



Hamburger EmissionsHaus



→ LEISTUNGSBILANZ 2014

FLUGZEUGFONDS

Wichtige Hinweise

Diese Broschüre „Leistungsbilanz 2014 Flugzeugfonds“ enthält eine zusammenfassende Kurzdarstellung der unternehmerischen Beteiligungen sowie der Entwicklung der Luftfahrtmärkte und hat im Allgemeinen werblichen Charakter. Bei dieser Leistungsbilanz handelt es sich nicht um ein Angebot oder eine Aufforderung zur Beteiligung an einem von der HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG vertriebenen Fonds. Alleinige Grundlage für eine solche Beteiligung wäre der jeweilige Verkaufsprospekt.

Es handelt sich bei geschlossenen Fonds um unternehmerische Beteiligungen, die weder eine feste Verzinsung noch eine feste Rückzahlung der Einlage bieten. Es besteht vielmehr das Risiko, dass ein Anleger bei einer ungünstigen Entwicklung eines Fonds nur geringe oder sogar keine Auszahlungen erhält, was ggf. den Totalverlust der Einlage inkl. Agio zur Folge hätte.

Hauptrisiken bei Flugzeugfonds sind der Ausfall des Leasingnehmers, niedrigere Anschlussleasingraten und ein geringerer Veräußerungserlös. Bei unternehmerischen Beteiligungen mit Fremdwährungsfinanzierung kann die Rendite infolge von Währungsschwankungen steigen oder fallen. Die steuerliche Behandlung der jeweiligen Beteiligung hängt von den persönlichen Verhältnissen des jeweiligen Anlegers ab und kann künftigen Änderungen unterworfen sein. Weitere Informationen, insbesondere zur Struktur und den Risiken, sind den veröffentlichten Verkaufsprospekten zu entnehmen.

Frühere Wertentwicklungen sowie Prognosen jeglicher Art sind kein verlässlicher Indikator für die künftige tatsächliche Wertentwicklung der Vermögensanlage. Zukunftsbezogene Aussagen (Prognosen) jeglicher Art beruhen auf dem gegenwärtigen Kenntnisstand. Sie können die künftigen Entwicklungen der in der Leistungsbilanz angeführten Märkte und unternehmerischen Beteiligungen nicht darstellen. Prognosen unterliegen naturgemäß dem Risiko, dass sich die Annahmen und Erwartungen, nach denen sie erstellt wurden, ändern oder neue Entwicklungen eintreten, die bei der Erstellung der Prognose nicht berücksichtigt werden konnten.

Die in der Broschüre enthaltenen Marktangaben hat HEH Quellen entnommen, die sie als zuverlässig erachtet. Gleichwohl kann sie für deren Richtigkeit, Vollständigkeit und Angemessenheit keine Gewähr übernehmen.



4	<i>Das Unternehmen</i>	
	Vorwort	6
	Das Unternehmen im Überblick	8
	Angaben über das Management	10
12	<i>Märkte</i>	
	Geschlossene Fonds 2014	14
	Entwicklung Luftverkehr	14
	Ausblick	15
16	<i>Flugzeugfonds</i>	
	Ermittlungsgrundsätze	18
	→ Flybe. London	20
	→ Flybe. Hamburg	22
	→ Flybe. Exeter	24
	→ Flybe. Manchester	26
	→ Flybe. Newcastle	28
	→ Flybe. Bristol	30
	→ Flybe. Birmingham	32
	→ Flybe. Cologne	34
	→ Flybe. Edinburgh	36
	→ Flybe. Leeds	38
	→ Flybe. Liverpool	40
	→ HEH Valencia	42
	→ HEH Barcelona	44
	→ HEH Sevilla	46
	→ HEH Southampton	48
	→ HEH Dublin	50
	Prüfungsbescheinigung	53



Hamburge

EFH

r EmissionsHaus

→ DAS UNTERNEHMEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

die HEH Flugzeugfonds haben sich auch im Jahr 2014 planmäßig entwickelt. Alle HEH Flugzeugfonds konnten ihre prognostizierten Auszahlungen leisten und der Kapitaldienst wurde vereinbarungsgemäß erbracht. Diese positive Entwicklung setzte sich im Jahr 2015 fort. Insgesamt wurden bisher über EUR 50 Mio. an die mehr als 4.000 Anleger der HEH Flugzeugfonds ausgezahlt.

Ausschlaggebend für die gute Performance der HEH Flugzeugfonds ist sicherlich deren sicherheitsorientierte Struktur. Durch die langfristigen Verträge mit etablierten Fluggesellschaften herrscht eine hohe Einnahmesicherheit und auch auf der Kostenseite gibt es keine negativen Überraschungen, da die Betriebskostenübernahme und das Betriebskostenrisiko bei allen Fonds gänzlich bei den Fluggesellschaften bzw. Leasingnehmern verbleiben.

Die sicherheitsorientierte Struktur wurde auch bei dem ersten voll regulierten Publikums-AIF, dem Flugzeugfonds 17 HEH Helsinki, beibehalten. Leasingnehmer für acht Jahre ist die europäische Fluggesellschaft Finnair. Die vollständige Entschuldung des Darlehens erfolgt vereinbarungsgemäß innerhalb dieser Erstleasingdauer, dennoch sind Auszahlungen in Höhe von 6,5% p.a. bereits zu Beginn vorgesehen, welche sich prognosegemäß auf 15% p.a. während der Laufzeit erhöhen sollen.

Neu bei diesem Fonds ist die erstmalige Einbindung einer Kapitalverwaltungsgesellschaft (KVG), die die Verwaltung des Investmentvermögens mit weitreichenden Aufgaben und Entscheidungsbefugnissen übernimmt. Die KVG erbringt für die Gesellschaft vor allem das Portfolio- und Risikomanagement. Im Rahmen von Auslagerungsverträgen wird wie gewohnt die Fondsbuchhaltung und die Anlegerverwaltung durch die HEH KG und die HEH Treuhand übernommen.

Kapitalverwaltungsgesellschaft der HEH Helsinki ist die Hamburg Asset Management HAM Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH, ein Joint-Venture-Unternehmen der HEH KG und der Hesse Newman Capital AG. Die HAM KVG tritt auch für andere Gesellschaften außerhalb des Joint-Ventures als Service KVG auf. Diese Erfahrungen halfen dabei, dass das Vertriebsanzeigeverfahren mit der BaFin zügig durchgeführt werden konnte.

Die HAM KVG hat bereits mehrere Vertriebsanzeigeverfahren für geschlossene Fonds erfolgreich abgeschlossen. Als eine der ersten KVGs in Deutschland hat die HAM KVG bereits Ende 2013 für einen Immobilien-Spezial-AIF die Vertriebserlaubnis von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) erhalten. Das Vertriebsanzeigeverfahren hat von der Einreichung der Anlagebedingungen bis zur Genehmigung des Verkaufsprospektes nur rund einen Monat in Anspruch genommen und dadurch die Professionalität der HAM KVG bestätigt. Auch das Vertriebsanzeigeverfahren für den Publikums-AIF, HEH Helsinki, verlief sehr erfreulich. In einem ersten Schritt wurden die Anlagebedingungen auf Basis der BaFin-Musterbausteine für Kostenklauseln eingereicht und innerhalb von ca. einer Woche genehmigt. Im letzten Schritt folgte die Einreichung des Verkaufsprospektes, der ebenfalls in nur ca. einer Woche freigegeben wurde. Das reibungslose Vertriebsanzeigeverfahren der HEH Helsinki zeigt, dass mit gut vorbereiteten Unterlagen und professioneller Unterstützung auch unter neuem Recht ein zügiger Vertriebsstart möglich ist.



*Die beiden Geschäftsführer der
HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG,
Gunnar Dittmann und Jörn-Hinnerk Mennerich.*

Die Platzierung der HEH Helsinki verlief ebenfalls sehr erfolgreich. In nur drei Monaten konnte das gesamte Eigenkapital in Höhe von ca. EUR 17 Mio. platziert werden. An dieser Stelle möchten wir uns bei allen Anlegern und Vertriebspartnern für das fortgesetzte Vertrauen bedanken, das dieses hervorragende Ergebnis ermöglichte.

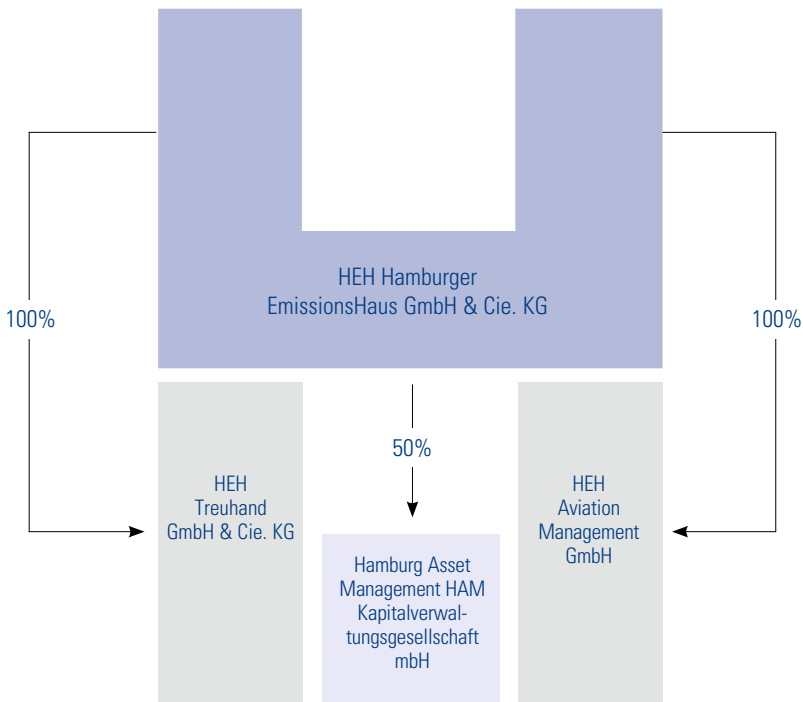
Wir schauen sehr optimistisch in die Zukunft und sind überzeugt, dass unsere Flugzeugfonds unter neuem Kapitalmarktrecht nochmals sicherer geworden sind.

Hamburg im September 2015

Gunnar Dittmann
Geschäftsführender Gesellschafter

Jörn-Hinnerk Mennerich
Geschäftsführender Gesellschafter

Das Unternehmen im Überblick



Das Organigramm zeigt die wichtigsten operativen Unternehmen der HEH Unternehmensgruppe.

