeutet, dass die Emittentin die Geschäftspolitik der Projektgesellschaften nicht positiv im Sinne der Anleger beeinflussen kann. Handelt die Projektgesellschaft gegen die Interessen der Emittentin und damit der Anleger, z.B. weil sie Zahlungen an Dritte Zahlungen an die Emittentin vorzieht, besteht für den Anleger die Gefahr des Totalverlusts.

Die Emittentin ist nach den Anleihebedingungen verpflichtet, den Projektgesellschaften die aus dem Nettoemissionserlös gewährten eigenkapitalersetzenden Darlehen verzinslich zu einem Zins von 6,75 % p.a. oder höher zur Verfügung zu stellen. Die Emittentin selbst übt bis auf die Vergabe von eigenkapitalersetzenden Darlehen an Projektgesellschaften keine eigene wirtschaftliche Tätigkeit aus. Die Zins- und Rückzahlung der Emittentin an die Anleger ist daher davon abhängig, dass die Projektgesellschaften in der Lage sind, die Verpflichtungen unter den an sie vergebenen eigenkapitalersetzenden Darlehen, insbesondere die Verpflichtungen zur Zahlung von Zinsen und zur Rückzahlung der Darlehen, zu erfüllen.

Es kann jedoch nicht gewährleistet werden, dass die Projektgesellschaften genügend Erträge erwirtschaften, um die Zins- und Rückzahlungspflichten gegenüber der Emittentin zu erbringen. Gelingt dies nicht oder fallen die Zahlungen der Projektgesellschaften aus anderen Gründen niedriger oder sogar ganz aus, besteht das Risiko, dass die Emittentin nicht ausreichende Liquidität erzielen könnte, um die Verbindlichkeiten aus den Schuldverschreibungen zu bedienen und/oder insolvent wird. In diesem Fall besteht für den Anleger die Gefahr eines Totalverlustes.

Bei der Emittentin handelt es sich um eine neu gegründete Gesellschaft, die über ihr Gründungskapital hinaus nicht über eigenes Vermögen oder Rücklagen verfügt. Sie hat ihre Geschäftstätigkeit zum Datum dieses Exposés noch nicht begonnen. Zum Datum dieses Exposés hat die Emittentin kein Fremdkapital aufgenommen. Durch die Ausgabe der Schuldverschreibungen wird die Emittentin aber plangemäß Fremdkapital bei den Anlegern aufnehmen.

Ferner hat die Emittentin bisher keinen Jahresabschluss aufgestellt. Dementsprechend kann kein auf dem Jahresabschluss basierender Verschuldungsgrad angegeben werden. Mit steigendem Verschuldungsgrad geht grundsätzlich eine Erhöhung des Kreditrisikos für Gläubiger wie es z.B. die Anleger sind, einher. Für den Anleger bedeutet dies, dass für seine Investitionsentscheidung keine empirischen Daten vorliegen, die ihm Aufschluss über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Emittentin vermitteln. Der Anleger ist dadurch dem Risiko ausgesetzt, dass er die Bonität der Emittentin nicht einschätzen kann oder falsch einschätzt und so für ihn die Gefahr des Totalverlusts entsteht.

Risiken in Bezug auf die Projektgesellschaften

Die Projektgesellschaften erhalten von der Emittentin aus dem Nettoemissionserlös der vorliegenden Schuldverschreibungen eigenkapitalersetzende Darlehen verzinslich zu einem Zins von 6,75 % p.a. oder höher zur Finanzierung von Logistik-Equipment. Für die Anleger besteht die Gefahr,

dass die Projektgesellschaften aus dem Bestand und der Vermietung des Logistikequipments nicht genügend Erträge erwirtschaften, um die Zins- und Rückzahlungspflichten gegenüber der Emittentin zu erbringen. Gelingt dies nicht oder fallen die Zahlungen der Projektgesellschaften aus anderen Gründen niedriger oder sogar ganz aus, besteht das Risiko, dass die Emittentin nicht ausreichende Liquidität erzielen könnte, um die Verbindlichkeiten aus den Schuldverschreibungen zu bedienen und/oder insolvent wird. In diesem Fall besteht für den Anleger die Gefahr eines Totalverlustes.