HEH HAMBURGER EMISSIONSHAUS GMBH & CIE. KG

Firmenname	HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG
Sitz	Hamburg
Geschäftsanschrift	Große Elbstraße 14, 22767 Hamburg
Handelsregister	Hamburg, HRA 103 513
Gegründet	26. Januar 2006
Unternehmensgegenstand	Konzeption und Vertrieb von Vermögensanlageprojekten, Fremdkapitalvermittlung sowie sämtliche Rechtsgeschäfte, die mit den vorgenannten Aktivitäten im Zusammenhang stehen
Gesellschafter	Gunnar Dittmann, Hamburg; IC Consulting AG, Rosenheim; General Capital GmbH, Neuwied Günther Flick, Wilnsdorf; Gerhard Kurcz, Talheim; Jörn-Hinnerk Mennerich, Hamburg; Beteiligungsgesellschaft Große Elbstraße - GbR, Hamburg; Dr. Sven Kehren, Hamburg
Geschäftsführung	Komplementärin ist die HEH Hamburger EmissionsHaus Verwaltungsgesellschaft mbH
Kapital	EUR 1.000.000 (voll eingezahlt)

**HEH TREUHAND GMBH & CIE. KG**

Firmenname	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG
Sitz	Hamburg
Geschäftsanschrift	Große Elbstraße 14, 22767 Hamburg
Handelsregister	Hamburg, HRA 105 818
Gegründet	2. April 2007
Unternehmensgegenstand	Erwerb und Verwaltung von Kommanditbeteiligungen an geschlossenen Fondsgesellschaften
Gesellschafter	HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG
Geschäftsführung	Komplementärin ist die HEH Treuhand- und Verwaltungsgesellschaft mbH
Kapital	EUR 25.000 (voll eingezahlt)

HAMBURG ASSET MANAGEMENT HAM KAPITALVERWALTUNGSGESELLSCHAFT MBH

Firmenname	Hamburg Asset Management HAM Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH
Sitz	Hamburg
Geschäftsanschrift	Gorch-Fock-Wall 3, 20354 Hamburg
Handelsregister	HRB 127 804
Gegründet	23. April 2013
Unternehmensgegenstand	Kollektive Vermögensverwaltung als externe Kapitalverwaltungsgesellschaft von geschlossenen Publikums-AIF sowie von geschlossenen Spezial-AIF.
Gesellschafter	Hesse Newman Capital AG, HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG
Geschäftsführung	Gunnar Dittmann, Jörn-Hinnerk Mennerich, Dr. Marcus Simon, Anja Steffens
Kapital	EUR 125.000

HEH AVIATION MANAGEMENT GMBH

Firmenname	HEH Aviation Management GmbH
Sitz	Hamburg
Geschäftsanschrift	Große Elbstraße 14, 22767 Hamburg
Handelsregister	Hamburg, HRB 103 532
Gegründet	11. Dezember 2007
Unternehmensgegenstand	Führung der Geschäfte in Flugzeugbeteiligungsgesellschaften
Gesellschafter	HEH Beteiligungsgesellschaft mbH
Geschäftsführung	Gunnar Dittmann, Jörn-Hinnerk Mennerich, Dr. Sven Kehren
Kapital	EUR 25.000 (voll eingezahlt)



Gunnar Dittmann
Geschäftsführender Gesellschafter



Jörn-Hinnerk Mennerich
Geschäftsführender Gesellschafter

Angaben über das Management

Gunnar Dittmann (Geschäftsführender Gesellschafter)

Gunnar Dittmann (*1962) ist seit 1989 im Finanzsektor tätig. Die Schwerpunkte seiner geschäftsführenden Tätigkeit sieht der HEH-Gründer in der vertrauensvollen Zusammenarbeit mit Vertriebspartnern und Banken sowie der strategischen Entwicklung des Unternehmens. Von 1996 bis 2005 prägte er als Vertriebsleiter, Geschäftsführer und Vorstandsmitglied maßgeblich den Unternehmensaufbau der Lloyd Fonds AG mit. Gunnar Dittmann projektierte und platzierte bereits über 70 Beteiligungsangebote mit einem Investitionsvolumen in Höhe von über EUR 2,1 Mrd. und einem Eigenkapital von ca. EUR 950 Mio. Er ist verheiratet und Vater von drei Kindern.

Jörn-Hinnerk Mennerich (Geschäftsführender Gesellschafter)

Jörn-Hinnerk Mennerich (*1964) verantwortet in der Geschäftsführung die operative Verbindung zu den Partnern auf der Projekt- und Finanzierungsseite. Darüber hinaus ist er Geschäftsführer der Beteiligungsgesellschaften. Er verfügt als ehemaliger kaufmännischer Geschäftsführer der Reederei Winter und als Controller bei der Reedereigruppe Hamburg Süd über jahrzehntelange Erfahrung im operativen Schifffahrtsgeschäft. Von 1998 bis 2004 war er zudem in leitender Position in der Nordcapital-Unternehmensgruppe tätig. Seine Tätigkeitsschwerpunkte lagen im Aufbau des Finanzbereiches der Reederei E.R. Schifffahrt GmbH & Cie. KG und im kommerziellen Management von über 70 Beteiligungsgesellschaften. Er ist verheiratet und Vater von drei Kindern.



*Dr. Sven Kehren
Prokurist, Leiter Konzeption*



*Henning Kranz
Leiter Vertrieb*



*Matthias Abel
Geschäftsführer HEH Treuhand*

Dr. Sven Kehren (Prokurist, Leiter Konzeption)

Nach seiner Ausbildung zum Bankkaufmann bei der Hamburger Sparkasse im Jahr 1995 studierte Dr. Sven Kehren (*1973) Betriebswirtschaftslehre an der Universität Hamburg. Es folgte eine Promotion am Institut für Geld und Kapitalverkehr. Während der Promotion arbeitete er als Analyst für einen großen deutschen Vertrieb und ein Analysehaus im Bereich geschlossener Fonds. Im Anschluss war er für das Emissionshaus EH1 als Konzeptionär für die Prospektierung der Fonds verantwortlich, bevor er im Jahr 2006 zu HEH wechselte. Hier baute er die Konzeptionsabteilung auf, die er leitet. Dr. Kehren ist verheiratet und Vater von zwei Kindern.

Henning Kranz (Leiter Vertrieb)

Der Vertriebsleiter der HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG ist seit 1995 in der Finanzdienstleistungsbranche tätig. Nach seiner Ausbildung zum Bankkaufmann bei dem Privatbankhaus Neelmeyer blieb Henning Kranz (*1974) drei weitere Jahre bei der Privatbank als Individualkundenberater für gehobene Privatkunden, für die er ganzheitliche Anlage- und Finanzierungskonzepte entwickelte. Von 2000 bis 2002 führte er die Geschäfte eines privaten Immobilienunternehmens in Bremen. In der Funktion des Vermögensspezialisten war er im Anschluss mehrere Jahre für Allianz Global Investors und das CitiGold Segment der Citigroup tätig, bevor er im März 2008 die Leitung des Vertriebes bei HEH übernahm. Er ist verheiratet und Vater von zwei Kindern.

Matthias Abel (Geschäftsführer HEH Treuhand)

Matthias Abel (*1963) ist als Treuhänder das Bindeglied zwischen den Anlegern und der Fonds-Geschäftsführung. Er vertritt die Interessen der Anleger, denen er sich besonders verpflichtet fühlt. Nach Abschluss seiner Ausbildung zum Bankkaufmann im Jahre 1983 hat Matthias Abel Erfahrungen in der Immobilienfinanzierung und der Einwerbung von Eigenkapital für Schiffsbeteiligungen erworben. Seit 2000 war er als Relationship-Manager bei der heutigen HSH Nordbank AG, der weltweit führenden schiffsfinanzierenden Bank, für die Betreuung namhafter deutscher Reedereien und Emissionshäuser verantwortlich. Nach 28jähriger Zugehörigkeit zu diesem Unternehmen wechselte Matthias Abel im November 2008 zur HEH Treuhand. Er ist verheiratet und Vater eines Sohnes.





→ MÄRKTE

Geschlossene Fonds 2014

Am 22. Juli 2013 ist das neue Kapitalanlagegesetzbuch (KAGB) in Kraft getreten. Diese durch die europäischen Finanzbehörden vor dem Hintergrund der Finanzkrise erarbeitete Regulierung stellt die Branche der Emissionshäuser vor große Herausforderungen mit elementaren Veränderungen der Vertriebs- und Unternehmensstrukturen für Anbieter von geschlossenen Fonds. Durch die strukturellen Änderungen und Unklarheiten im Zuge der Umsetzung des neuen Gesetzes waren Investitionen mit hohen Unsicherheiten und Risiken für die Anbieter verbunden, da zu Beginn nicht klar war, welchen Einschränkungen neue Fonds unterliegen würden und mit welchen zeitlichen Verzögerungen ein Vertriebsstart erfolgen könnte. Vor diesem Hintergrund sind bis ins Jahr 2014 hinein kaum neue Fonds bzw. Alternative Investmentfonds in den Vertrieb gegangen, so dass an dieser Stelle – anders als in den Vorjahren – auf eine Darstellung des platzierten Eigenkapitals im Jahr 2014 verzichtet wird.

Entwicklung Luftverkehr

Der Weltluftfahrtverband IATA erwartet für das Jahr 2015 nach einem Gewinn in Höhe von USD 16,4 Mrd. im Jahr 2014 eine weitere Verbesserung auf USD 29,3 Mrd. Damit wären branchenbezogen acht der letzten zehn Jahre mit Gewinnen abgeschlossen worden (Verlustjahre 2008 und 2009 infolge der weltweiten Finanzkrise). Profitabelste Region im Jahr 2015 soll mit einem Gewinn in Höhe von USD 15,7 Mrd. erneut Nordamerika sein, aber auch für europäische Fluggesellschaften wird ein kumulierter Gewinn in Höhe von USD 5,8 Mrd. erwartet.

Einen Überblick über die Gewinnentwicklung der Airlines seit dem Jahr 2010, aufgeteilt nach Regionen, zeigt die nachfolgende Tabelle:

Nettogewinn in Mrd. USD

	2010	2011	2012	2013	2014 (Prognose)	2015 (Prognose)
Global	17,3	8,3	6,1	10,6	16,4	29,3
Regionen						
Nordamerika	4,2	1,7	2,3	7,4	11,2	15,7
Europa	1,9	0,3	0,4	1,0	3,3	5,8
Asien-Pazifik	9,2	5,0	2,7	1,9	1,2	5,1
Mittlerer Osten	0,9	1,0	1,0	0,3	0,7	1,8
Lateinamerika	1,0	0,2	-0,2	0,2	0,0	0,6
Afrika	0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,0	0,1

(Quelle: IATA 06/2015)

Nachfolgend ein Überblick über das prozentuale Passagierwachstum seit dem Jahr 2010 gemessen in Anzahl der verkauften Passagierkilometer (Revenue Passenger Kilometres, kurz RPK):

Jährliches Passagierwachstum in Prozent

	2010	2011	2012	2013	2014 (Prognose)	2015 (Prognose)
Global	8,0	6,3	5,3	5,7	6,0	6,7
Regionen						
Nordamerika	4,5	2,9	1,0	2,3	2,7	3,0
Europa	4,3	8,4	4,6	3,9	5,8	6,8
Asien-Pazifik	11,8	6,6	6,1	7,2	6,9	8,1
Mittlerer Osten	17,6	10,0	14,7	11,6	12,6	12,9
Lateinamerika	12,4	11,3	9,4	6,3	6,9	5,1
Afrika	12,3	1,6	7,5	4,6	0,3	3,2

(Quelle: IATA 06/2015)



Ausblick

Die Halbjahresbilanz 2015 der deutschen Fondsindustrie fällt erfreulich aus: 109 Milliarden Euro konnte sie nach Angaben des Fondsverbands BVI an neuen Geldern einsammeln. Begünstigt werden diese Zahlen durch das weiterhin niedrige Zinsniveau, was Sparer dazu veranlasst, nach alternativen Investitionsmöglichkeiten Ausschau zu halten. An diesem Zustand sollte sich auf absehbare Zeit nichts ändern, kündigte die europäische Zentralbank doch jüngst an, bis mindestens September 2016 Monat für Monat rund EUR 60 Mrd. in Staatsanleihen zu investieren, um die langfristigen Zinsen niedrig zu halten. Nur wenig zu den glänzenden Absatzzahlen der deutschen Fondsindustrie konnte bisher der Bereich geschlossene Fonds beitragen. Rund zwei Jahre nach Einführung des KAGBs ist die Anzahl der geschlossenen Publikums-AIFs noch immer überschaubar und auch die Umsätze liegen nur bei einem Bruchteil des gesamten Fondsmarktes. Zumindest die Aussichten erscheinen für steigende Umsätze mittlerweile merklich besser zu sein. Durch die Zunahme an Kapitalverwaltungsgesellschaften (KVG) hat sich die Anzahl potentieller Initiatoren deutlich vergrößert. Auch rechtliche Unsicherheiten mit der Umsetzung der AIFM-Richtlinie in deutsches Recht und der Einführung des Kapitalanlagegesetzbuches sind weitestgehend beseitigt, so dass wieder vermehrt Investitionen getätigt werden können.

Die neuen Regulierungsvorschriften führen zudem dazu, dass geschlossene Fonds nicht mehr dem vermeintlich grauen Kapitalmarkt zugeordnet werden, sondern nun auf einer Stufe stehen mit den offenen Fonds oder Wertpapierfonds und ab sofort dem weißen Kapitalmarkt angehören. Skandale der Vergangenheit sollten dadurch zukünftig kaum mehr möglich sein, was sicherlich das Vertrauen der Anleger in geschlossene Fonds stärkt. Hierfür sorgen vor allem ein erhöhtes Maß an Aufsicht und Transparenz, hohe qualitative und strukturelle Erfordernisse an Kapitalverwaltungsgesellschaften und das Asset-Management, neue Produktregeln sowie eine laufende Fondskontrolle durch eine externe Verwahrstelle.

Die erfolgreiche Platzierung unseres ersten Fonds unter neuer Regulierung, der HEH Helsinki, bestärkt uns in unserer positiven Einschätzung der Nachfrage nach geschlossenen Sachwertinvestments mit einem durchdachten Sicherheitskonzept.





→ FLUGZEUGFONDS

Ermittlungsgrundsätze

Die Kennzahlen der Leistungsbilanz Flugzeugfonds der HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG, Hamburg, wurden von der Cordes + Partner GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, geprüft.

Grundlage der ermittelten Ist-Zahlen sind die geprüften Jahresabschlüsse aller Flugzeugfonds, die bis zum 31. Dezember 2014 emittiert worden sind. Noch offene Bewertungsaspekte verzögern die Erstellung und die Prüfung der Jahresabschlüsse der beiden Schiffsfonds MS „Daniela“ und MS „Inga“, so dass auf eine Darstellung der beiden Schiffsfonds in dieser Leistungsbilanz verzichtet wurde. Zwei im Jahr 2007 begebene Private Placements sind, den allgemeinen Leistungsbilanzstandards entsprechend, ebenfalls nicht aufgeführt. Als Basis der prospektierten Daten dienen die Angaben der Beteiligungsprospekte.

Die Einzeldarstellung der jeweiligen Fonds beginnt mit einer Darstellung des wirtschaftlichen Verlaufs, in dem alle wesentlichen Ereignisse für das Jahr 2014 beschrieben werden. Im Anschluss folgen eine Kurzdarstellung des Beteiligungsangebotes, der technischen Daten zum Investitionsobjekt sowie eine Auflistung der wesentlichen Partner und des Platzierungsverlaufs. Anschließend wird über die Investition und Finanzierung und über die wirtschaftliche Entwicklung in der Betriebsphase im Vergleich zu den Prospektangaben informiert.

Für die bis Ende 2014 emittierten Fonds erfolgt eine kumulierte Darstellung der Ergebnisse zum Stichtag 31. Dezember 2014. Die in den Verkaufsprospekten beschriebenen Vorphasen einiger Flugzeugfonds sind berücksichtigt.

Der Punkt Investition und Finanzierung ist untergliedert in „Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten“, „Fondsabhängige Kosten“, „Liquiditätsreserve“, „Gesamtinvestition“, das Emissionskapital ohne Agio, das von den Kommanditisten zu leistende Agio, das Kapital der Gründungsgesellschafter, das Fremdkapital gesamt in Aufnahmewährung (die Flugzeugfonds haben keinen Kontokorrentkredit beantragt, so dass das Fremdkapital gesamt dem Flugzeughypothekendarlehen entspricht) sowie das Flugzeughypothekendarlehen in Aufnahmewährung und umgerechnet in Euro. Der Umrechnungskurs ist bei allen Gesellschaften der jeweilige Wechselkurs der Fremdwährung zum Euro am Übernahmetag des Flugzeuges.

Die Darstellung der Betriebsphase enthält Angaben zu den Umsatzerlösen (hierin sind nur die Umsatzerlöse bis zum 31. Dezember 2014 enthalten, eine zeitliche Abgrenzung der Umsatzerlöse und Zinsaufwendungen bei den Flugzeugfonds gemäß dem handelsrechtlichen Ergebnis wurde vorgenommen), zum Liquiditätsergebnis (das Liquiditätsergebnis ist die Summe sämtlicher Erlöse abzüglich aller Ausgaben inklusive Tilgungen), zum Betriebsergebnis, über die Liquidität zum 31. Dezember 2014 (zur besseren Vergleichbarkeit entspricht bei den Flugzeugfonds die Bilanzposition Guthaben bei Kreditinstituten der Liquidität zum 31. Dezember 2014), zu den Tilgungen, zum Darlehensstand, beides in der jeweiligen Aufnahmewährung und in Euro, zu den Auszahlungen in absoluten Beträgen und in Prozent sowie zum steuerlichen Ergebnis (bei den Flugzeugfonds handelt es sich konzeptgemäß im Wesentlichen um Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung).

Angegeben ist auch die Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger, die von einem Beitritt und der Einzahlung der Kommanditeinlage gemäß den Annahmen des jeweiligen Verkaufsprospektes ausgeht.





Flybe. London

Das Fondsflugzeug flybe. London vom Typ Bombardier Dash 8-Q400 wurde am 20. November 2007 in Toronto an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei Flybe gegeben. Bis Ende Mai 2015 wurden seitdem insgesamt 16.892 Flüge mit einer Gesamtdauer von 14.879 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besitzt der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für zwei weitere Jahre zu leasen. Sollte Flybe die Option nicht ausüben, hat Flybe eine Abstandszahlung zu leisten. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

Emittent: HEH Aviation „London“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
 Geschäftsführende Kommanditistin: HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
 Komplementärin: Verwaltung HEH Aviation „London“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
 Emissionsjahr: 2008

Das Investitionsobjekt

Flugzeugtyp:	Dash 8-Q400	Max. Abfluggewicht:	29.257 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	4179
Triebwerke:	Pratt & Whitney PW 150 A	Ablieferungsdatum:	20. November 2007
Reichweite:	2.522 km	Tankkapazität:	6.526 l
Passagierkapazität:	78 Sitzplätze	Flügelspannweite:	28,42 m
Max. Geschwindigkeit:	667 km/h	Gesamtlänge:	32,84 m
		Gesamthöhe:	8,34 m

Die Partner

Leasingnehmer: Flybe Limited, Exeter, England
 Treuhänder: HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

Platzierung

Vertriebsstart: 2008
 Vertriebsende (Vollplatzierung): 2008



Investitionsrechnung

Investition		Prospekt	Ist	Abweichung
Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten	TEUR	12.881	12.889	8
Fondsabhängige Kosten	TEUR	1.829	1.787	-42
Liquiditätsreserve	TEUR	59	104	45
Gesamtinvestition ¹⁾	TEUR	14.769	14.780	11

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital ¹⁾	TEUR	7.150	7.160	10
Agio	TEUR	358	358	0
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TEUR	7.232	7.232	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen	TEUR	7.232	7.232	0
Gesamtfinanzierung ¹⁾	TEUR	14.769	14.780	11

¹⁾ Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehreinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse	TEUR	10.422	10.428	6
Liquiditätsergebnis ²⁾	TEUR	3.848	3.864	16
Betriebsergebnis ³⁾	TEUR	-1.999	-1.853	146
Liquidität Stand 31.12.2014	TEUR	209	177	-32
Tilgungen	TEUR	3.684	3.684	0
Darlehen Stand 31.12.2014	TEUR	3.548	3.548	0
Auszahlungen kum. ²⁾	TEUR	3.783	3.882	99
Auszahlungen kum.	In %	56,00 ⁵⁾	56,00 ⁵⁾	0,00
Auszahlung 2014	TEUR	574	575	1
Auszahlung 2014	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis ⁴⁾	In %	-12,63	-14,75	-2,12

²⁾ Das Eigenkapital wurde früher als geplant eingezahlt. Daraus resultieren höhere Auszahlungen an die Gesellschafter. Die geplante Eigenkapitalzwischenfinanzierungszinsen reduzierten sich entsprechend.