Insbesondere steht zum Datum dieses Exposés noch nicht fest, welchen neben den benannten Projektgesellschaften die Emittentin ein entsprechendes Darlehen gewährt (sog. „Blindpool“). Möglicherweise ist die jeweilige Projektgesellschaft zum Datum dieses Exposés noch gar nicht gegründet. Der Anleger muss sich außerdem darauf verlassen, dass die Emittentin die Projektgesellschaften sorgfältig und hierdurch die Investition ihrer Bonität auswählt. Hieraus ergeben sich die für Blindpools spezifischen höheren Anlagerisiken. Es besteht das Risiko, dass die Gründung einer Projektgesellschaft sich verzögert und hierdurch die Investition gar nicht oder erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich ist. Der Anleger hat keinen Einfluss auf die Auswahl der Projektgesellschaften, denen die Emittentin ein Darlehen zur Verfügung stellt und kann sich somit im Vorfeld seiner Investition nicht bzw. nur über die benannten Projektgesellschaften informieren. Der Anleger trägt deshalb das für Blindpools typische Risiko, dass die Verwendung des Nettoemissionserlöses nicht konkretisiert werden kann, da dies zum Datum des Exposés nicht feststeht. Wählt die Emittentin die Projektgesellschaften nicht hinreichend sorgfältig aus, besteht das Risiko, dass die Emittentin nicht ausreichende Liquidität erzielen könnte, um die Verbindlichkeiten aus den Schuldverschreibungen zu bedienen und/oder insolvent wird. In diesem Fall besteht für den Anleger die Gefahr des Totalverlusts.

Markt- und branchenbezogene Risiken

Die Projektgesellschaften sind international im Logistikbereich tätig. Die Bereiche Schienenlogistik und Wechselaufbauten sind dabei insbesondere in den DACH-Ländern Deutschland, Österreich und Schweiz, der Bereich Seecontainer weltweit aufgestellt. Die relevanten Märkte sind von zahlreichen, sich gegenseitig beeinflussenden, insbesondere makroökonomischen Faktoren, wie dem Zusammenspiel aus der Entwicklung der Volkswirtschaften, des Gütermarkts und des Geldmarkts sowie des Arbeitsmarkts abhängig und unterliegen dementsprechend marktüblichen Schwankungen. Die Nachfrage nach Transportkapazitäten und damit der Erfolg der Projektgesellschaften bei der Vermietung von Logistik-Equipment hängt insbesondere von der Entwicklung des Handels, des Güter- und Warenverkehrs und der damit verbundenen Nachfrage nach mietbarem Logistik-Equipment ab, auf die die Emittentin und die Projektgesellschaften keinen Einfluss haben. Deshalb hat die Markt- und Branchenentwicklung wesentlichen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit und damit den Erfolg der Projektgesellschaften. Wenn z.B. Mieter des Logistik-Equipments ausfallen oder Mieterträge durch geänderte Nachfrage am Logistikmarkt sinken besteht das Risiko, dass auf Ebene der Projektgesellschaften keine hinreichenden Einnahmen aus der Vermietung des Logistik-Equipments erzielt werden. Dies kann dazu führen, dass die Projektgesellschaft ihre Zahlungsverpflichtungen gegenüber der Emittentin und die Emittentin dann ihre Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Anlegern nicht erfüllen kann. Für den Anleger bedeutet dies die Gefahr des Totalverlusts seiner Investition.

Projektbezogene Risiken in Bezug auf die Emittentin

Das Geschäftsmodell der Emittentin sieht vor, dass die Projektgesellschaften die Zins- und Tilgungszahlungen an die Emittentin unter den eigenkapitalersetzenden Darlehen aus der Vermietung des erworbenen Logistik-Equipments erwirtschaften. Es kann jedoch nicht gewährleistet werden, dass die Projektgesellschaften genügend Erträge erwirtschaften, um die Zins- und Rückzahlungspflichten gegenüber der Emittentin erfüllen zu können. Sollte es, weil die Projektgesellschaften selbst nicht genügend Erträge erwirtschaften, zu Verzögerungen bei den Zahlungen an die Emittentin kommen oder diese unterbleiben, könnte dies einen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Emittentin haben und die Fähigkeit der Emittentin beeinträchtigen, ihren Verpflichtungen aus den Schuldverschreibungen nachzukommen.

Das Logistik-Equipment könnte insbesondere mangels Mieterinteresse nicht oder nur teilweise vermietet werden. Geringe Nachfrage könnte die Projektgesellschaften zwingen, das Equipment zu weniger vorteilhaften Konditionen zu vermieten. Weiter besteht die Möglichkeit, dass Mieter ihre vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllen und dadurch in den Projektgesellschaften reduzierte Einnahmen anfallen.

Es können Schlechtleistungen, Vertragsuntreue und Insolvenz von Vertragspartnern der Projektgesellschaften oder der Projektgesellschaften selbst eintreten.

Dies kann jeweils dazu führen, dass die Projektgesellschaft ihre Zahlungsverpflichtungen gegenüber der Emittentin und die Emittentin dann ihre Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Anlegern nicht erfüllen kann. Für den Anleger besteht daher die Gefahr des Totalverlusts seiner Investition.

In wenigen Schritten zur Aves-Anleihe

So einfach geht's: Auf unserer Online-Plattform werden Sie Schritt für Schritt durch den Zeichnungsprozess geführt.



1 Benutzer anlegen und Daten eingeben

Gehen Sie auf die Internetseite **zeichnen.ch2-portfolioverwaltung.de** und registrieren Sie sich mit Ihrer E-Mail-Adresse und einem Passwort. Geben Sie danach Ihre Daten und Bankverbindung ein. Bitte laden Sie alle Unterlagen auf Ihren Computer. Lesen Sie diese Unterlagen!