³⁾ Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb ist ein Vergleich der Soll/Ist-Werte nur bedingt aussagekräftig. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.

⁴⁾ Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 7.180 ohne Agio.

⁵⁾ Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 8% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.

Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinzahlung	EUR	105.000	105.000	0
Auszahlungen	EUR	52.690	52.690	0
Steuerbelastung	EUR	418	159	259
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	52.728	52.469	259



Flybe. Hamburg

Das Fondsflugzeug flybe. Hamburg vom Typ Bombardier Dash 8-Q400 wurde am 20. März 2008 in Toronto an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei Flybe gegeben. Bis Ende Mai 2015 wurden seitdem insgesamt 15.699 Flüge mit einer Gesamtdauer von 14.299 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besitzt der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für zwei weitere Jahre zu leasen. Sollte Flybe die Option nicht ausüben, hat Flybe eine Abstandsanzahlung zu leisten. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

Emittent:	HEH Aviation „Hamburg“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Hamburg“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Emissionsjahr:	2008

Das Investitionsobjekt

Flugzeugtyp:	Dash 8-Q400	Max. Abfluggewicht:	29.257 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	4197
Triebwerke:	Pratt & Whitney PW 150 A	Ablieferungsdatum:	20. März 2008
Reichweite:	2.522 km	Tankkapazität:	6.526 l
Passagierkapazität:	78 Sitzplätze	Flügelspannweite:	28,42 m
Max. Geschwindigkeit:	667 km/h	Gesamtlänge:	32,84 m
		Gesamthöhe:	8,34 m

Die Partner

Leasingnehmer:	Flybe Limited, Exeter, England
Treuhänder:	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

Platzierung

Vertriebsstart:	2008
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2009



Investitionsrechnung

Investition		Prospekt	Ist	Abweichung
Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten	TEUR	11.968	11.958	-10
Fondsabhängige Kosten	TEUR	1.745	1.730	-15
Liquiditätsreserve	TEUR	163	215	52
Gesamtinvestition ¹⁾	TEUR	13.876	13.903	27

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital ¹⁾	TEUR	7.150	7.175	25
Agio	TEUR	358	359	1
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	45	45	0
Fremdkapital gesamt	TEUR	6.324	6.324	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen	TEUR	6.324	6.324	0
Gesamtfinanzierung ¹⁾	TEUR	13.876	13.903	27

¹⁾ Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehreinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse	TEUR	9.173	9.176	3
Liquiditätsergebnis ²⁾	TEUR	3.790	3.579	-211
Betriebsergebnis ³⁾	TEUR	-1.719	-1.830	-111
Liquidität Stand 31.12.2014	TEUR	284	328	44
Tilgungen	TEUR	3.062	3.062	0
Darlehen Stand 31.12.2014	TEUR	3.262	3.262	0
Auszahlungen kum. ²⁾	TEUR	3.744	3.556	-188
Auszahlungen kum.	In %	56,00 ⁵⁾	56,00 ⁵⁾	0,00
Auszahlung 2014	TEUR	576	578	2
Auszahlung 2014	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis ⁴⁾	In %	-10,37	-13,97	-3,60

²⁾ Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2009 abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlage, daher liegen die absoluten Auszahlungen unter der Prospektannahme. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus Vorteile, da die geleisteten Eigenkapitalzwischenfinanzierungszinsen niedriger waren als die anteilige 8%ige Auszahlung.

³⁾ Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb ist ein Vergleich der Soll/Ist-Werte nur bedingt aussagekräftig. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.

⁴⁾ Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 7.195 ohne Agio.

⁵⁾ Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 8% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.

Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinzahlung	EUR	105.000	105.000	0
Auszahlungen	EUR	52.033	52.033	0
Steuerbelastung	EUR	515	134	381
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	53.482	53.101	381



Flybe. Exeter

Das Fondsflugzeug flybe. Exeter vom Typ Bombardier Dash 8-Q400 wurde am 25. April 2008 in Toronto an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei Flybe begeben. Bis Ende Mai 2015 wurden seitdem insgesamt 15.943 Flüge mit einer Gesamtdauer von 14.336 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besitzt der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für zwei weitere Jahre zu leasen. Sollte Flybe die Option nicht ausüben, hat Flybe eine Abstandsanzahlung zu leisten. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

Emittent:	HEH Aviation „Exeter“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Exeter“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Emissionsjahr:	2008

Das Investitionsobjekt

Flugzeugtyp:	Dash 8-Q400	Max. Abfluggewicht:	29.257 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	4201
Triebwerke:	Pratt & Whitney PW 150 A	Ablieferungsdatum:	25. April 2008
Reichweite:	2.522 km	Tankkapazität:	6.526 l
Passagierkapazität:	78 Sitzplätze	Flügelspannweite:	28,42 m
Max. Geschwindigkeit:	667 km/h	Gesamtlänge:	32,84 m
		Gesamthöhe:	8,34 m

Die Partner

Leasingnehmer:	Flybe Limited, Exeter, England
Treuhänder:	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

Platzierung

Vertriebsstart:	2008
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2008



Investitionsrechnung

Investition		Prospekt	Ist	Abweichung
Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten	TEUR	11.896	11.875	-21
Fondsabhängige Kosten	TEUR	1.747	1.714	-33
Liquiditätsreserve	TEUR	145	200	55
Gesamtinvestition	TEUR	13.789	13.789	0

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital	TEUR	7.150	7.150	0
Agio	TEUR	358	358	0
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TGBP	4.909	4.909	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen				
Aufnahmewährung	TGBP	4.909	4.909	0
Umgerechnet in Euro	TEUR	6.251	6.251	0
Gesamtfinanzierung	TEUR	13.789	13.789	0

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse ¹⁾	TEUR	9.395	9.185	-210
Liquiditätsergebnis ²⁾	TEUR	3.750	3.562	-188
Betriebsergebnis ³⁾	TEUR	-1.717	-1.717	0
Liquidität Stand 31.12.2014	TEUR	256	211	-45
Tilgungen	TGBP	2.342	2.342	0
Darlehen Stand 31.12.2014	TGBP	2.567	2.567	0
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen	TEUR	2.982	2.982	0
Darlehen Stand 31.12.2014	TEUR	3.269	3.269	0
Auszahlungen kum. ²⁾	TEUR	3.736	3.721	-15
Auszahlungen kum.	In %	56,00 ⁵⁾	56,00 ⁵⁾	0,00
Auszahlung 2014	TEUR	574	574	0
Auszahlung 2014	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis ⁴⁾	In %	-10,52	-11,92	-1,40

¹⁾ Die Abweichung der Umsatzerlöse resultiert größtenteils aus buchhalterisch bedingten Währungsumrechnungen des Teils der Leasingrate, der währungskongruent zur Aufnahmewährung des langfristigen Darlehens und in der Höhe des Kapitaldienstes geleistet wird. Liquiditätsmäßig hat dies keinen Einfluss, da dementsprechend die in EUR umgerechneten Zinsaufwendungen und Tilgungen im gleichen Maße höher oder niedriger ausfallen.

²⁾ Die Platzierung des Eigenkapitals wurde einen Monat später als geplant abgeschlossen. Daher liegen die absoluten Auszahlungen unter der Prospektannahme. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich daraus Vorteile, da die geleisteten Eigenkapitalzwischenfinanzierungszinsen niedriger waren als die anteilige 8%ige Auszahlung.

³⁾ Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb ist ein Vergleich der Soll/Ist-Werte nur bedingt aussagekräftig. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.

⁴⁾ Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 7.180 ohne Agio.

⁵⁾ Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 8% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.

Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinzahlung	EUR	105.000	105.000	0
Auszahlungen	EUR	52.033	52.033	0
Steuerbelastung	EUR	488	151	337
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	53.455	53.118	337



Flybe. Manchester

Das Fondsflugzeug flybe. Manchester vom Typ Bombardier Dash 8-Q400 wurde am 14. Juli 2008 (Prospektannahme: 6. Juni 2008) in Toronto an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei Flybe begeben. Bis Ende Mai 2015 wurden seitdem insgesamt 15.439 Flüge mit einer Gesamtdauer von 13.688 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besitzt der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für zwei weitere Jahre zu leasen. Sollte Flybe die Option nicht ausüben, hat Flybe eine Abstandsanzahlung zu leisten. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

Emittent:	HEH Aviation „Manchester“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Manchester“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Emissionsjahr:	2008

Das Investitionsobjekt

Flugzeugtyp:	Dash 8-Q400	Max. Abfluggewicht:	29.257 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	4206
Triebwerke:	Pratt & Whitney PW 150 A	Ablieferungsdatum:	14. Juli 2008
Reichweite:	2.522 km	Tankkapazität:	6.526 l
Passagierkapazität:	78 Sitzplätze	Flügelspannweite:	28,42 m
Max. Geschwindigkeit:	667 km/h	Gesamtlänge:	32,84 m
		Gesamthöhe:	8,34 m

Die Partner

Leasingnehmer:	Flybe Limited, Exeter, England
Treuhänder:	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

Platzierung

Vertriebsstart:	2008
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2008



Investitionsrechnung

Investition		Prospekt	Ist	Abweichung
Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten ¹⁾	TEUR	12.375	11.684	-691
Fondsabhängige Kosten	TEUR	1.770	1.742	-28
Liquiditätsreserve	TEUR	136	209	73
Gesamtinvestition ¹⁾	TEUR	14.280	13.635	-645
Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital ²⁾	TEUR	7.150	7.185	35
Agio ²⁾	TEUR	358	359	0
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TUSD ³⁾	9.628	9.628	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen				
Aufnahmewährung	TUSD ³⁾	9.628	9.628	0
Umgerechnet in Euro ¹⁾	TEUR	6.743	6.061	-682
Gesamtfinanzierung ¹⁾	TEUR	14.280	13.635	-645

¹⁾ Der Wechselkurs des EUR/USD lag am Übernahmetag des Flugzeuges bei 1,5885 (Prospektannahme: EUR/USD 1,50). Daher sind die Anschaffungskosten des Flugzeuges und die Darlehenssumme in EUR niedriger als prospektiert. Auf die Auszahlungen an die Gesellschafter hat dies keinen Einfluss, da der fixe Teil der Leasingrate von Flybe in EUR geleistet wird und für Auszahlungen und Gesellschaftskosten zur Verfügung steht. Der variable Teil der Leasingrate entspricht dem Kapitaldienst und ist daher niedriger als prospektiert. Die Abweichung resultiert zudem aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehreinwerbung des Emissionskapitals.

²⁾ Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehreinwerbung des Emissionskapitals.

³⁾ Das langfristige Flugzeughypothekendarlehen wurde in USD aufgenommen. Im Prospekt wurde eine langfristige Finanzierung in EUR angenommen. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus keine wirtschaftlichen Nachteile, da der variable Teil der Leasingrate dem Kapitaldienst entspricht und währungskongruent zur Darlehenswährung geleistet wird. Die prognostizierten EUR-Tilgungen und das prognostizierte EUR-Darlehen wurden entsprechend dem Verhältnis des tatsächlich aufgenommenen USD-Darlehens in Höhe von TUSD 9.628 zum prognostizierten EUR-Darlehen in Höhe von TEUR 6.743 umgerechnet.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse ⁴⁾	TEUR	9.359	9.302	-57
Liquiditätsergebnis ⁴⁾	TEUR	3.736	4.224	488
Betriebsergebnis ⁵⁾	TEUR	-1.705	-2.083	-378
Liquidität Stand 31.12.2014	TEUR	170	106	-64
Tilgungen ⁴⁾	TUSD ³⁾	4.458	4.391	-67
Darlehen Stand 31.12.2014 ⁴⁾	TUSD ³⁾	5.170	5.237	-67
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen ³⁾⁴⁾	TEUR	3.122	2.407	-715
Darlehen Stand 31.12.2014 ³⁾⁴⁾	TEUR	3.621	3.654	-33
Auszahlungen kum.	TEUR	3.736	3.741	5
Auszahlungen kum.	In %	56,00 ⁷⁾	56,00 ⁷⁾	0,00
Auszahlung 2014	TEUR	574	576	2
Auszahlung 2014	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis ⁶⁾	In %	-11,62	-9,91	1,71

⁴⁾ Die Übernahme des Flugzeuges erfolgte am 14. Juli 2008 (Prospektannahme: 6. Juni 2008). Der Leasingvertrag mit Flybe läuft daher bis zum 13. Juli 2020. Die Umsatzerlöse und Tilgungszahlungen verschieben sich dadurch um rund einen Monat nach hinten. Nennenswerte Liquiditätsnachteile sind der Gesellschaft nicht entstanden. Zum Jahresende konnte eine Liquidität über der Prospektannahme ausgewiesen werden.

⁵⁾ Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb ist ein Vergleich der Soll/Ist-Werte nur bedingt aussagekräftig. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.

⁶⁾ Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 7.180 ohne Agio.

⁷⁾ Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 8% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.

Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinzahlung	EUR	105.000	105.000	0
Auszahlungen	EUR	52.033	52.033	0
Steuerbelastung	EUR	417	267	150
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	53.384	53.234	150



Flybe. Newcastle

Das Fondsflugzeug flybe. Newcastle vom Typ Bombardier Dash 8-Q400 wurde am 17. Oktober 2008 (Prospektannahme: 1. Oktober 2008) in Toronto an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei Flybe gegeben. Bis Ende Mai 2015 wurden seitdem insgesamt 14.827 Flüge mit einer Gesamtdauer von 13.296 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besitzt der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für zwei weitere Jahre zu leasen. Sollte Flybe die Option nicht ausüben, hat Flybe eine Abstandsanzahlung zu leisten. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

Emittent:	HEH Aviation „Newcastle“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Newcastle“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Emissionsjahr:	2008

Das Investitionsobjekt

Flugzeugtyp:	Dash 8-Q400	Max. Abfluggewicht:	29.257 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	4220
Triebwerke:	Pratt & Whitney PW 150 A	Ablieferungsdatum:	17. Oktober 2008
Reichweite:	2.522 km	Tankkapazität:	6.526 l
Passagierkapazität:	78 Sitzplätze	Flügelspannweite:	28,42 m
Max. Geschwindigkeit:	667 km/h	Gesamtlänge:	32,84 m
		Gesamthöhe:	8,34 m

Die Partner

Leasingnehmer:	Flybe Limited, Exeter, England
Treuhänder:	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

Platzierung

Vertriebsstart:	2008
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2009



Investitionsrechnung

Investition		Prospekt	Ist	Abweichung
Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten ¹⁾	TEUR	12.467	13.941	1.474
Fondsabhängige Kosten	TEUR	1.779	1.753	-26
Liquiditätsreserve	TEUR	125	163	38
Gesamtinvestition ¹⁾	TEUR	14.371	15.857	1.486
Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital ²⁾	TEUR	7.150	7.178	28
Agio ²⁾	TEUR	358	359	1
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TUSD ³⁾	11.122	11.122	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen:				
Aufnahmewährung	TUSD ³⁾	11.122	11.122	0
Umgerechnet in Euro	TEUR	6.834	8.291	1.457
Gesamtfinanzierung ¹⁾	TEUR	14.371	15.857	1.486

¹⁾ Der Wechselkurs des EUR/USD lag am Übernahmetag des Flugzeuges bei 1,3415 (Prospektannahme: EUR/USD 1,50). Daher sind die Anschaffungskosten des Flugzeuges und die Darlehenssumme in EUR höher als prospektiert. Auf die Auszahlungen an die Gesellschafter hat dies keinen Einfluss, da der fixe Teil der Leasingrate von Flybe in EUR geleistet wird und für Auszahlungen und Gesellschaftskosten zur Verfügung steht. Der variable Teil der Leasingrate entspricht dem Kapitaldienst und ist daher höher als prospektiert. Die Abweichung resultiert zudem aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

²⁾ Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

³⁾ Das langfristige Flugzeughypothekendarlehen wurde in USD aufgenommen. Im Prospekt wurde eine langfristige Finanzierung in EUR angenommen. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus keine wirtschaftlichen Nachteile, da der variable Teil der Leasingrate dem Kapitaldienst entspricht und währungskongruent zur Darlehenswährung geleistet wird. Die prognostizierten EUR-Tilgungen und das prognostizierte EUR-Darlehen wurden entsprechend dem Verhältnis des tatsächlich aufgenommenen USD-Darlehens in Höhe von TUSD 11.122 zum prognostizierten EUR-Darlehen in Höhe von TEUR 6.834 umgerechnet.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse ⁴⁾	TEUR	8.969	10.143	1.174
Liquiditätsergebnis ⁵⁾	TEUR	3.558	3.089	-469
Betriebsergebnis ⁶⁾	TEUR	-1.744	-2.262	-518
Liquidität Stand 31.12.2014	TEUR	112	100	-12
Tilgungen	TUSD ³⁾	4.841	4.841	0
Darlehen Stand 31.12.2014	TUSD ³⁾	6.281	6.281	0
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen ^{3) 4)}	TEUR	2.974	3.609	635
Darlehen Stand 31.12.2014 ^{3) 4)}	TEUR	3.860	4.682	-822
Auszahlungen kum. ⁵⁾	TEUR	3.591	3.289	-302
Auszahlungen kum.	In %	56,00 ⁸⁾	56,00 ⁸⁾	0,00
Auszahlung 2014	TEUR	574	576	2
Auszahlung 2014	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis ⁷⁾	In %	-12,08	-17,97	-5,89

⁴⁾ Die höheren Umsatzerlöse resultieren größtenteils aus einem im Vergleich zum USD schwächeren EUR am Übernahmetag des Flugzeuges, wodurch das in EUR umgerechnete USD-Darlehen größer ist. Liquiditätsmäßig hat dies keinen Einfluss, da der variable Teil der Leasingrate dem Kapitaldienst entspricht und dementsprechend über dem prognostizierten Wert liegt.

⁵⁾ Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2009 abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlage, daher liegen die absoluten Auszahlungen unter der Prospektannahme. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus Vorteile, da die geleisteten Eigenkapitalzwischenfinanzierungszinsen niedriger waren als die anteilige 8%ige Auszahlung.

⁶⁾ Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb ist ein Vergleich der Soll/Ist-Werte nur bedingt aussagekräftig. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.

⁷⁾ Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 7.180 ohne Agio.

⁸⁾ Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 8% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.

Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinzahlung	EUR	105.000	105.000	0
Auszahlungen	EUR	50.016	50.016	0
Steuerbelastung	EUR	347	89	258
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	55.331	55.073	258



Flybe. Bristol

Das Fondsflugzeug flybe. Bristol vom Typ Bombardier Dash 8-Q400 wurde am 17. Dezember 2008 (Prospektannahme: 1. Januar 2009) in Toronto an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei Flybe begeben. Bis Ende Mai 2015 wurden seitdem insgesamt 14.650 Flüge mit einer Gesamtdauer von 12.884 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besitzt der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für zwei weitere Jahre zu leasen. Sollte Flybe die Option nicht ausüben, hat Flybe eine Abstandsanzahlung zu leisten. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

Emittent:	HEH Aviation „Bristol“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Bristol“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Emissionsjahr:	2008

Das Investitionsobjekt

Flugzeugtyp:	Dash 8-Q400	Max. Abfluggewicht:	29.257 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	4233
Triebwerke:	Pratt & Whitney PW 150 A	Ablieferungsdatum:	17. Dezember 2008
Reichweite:	2.522 km	Tankkapazität:	6.526 l
Passagierkapazität:	78 Sitzplätze	Flügelspannweite:	28,42 m
Max. Geschwindigkeit:	667 km/h	Gesamtlänge:	32,84 m
		Gesamthöhe:	8,34 m

Die Partner

Leasingnehmer:	Flybe Limited, Exeter, England
Treuhänder:	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

Platzierung

Vertriebsstart:	2008
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2009



Investitionsrechnung

Investition		Prospekt	Ist	Abweichung
Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten ¹⁾	TEUR	13.455	13.797	342
Fondsabhängige Kosten	TEUR	1.778	1.763	-15
Liquiditätsreserve	TEUR	117	235	118
Gesamtinvestition ¹⁾	TEUR	15.350	15.795	445
Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital ²⁾	TEUR	7.150	7.250	100
Agio ²⁾	TEUR	358	362	4
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TUSD ³⁾	11.130	11.130	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen:				
Aufnahmewährung	TUSD ³⁾	11.130	11.130	0
Umgerechnet in Euro	TEUR	7.812	8.154	342
Gesamtfinanzierung ¹⁾	TEUR	15.350	15.795	445