- Kein Zugriff durch Unbefugte
- Besonders sicher durch SSL-Verschlüsselung
- Eigenständige und schnelle Änderung Ihrer Daten
- Komfort: Für zukünftige Zeichnungen bleiben Ihre Daten nur bei uns gespeichert: Beim nächsten Besuch benötigen Sie nur Ihre E-Mail-Adresse und Passwort



2 Anleihe summe wählen

Entscheiden Sie über die Zeichnungshöhe und bestätigen Sie die Angaben zur gesetzlich vorgeschriebenen Angemessenheitsprüfung.

- Sie entscheiden die Höhe Ihres Investments in die Logistik-Anleihe – Einstiegshöhe EUR 1.000
- Höhe in EUR 1.000er-Schritten (bis maximal EUR 10.000) frei wählbar
- Passend zu Ihrer geplanten Investition wird Ihnen automatisch der rechnerische Vermögenszuwachs vor Steuern angezeigt



3 Online abschließen

Beenden Sie die Zeichnung mit der Bestätigung aller erforderlichen Angaben. Zum Abschluss werden Sie automatisch für die vorgeschriebene Legitimation Ihrer Person zur Seite der Deutschen Post AG weitergeleitet, per Video Chat oder in Ihrer Postfiliale.

- Bei Laufzeitbeginn wird die Anleihe automatisch in Ihr Depot gebucht – Sie müssen dafür nichts mehr tun
- Abbuchung per sicherem SEPA-Lastschriftverfahren
- Umweltschonend und CO²-neutral – alles passiert digital



Gerne können Sie sich bei Fragen telefonisch an uns wenden.

Sie erreichen uns zwischen 9 und 18 Uhr von Montag bis Freitag unter +49 (40) 88 14 14 955.

STAND: 08. MAI 2019

Die CH2 Logistica Portfolioverwaltung GmbH & Co. KG ist ein vertraglich gebundener Vermittler im Sinne des § 2 Abs. 10 Kreditwesengesetz (KWG) und wird bei der Vermittlung von Finanzinstrumenten (Wertpapieren, Vermögens- und Kapitalanlagen etc.) ausschließlich im Namen, auf Rechnung und unter der Haftung des Finanzdienstleistungsinstituts **Effecta GmbH**, Florstadt, tätig.



Logistica Portfolioverwaltung

IM AUFTRAG DER AVES TRANSPORT 1 GMBH & CO. KG

HINWEISE

Die Inhalte dieses Dokumentes dienen ausschließlich der allgemeinen und unverbindlichen Information. Sie stellen insbesondere kein Angebot und keine Aufforderung zur Abgabe eines Angebotes zur Zeichnung von Kapitalanlagen dar. Ebenfalls ist mit dieser unverbindlichen Information keine Empfehlung zum Erwerb oder zur Veräußerung von Kapitalanlagen verbunden.

Die Inhalte dieser Information wurden sorgfältig zusammengestellt, erheben jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit oder inhaltliche Richtigkeit. Diese Information stellt keine Finanzanalyse im Sinne des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) dar.

Eine Entscheidung über den Erwerb einer Schuldverschreibung kann nicht auf Grundlage dieser Information, sondern ausschließlich auf Grundlage der jeweiligen Anleihebedingungen und des Wertpapier-Informationsblattes, die unter www.ch2-portfolioverwaltung.de/aves-anleihe oder bei der Emittentin Aves Transport 1 GmbH & Co. KG, Große Elbstraße 61, 22767 Hamburg, kostenlos erhältlich sind, getroffen werden. Der Erwerb kann erst nach entsprechender Überprüfung der Angemessenheit der Kapitalanlage auf Grundlage der Kenntnisse und Erfahrungen, des Risikoprofils, des Anlagehorizonts und der finanziellen Situation des Anlegers erfolgen. Wir empfehlen zusätzlich eine Beratung durch einen unabhängigen Finanz- bzw. Steuerberater. Insbesondere auch die steuerlichen Auswirkungen der Kapitalanlage hängen in besonderem Maße von der individuellen Situation des Anlegers ab.

CH2 Logistica Portfolioverwaltung GmbH & Co. KG

Willy-Brandt-Straße 23 • 20457 Hamburg
Tel.: +49 (0)40/88 14 14 - 955
Fax: +49 (0)40/88 14 14 - 910
E-Mail: info@ch2-portfolioverwaltung.de
www.ch2-portfolioverwaltung.de

Effecta GmbH

Am Sportplatz 13 • 61197 Florstadt
Tel.: +49 (0) 8122 /179 449-0
E-Mail: info@effecta-gmbh.de
HRB Friedberg (Hessen) 8830
Geschäftsführer: Tobias Hirsch
Institutsnummer: Effecta GmbH - 133261