¹⁾ Der Wechselkurs des EUR/USD lag am Übernahmetag des Flugzeuges bei 1,3650 (Prospektannahme: EUR/USD 1,40). Daher sind die Anschaffungskosten des Flugzeuges und die Darlehenssumme in EUR höher als prospektiert. Auf die Auszahlungen an die Gesellschafter hat dies keinen Einfluss, da der fixe Teil der Leasingrate von Flybe in EUR geleistet wird und für Auszahlungen und Gesellschaftskosten zur Verfügung steht. Der variable Teil der Leasingrate entspricht dem Kapitaldienst und ist daher höher als prospektiert. Die Abweichung resultiert zudem aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

²⁾ Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

³⁾ Das langfristige Flugzeughypothekendarlehen wurde in USD aufgenommen. Im Prospekt wurde eine langfristige Finanzierung in EUR angenommen. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus keine wirtschaftlichen Nachteile, da der variable Teil der Leasingrate dem Kapitaldienst entspricht und währungskongruent zur Darlehenswährung geleistet wird. Die prognostizierten EUR-Tilgungen und das prognostizierte EUR-Darlehen wurden entsprechend dem Verhältnis des tatsächlich aufgenommenen USD-Darlehens in Höhe von TUSD 11.130 zum prognostizierten EUR-Darlehen in Höhe von TEUR 7.812 umgerechnet.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse ⁴⁾	TEUR	9.349	9.316	-33
Liquiditätsergebnis ⁴⁾	TEUR	3.466	3.286	-180
Betriebsergebnis ⁵⁾	TEUR	-1.826	-1.987	-161
Liquidität Stand 31.12.2014 ⁴⁾	TEUR	160	247	87
Tilgungen ⁴⁾	TUSD ³⁾	4.586	4.692	106
Darlehen Stand 31.12.2014 ⁴⁾	TUSD ³⁾	6.544	6.438	106
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen ³⁾⁴⁾	TEUR	3.219	3.437	218
Darlehen Stand 31.12.2014 ³⁾⁴⁾	TEUR	4.593	4.717	-124
Auszahlungen kum. ⁶⁾	TEUR	3.446	3.403	-43
Auszahlungen kum.	In %	48,00 ⁸⁾	48,00 ⁸⁾	0,00
Auszahlung 2014	TEUR	574	583	9
Auszahlung 2014	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis ⁷⁾	In %	-12,64	-13,98	-1,34

⁴⁾ Die Übernahme des Flugzeuges erfolgte am 17. Dezember 2008 (Prospektannahme: 1. Januar 2009). Die Zinszahlungen und Tilgungen begannen daher früher als prospektiert. Der variable Teil der Leasingrate, den Flybe in der Aufnahmewährung des USD-Darlehens leistet, wird buchhalterisch bei Zahlungseingang in EUR umgerechnet. Dies hat Einfluss auf die Höhe der Umsatzerlöse in EUR, aber nicht auf die Liquidität der Gesellschaft, da für die Auszahlungen und Gesellschaftskosten nach Zahlung des Kapitaldienstes immer der fixe Teil der Leasingrate in Höhe von monatlich EUR 53.386 verbleibt.

⁵⁾ Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb ist ein Vergleich der Soll/Ist-Werte nur bedingt aussagekräftig. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.

⁶⁾ Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Laufe des Jahres 2009 abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlage, daher liegen die absoluten Auszahlungen unter der Prospektannahme. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus Vorteile, da die geleisteten Eigenkapitalzwischenfinanzierungszinsen niedriger waren als die anteilige 8%ige Auszahlung.

⁷⁾ Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 7.180 ohne Agio.

⁸⁾ Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 8% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.

Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinzahlung	EUR	105.000	105.000	0
Auszahlungen	EUR	48.000	48.000	0
Steuerbelastung	EUR	369	78	291
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	57.369	57.078	291



Flybe. Birmingham

Das Fondsflugzeug flybe. Birmingham vom Typ Bombardier Dash 8-Q400 wurde am 9. Januar 2009 in Toronto an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei Flybe gegeben. Bis Ende Mai 2015 wurden seitdem insgesamt 14.413 Flüge mit einer Gesamtdauer von 12.631 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besitzt der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für zwei weitere Jahre zu leasen. Sollte Flybe die Option nicht ausüben, hat Flybe eine Abstandszahlung zu leisten. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

Emittent:	HEH Aviation „Birmingham“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Birmingham“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Emissionsjahr:	2009

Das Investitionsobjekt

Flugzeugtyp:	Dash 8-Q400	Max. Abfluggewicht:	29.257 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	4229
Triebwerke:	Pratt & Whitney PW 150 A	Ablieferungsdatum:	9. Januar 2009
Reichweite:	2.522 km	Tankkapazität:	6.526 l
Passagierkapazität:	78 Sitzplätze	Flügelspannweite:	28,42 m
Max. Geschwindigkeit:	667 km/h	Gesamtlänge:	32,84 m
		Gesamthöhe:	8,34 m

Die Partner

Leasingnehmer:	Flybe Limited, Exeter, England
Treuhänder:	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

Platzierung

Vertriebsstart:	2009
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2009



Investitionsrechnung

Investition		Prospekt	Ist	Abweichung
Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten	TEUR	13.809	13.792	-17
Fondsabhängige Kosten	TEUR	1.757	1.735	-22
Liquiditätsreserve	TEUR	109	148	39
Gesamtinvestition	TEUR	15.675	15.675	0

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital	TEUR	7.150	7.150	0
Agio	TEUR	358	358	0
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TUSD	11.149	11.149	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen:				
Aufnahmewährung	TUSD	11.149	11.149	0
Umgerechnet in Euro	TEUR	8.138	8.138	0
Gesamtfinanzierung	TEUR	15.675	15.675	0

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse	TEUR	9.034	9.085	51
Liquiditätsergebnis	TEUR	3.285	3.219	-66
Betriebsergebnis ¹⁾	TEUR	-2.013	-2.027	14
Liquidität Stand 31.12.2014 ²⁾	TEUR	280	373	93
Tilgungen	TUSD	4.625	4.625	0
Darlehen Stand 31.12.2014	TUSD	6.524	6.524	0
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen	TEUR	3.376	3.376	0
Darlehen Stand 31.12.2014	TEUR	4.762	4.762	0
Auszahlungen kum. ³⁾	TEUR	3.162	3.063	-99
Auszahlungen kum.	In %	48,00 ⁵⁾	48,00 ⁵⁾	0,00
Auszahlung 2014	TEUR	574	572	-2
Auszahlung 2014	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis ⁴⁾	In %	-11,62	-16,00	-4,38

¹⁾ Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb ist ein Vergleich der Soll/Ist-Werte nur bedingt aussagekräftig. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.

²⁾ Die positive Ergebnisabweichung bei der Liquidität stammt größtenteils aus einer sehr vorsichtigen Kalkulation der EkZwiFi-Zinsen, diese wurden ab April 2009 mit einem Zinssatz von 8 % p.a. berechnet (EkZwiFi-Zinsen Ist TEUR 105 statt Plan TEUR 169).

³⁾ Die Platzierung des Emissionskapitals wurde später als prospektiert abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlage, daher liegen die absoluten Auszahlungen unter der Prospektannahme. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus Vorteile, da die geleisteten Eigenkapitalzwischenfinanzierungszinsen niedriger waren als die anteilige 8%ige Auszahlung.

⁴⁾ Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 7.180 ohne Agio.

⁵⁾ Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 8% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.

Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinzahlung	EUR	105.000	105.000	0
Auszahlungen	EUR	44.033	44.033	0
Steuerbelastung	EUR	414	23	391
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	61.381	60.990	391



Flybe. Cologne

Das Fondsflugzeug flybe. Cologne vom Typ Bombardier Dash 8-Q400 wurde am 20. Mai 2009 in Toronto an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei Flybe begeben. Bis Ende Mai 2015 wurden seitdem insgesamt 13.779 Flüge mit einer Gesamtdauer von 12.008 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besitzt der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für zwei weitere Jahre zu leasen. Sollte Flybe die Option nicht ausüben, hat Flybe eine Abstandszahlung zu leisten. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

Emittent:	HEH Aviation „Cologne“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Cologne“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Emissionsjahr:	2009

Das Investitionsobjekt

Flugzeugtyp:	Dash 8-Q400	Max. Abfluggewicht:	29.257 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	4251
Triebwerke:	Pratt & Whitney PW 150 A	Ablieferungsdatum:	20. Mai 2009
Reichweite:	2.522 km	Tankkapazität:	6.526 l
Passagierkapazität:	78 Sitzplätze	Flügelspannweite:	28,42 m
Max. Geschwindigkeit:	667 km/h	Gesamtlänge:	32,84 m
		Gesamthöhe:	8,34 m

Die Partner

Leasingnehmer:	Flybe Limited, Exeter, England
Treuhänder:	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

Platzierung

Vertriebsstart:	2009
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2010



Investitionsrechnung

Investition		Prospekt	Ist	Abweichung
Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten	TEUR	13.960	13.950	-10
Fondsabhängige Kosten	TEUR	1.763	1.755	-8
Liquiditätsreserve	TEUR	109	180	71
Gesamtinvestition ¹⁾	TEUR	15.833	15.885	52

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital ¹⁾	TEUR	7.150	7.200	50
Agio ¹⁾	TEUR	358	360	2
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TUSD	11.346	11.346	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen:				
Aufnahmewährung	TUSD	11.346	11.346	0
Umgerechnet in Euro	TEUR	8.295	8.295	0
Gesamtfinanzierung ¹⁾	TEUR	15.833	15.885	52

¹⁾ Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse	TEUR	8.906	8.958	52
Liquiditätsergebnis	TEUR	3.070	2.985	-85
Betriebsergebnis ²⁾	TEUR	-2.080	-2.109	-29
Liquidität Stand 31.12.2014	TEUR	252	376	124
Tilgungen	TUSD	4.402	4.402	0
Darlehen Stand 31.12.2014	TUSD	6.944	6.944	0
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen	TEUR	3.219	3.219	0
Darlehen Stand 31.12.2014	TEUR	5.076	5.076	0
Auszahlungen kum. ³⁾	TEUR	3.017	2.918	-99
Auszahlungen kum.	In %	48,00 ⁵⁾	48,00 ⁵⁾	0,00
Auszahlung 2014	TEUR	574	579	5
Auszahlung 2014	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis ⁴⁾	In %	-11,41	-14,23	-2,82

²⁾ Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb ist ein Vergleich der Soll/Ist-Werte nur bedingt aussagekräftig. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.

³⁾ Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2010 abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlage, daher liegen die absoluten Auszahlungen unter der Prospektannahme. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus Vorteile, da die geleisteten Eigenkapitalzwischenfinanzierungszinsen niedriger waren als die anteilige 8%ige Auszahlung. Die tatsächlichen EKzWFi-Zinsen liegen mit TEUR 79 unter den geplanten TEUR 124.

⁴⁾ Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 7.180 ohne Agio.

⁵⁾ Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 8% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.

Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinzahlung	EUR	105.000	105.000	0
Auszahlungen	EUR	42.016	42.016	0
Steuerbelastung	EUR	379	30	349
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	63.363	63.014	349



Flybe. Edinburgh

Das Fondsflugzeug flybe. Edinburgh vom Typ Bombardier Dash 8-Q400 wurde am 30. September 2009 in Toronto an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei Flybe gegeben. Bis Ende Mai 2015 wurden seitdem insgesamt 13.130 Flüge mit einer Gesamtdauer von 11.325 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besitzt der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für zwei weitere Jahre zu leasen. Sollte Flybe die Option nicht ausüben, hat Flybe eine Abstandszahlung zu leisten. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

Emittent:	HEH Aviation „Edinburgh“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Edinburgh“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Emissionsjahr:	2009

Das Investitionsobjekt

Flugzeugtyp:	Dash 8-Q400	Max. Abfluggewicht:	29.257 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	4261
Triebwerke:	Pratt & Whitney PW 150 A	Ablieferungsdatum:	30. September 2009
Reichweite:	2.522 km	Tankkapazität:	6.526 l
Passagierkapazität:	78 Sitzplätze	Flügelspannweite:	28,42 m
Max. Geschwindigkeit:	667 km/h	Gesamtlänge:	32,84 m
		Gesamthöhe:	8,34 m

Die Partner

Leasingnehmer:	Flybe Limited, Exeter, England
Treuhänder:	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

Platzierung

Vertriebsstart:	2009
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2010



Investitionsrechnung

Investition		Prospekt	Ist	Abweichung
Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten	TEUR	13.224	13.213	-11
Fondsabhängige Kosten	TEUR	1.778	1.752	-26
Liquiditätsreserve	TEUR	109	251	142
Gesamtinvestition ¹⁾	TEUR	15.110	15.216	106

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital ¹⁾	TEUR	7.150	7.250	100
Agio ¹⁾	TEUR	358	363	5
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TGBP	6.910	6.910	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen:				
Aufnahmewährung	TGBP	6.910	6.910	0
Umgerechnet in Euro	TEUR	7.573	7.573	0
Gesamtfinanzierung ¹⁾	TEUR	15.110	15.216	106

¹⁾ Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse	TEUR	7.886	8.025	139
Liquiditätsergebnis	TEUR	2.845	2.742	-103
Betriebsergebnis ²⁾	TEUR	-2.082	-2.131	-49
Liquidität Stand 31.12.2014	TEUR	214	298	84
Tilgungen	TGBP	2.500	2.500	0
Darlehen Stand 31.12.2014	TGBP	4.410	4.410	0
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen	TEUR	2.739	2.740	1
Darlehen Stand 31.12.2014	TEUR	4.834	4.833	1
Auszahlungen kum. ³⁾	TEUR	2.872	2.849	-23
Auszahlungen kum.	In %	40,00 ⁵⁾	40,00 ⁵⁾	0,00
Auszahlung 2014	TEUR	574	583	9
Auszahlung 2014	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis ⁴⁾	In %	-11,07	-12,97	-1,90

²⁾ Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb ist ein Vergleich der Soll/Ist-Werte nur bedingt aussagekräftig. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.

³⁾ Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2010 abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlagen, daher liegen die tatsächlichen Auszahlungen unter der Prospektannahme. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus Vorteile, da die geleisteten Eigenkapitalzwischenfinanzierungszinsen niedriger waren als die anteilige 8%ige Auszahlung. Die tatsächlichen EKZwifZinsen liegen mit TEUR 59 unter den geplanten TEUR 79.

⁴⁾ Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 7.180 ohne Agio.

⁵⁾ Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 8% Auszahlung pro rata temporis erfolgt

Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinzahlung	EUR	105.000	105.000	0
Auszahlungen	EUR	40.000	40.000	0
Steuerbelastung	EUR	279	0	279
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	65.279	65.000	279



Flybe. Leeds

Das Fondsflugzeug flybe. Leeds vom Typ Bombardier Dash 8-Q400 wurde am 17. März 2010 von Flybe erworben und an den Leasingnehmer übergeben. Bis Ende Mai 2015 wurden seitdem insgesamt 12.754 Flüge mit einer Gesamtdauer von 11.596 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besitzt der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für zwei weitere Jahre zu leasen. Sollte Flybe die Option nicht ausüben, hat Flybe eine Abstandszahlung zu leisten. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

Emittent:	HEH Aviation „Leeds“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Leeds“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Emissionsjahr:	2010

Das Investitionsobjekt

Flugzeugtyp:	Dash 8-Q400	Max. Abfluggewicht:	29.257 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	4257
Triebwerke:	Pratt & Whitney PW 150 A	Ablieferungsdatum:	17. März 2010
Reichweite:	2.522 km	Baujahr:	Juli 2009
Passagierkapazität:	78 Sitzplätze	Tankkapazität:	6.526 l
Max. Geschwindigkeit:	667 km/h	Flügelspannweite:	28,42 m
		Gesamtlänge:	32,84 m
		Gesamthöhe:	8,34 m

Die Partner

Leasingnehmer:	Flybe Limited, Exeter, England
Treuhänder:	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

Platzierung

Vertriebsstart:	2010
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2010



Investitionsrechnung

Investition		Prospekt	Ist	Abweichung
Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten	TEUR	13.572	13.559	-13
Fondsabhängige Kosten	TEUR	1.783	1.747	-36
Liquiditätsreserve	TEUR	95	154	59
Gesamtinvestition ¹⁾	TEUR	15.450	15.460	10

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital ¹⁾	TEUR	7.150	7.160	10
Agio	TEUR	358	358	0
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TEUR	7.913	7.913	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen	TEUR	7.913	7.913	0
Gesamtfinanzierung ¹⁾	TEUR	15.450	15.460	10

¹⁾ Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse ²⁾	TEUR	7.648	6.564	-1.084
Liquiditätsergebnis ³⁾	TEUR	2.598	2.549	-49
Betriebsergebnis ⁴⁾	TEUR	-1.929	-1.913	16
Liquidität Stand 31.12.2014	TEUR	187	314	127
Tilgungen	TEUR	2.739	2.739	0
Darlehen Stand 31.12.2014	TEUR	5.174	5.174	0
Auszahlungen kum. ³⁾	TEUR	2.587	2.507	-80
Auszahlungen kum.	In %	40,00 ⁶⁾	40,00 ⁶⁾	0,00
Auszahlung 2014	TEUR	574	579	5
Auszahlung 2014	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis ⁵⁾	In %	-8,41	-10,52	-2,11

²⁾ Der variable Teil der Leasingrate entspricht dem Kapitaleinsatz (Zins und Tilgung). In der Wirtschaftlichkeitsprognose der Gesellschaft wurde ein konstanter Zinssatz in Höhe von 6,00% über die gesamte Laufzeit angenommen. Tatsächlich lagen die Zinsen deutlich unter der Prospektannahme, so dass die reduzierten Umsatzerlöse durch niedrigere Zinsaufwendungen ausgeglichen werden.

³⁾ Die Platzierung des Emissionskapitals wurde später als prognostiziert abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlage, daher liegen die absoluten Auszahlungen unter der Prospektannahme. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus Vorteile, da die geleisteten Eigenkapitalzwischenfinanzierungszinsen niedriger waren als die 8%ige Auszahlung. Die tatsächlichen EkZwiFi-Zinsen liegen mit TEUR 77 unter den geplanten TEUR 106.

⁴⁾ Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb ist ein Vergleich der Soll/Ist-Werte nur bedingt aussagekräftig. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.

⁵⁾ Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 7.180 ohne Agio.

⁶⁾ Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 8% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.

Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinzahlung	EUR	105.000	105.000	0
Auszahlungen	EUR	36.033	36.033	0
Steuerbelastung	EUR	232	0	232
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	69.199	68.967	232



Flybe. Liverpool

Das Fondsflugzeug flybe. Liverpool vom Typ Bombardier Dash 8-Q400 wurde am 15. April 2010 von Flybe erworben und an den Leasingnehmer übergeben. Bis Ende Mai 2015 wurden seitdem insgesamt 13.495 Flüge mit einer Gesamtdauer von 11.557 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besitzt der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für zwei weitere Jahre zu leasen. Sollte Flybe die Option nicht ausüben, hat Flybe eine Abstandsanzahlung zu leisten. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

Emittent:	HEH Aviation „Liverpool“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Liverpool“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Emissionsjahr:	2010

Das Investitionsobjekt

Flugzeugtyp:	Dash 8-Q400	Max. Abfluggewicht:	29.257 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	4259
Triebwerke:	Pratt & Whitney PW 150 A	Ablieferungsdatum:	15. April 2010
Reichweite:	2.522 km	Baujahr:	Juli 2009
Passagierkapazität:	78 Sitzplätze	Tankkapazität:	6.526 l
Max. Geschwindigkeit:	667 km/h	Flügelspannweite:	28,42 m
		Gesamtlänge:	32,84 m
		Gesamthöhe:	8,34 m

Die Partner

Leasingnehmer:	Flybe Limited, Exeter, England
Treuhänder:	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

Platzierung

Vertriebsstart:	2010
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2010



Investitionsrechnung

Investition		Prospekt	Ist	Abweichung
Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten	TEUR	13.657	13.656	-1
Fondsabhängige Kosten	TEUR	1.729	1.730	1
Liquiditätsreserve	TEUR	148	269	121
Gesamtinvestition ¹⁾	TEUR	15.535	15.655	120

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital ¹⁾	TEUR	7.150	7.265	115
Agio ¹⁾	TEUR	358	363	5
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TUSD	10.870	10.870	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen:				
Aufnahmewährung	TUSD	10.870	10.870	0
Umgerechnet in Euro	TEUR	7.997	7.997	0
Gesamtfinanzierung ¹⁾	TEUR	15.535	15.655	120

¹⁾ Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse ²⁾	TEUR	7.576	6.429	-1.147
Liquiditätsergebnis ³⁾	TEUR	2.594	2.543	-51
Betriebsergebnis ⁴⁾	TEUR	-1.815	-1.842	-27
Liquidität Stand 31.12.2014	TEUR	233	376	143
Tilgungen	TUSD	3.725	3.725	0
Darlehen Stand 31.12.2014	TUSD	7.145	7.145	0
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen	TEUR	2.741	2.741	0
Darlehen Stand 31.12.2014	TEUR	5.256	5.256	0
Auszahlungen kum. ³⁾	TEUR	2.587	2.514	-73
Auszahlungen kum.	In %	40,00 ⁶⁾	40,00 ⁶⁾	0,00
Auszahlung 2014	TEUR	574	586	12
Auszahlung 2014	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis ⁵⁾	In %	-7,63	-9,65	-2,02

²⁾ Der variable Teil der Leasingrate entspricht dem Kapitaldienst (Zins und Tilgung). In der Wirtschaftlichkeitsprognose der Gesellschaft wurde ein konstanter Zinssatz in Höhe von 5,95% über die gesamte Laufzeit angenommen. Tatsächlich lagen die Zinsen deutlich unter der Prospektannahme, so dass die reduzierten Umsatzerlöse durch niedrigere Zinsaufwendungen ausgeglichen werden.

³⁾ Die Platzierung des Emissionskapitals wurde später als prognostiziert abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlage, daher liegen die tatsächlichen Auszahlungen unter der Prospektannahme. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus Vorteile, da die geleisteten Eigenkapitalzwischenfinanzierungszinsen niedriger waren als die 8%ige Auszahlung. Die tatsächlichen EkZwif-Zinsen liegen mit TEUR 57 unter den geplanten TEUR 66.

⁴⁾ Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb ist ein Vergleich der Soll/Ist-Werte nur bedingt aussagekräftig. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.

⁵⁾ Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 7.180 ohne Agio.

⁶⁾ Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 8% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.

Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinzahlung	EUR	105.000	105.000	0
Auszahlungen	EUR	36.033	36.033	0
Steuerbelastung	EUR	253	1	252
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	69.220	68.968	252



HEH Valencia

Das Fondsflugzeug HEH Valencia vom Typ Bombardier CRJ1000 wurde am 27. Oktober 2011 in Montreal an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei IBERIA regional/Air Nostrum begeben. Bis Ende Juni 2015 wurden seitdem insgesamt 8.219 Flüge mit einer Gesamtdauer von 9.486 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besitzt der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für drei weitere Monate zu leasen. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von IBERIA regional/Air Nostrum getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet IBERIA regional/Air Nostrum monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

Emittent:	HEH Aviation „Valencia“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Valencia“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Emissionsjahr:	2011

Das Investitionsobjekt

Flugzeugtyp:	Bombardier CRJ1000	Max. Abfluggewicht:	40.995 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	19018
Triebwerke:	General Electric GE CF34-8C5A1	Ablieferungsdatum:	27. Oktober 2011
Reichweite:	2.843 km	Flügelspannweite:	26,2 m
Passagierkapazität:	100 Sitzplätze	Gesamtlänge:	39,1 m
Max. Geschwindigkeit:	870 km/h	Gesamthöhe:	7,1 m

Die Partner

Leasingnehmer:	IBERIA regional/Air Nostrum, Valencia, Spanien
Treuhänder:	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

Platzierung

Vertriebsstart:	2011
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2011



Investitionsrechnung

Investition		Prospekt	Ist	Abweichung
Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten ¹⁾	TEUR	18.797	18.549	-248
Fondsabhängige Kosten	TEUR	2.452	2.459	7
Liquiditätsreserve	TEUR	312	444	132
Gesamtinvestition ¹⁾²⁾	TEUR	21.561	21.452	-109

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital ²⁾	TEUR	11.200	11.335	135
Agio ²⁾	TEUR	560	567	7
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TUSD ¹⁾	13.174	13.174	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen:				
Aufnahmewährung	TUSD ¹⁾	13.174	13.174	0
Umgerechnet in Euro ¹⁾	TEUR	9.771	9.520	-251
Gesamtfinanzierung ¹⁾²⁾	TEUR	21.561	21.452	-109

¹⁾ Das langfristige Flugzeughypothekendarlehen wurde in USD aufgenommen. Im Prospekt wurde eine Finanzierung in EUR angenommen. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus keine wirtschaftlichen Nachteile, da der variable Teil der Leasingrate dem Kapitaldienst entspricht und währungskongruent zur Darlehenswährung geleistet wird. Die prognostizierte EUR-Tilgung und das prognostizierte EUR-Darlehen wurden entsprechend dem Verhältnis des tatsächlich aufgenommenen USD-Darlehens in Höhe von TUSD 13.174 zum prognostizierten EUR-Darlehen in Höhe von TEUR 9.771 umgerechnet. Unterschiede ergaben sich auch daraus, dass der Kaufpreis im Verkaufsprospekt mit TUSD 26.000 geschätzt wurde, tatsächlich kostete das Flugzeug allerdings nur TUSD 25.352. Im Vergleich zur Prospektprognose notierte der USD zum Euro bei Übernahme mit 1,3838 allerdings etwas stärker als geplant, so dass die in USD umgerechnete Eigenkapitalkomponente für die Kaufpreisbezahlung geringfügig unter dem prognostizierten Wert lag.

²⁾ Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse ³⁾	TEUR	7.392	6.617	-775
Liquiditätsergebnis ³⁾	TEUR	2.832	2.614	-218
Betriebsergebnis ⁴⁾	TEUR	-2.052	-2.068	-16
Liquidität Stand 31.12.2014	TEUR	238	273	35
Tilgungen ⁵⁾	TUSD ¹⁾	3.625	3.838	213
Darlehen Stand 31.12.2014 ⁵⁾	TUSD ¹⁾	9.550	9.336	214
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen ¹⁾⁵⁾	TEUR	2.688	2.774	86
Darlehen Stand 31.12.2014 ¹⁾⁵⁾	TEUR	7.083	6.746	337
Auszahlungen kum.	TEUR	2.942	2.978	25
Auszahlungen kum.	In %	32,00 ⁷⁾	32,00 ⁷⁾	0,00
Auszahlung 2014	TEUR	898	909	11
Auszahlung 2014	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis ⁶⁾	In %	-1,77	-0,90	0,87

³⁾ Der variable Teil der Leasingrate entspricht dem Kapitaldienst (Zins und Tilgung). In der Wirtschaftlichkeitsprognose der Gesellschaft wurde ein konstanter Zinssatz in Höhe von 6,00% über die gesamte Laufzeit angenommen. Tatsächlich lagen die Zinsen deutlich unter der Prospektannahme, so dass die reduzierten Umsatzerlöse durch niedrigere Zinsaufwendungen ausgeglichen werden. Ferner wurde das Flugzeug am 27. Oktober 2011 statt am 1. Oktober 2011 übernommen. Dementsprechend endet der Leasingvertrag auch erst am 26. Oktober 2021. Liquiditätsmäßig hat die spätere Ablieferung des Fondsflugzeuges zum Jahresende keine Auswirkungen, da die Leasingraten monatlich im Voraus geleistet werden.

⁴⁾ Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb ist ein Vergleich der Soll/Ist-Werte nur bedingt aussagekräftig. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.

⁵⁾ Der Tilgungsplan des annuitätischen Flugzeughypothekendarlehens beruht im Prospekt auf einem Zinssatz in Höhe von 5% p.a. Tatsächlich basiert der Tilgungsplan des Annuitätsdarlehens auf einem Zinssatz in Höhe von 3,324%. Hierdurch ändert sich der Rückzahlungsplan geringfügig.

⁶⁾ Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 11.230 ohne Agio.

⁷⁾ Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 8% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.

Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinzahlung	EUR	105.000	105.000	0
Auszahlungen	EUR	26.200	26.200	0
Steuerbelastung	EUR	164	16	148
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	78.964	78.816	148



HEH Barcelona

Das Fondsflugzeug HEH Barcelona vom Typ Bombardier CRJ1000 wurde am 16. Dezember 2011 in Montreal an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei IBERIA regional/Air Nostrum begeben. Bis Ende Juni 2015 wurden seitdem insgesamt 8.083 Flüge mit einer Gesamtdauer von 9.342 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besitzt der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für drei weitere Monate zu leasen. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von IBERIA regional/Air Nostrum getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet IBERIA regional/Air Nostrum monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

Emittent:	HEH Aviation „Barcelona“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Barcelona“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Emissionsjahr:	2011

Das Investitionsobjekt

Flugzeugtyp:	Bombardier CRJ1000	Max. Abfluggewicht:	40.995 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	19020
Triebwerke:	General Electric GE CF34-8C5A1	Ablieferungsdatum:	16. Dezember 2011
Reichweite:	2.843 km	Flügelspannweite:	26,2 m
Passagierkapazität:	100 Sitzplätze	Gesamtlänge:	39,1 m
Max. Geschwindigkeit:	870 km/h	Gesamthöhe:	7,1 m

Die Partner

Leasingnehmer:	IBERIA regional/Air Nostrum, Valencia, Spanien
Treuhänder:	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

Platzierung

Vertriebsstart:	2011
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2012



Investitionsrechnung

Investition		Prospekt	Ist	Abweichung
Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten ¹⁾	TEUR	18.787	19.552	765
Fondsabhängige Kosten	TEUR	2.428	2.447	19
Liquiditätsreserve	TEUR	346	433	87
Gesamtinvestition ¹⁾²⁾	TEUR	21.561	22.432	871

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital ²⁾	TEUR	11.200	11.308	108
Agio ²⁾	TEUR	560	565	5
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TUSD ¹⁾	13.888	13.888	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen:				
Aufnahmewährung	TUSD ¹⁾	13.888	13.888	0
Umgerechnet in Euro ¹⁾	TEUR	9.771	10.528	757
Gesamtinvestition ¹⁾²⁾	TEUR	21.561	22.432	871

¹⁾ Das langfristige Flugzeughypothekendarlehen wurde in USD aufgenommen. Im Prospekt wurde eine Finanzierung in EUR angenommen. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus keine wirtschaftlichen Nachteile, da der variable Teil der Leasingrate dem Kapitaldienst entspricht und währungskongruent zur Darlehenswährung geleistet wird. Die prognostizierte EUR-Tilgung und das prognostizierte EUR-Darlehen wurden entsprechend dem Verhältnis des tatsächlich aufgenommenen USD-Darlehens in Höhe von TUSD 13.888 zum prognostizierten EUR-Darlehen in Höhe von TEUR 9.771 umgerechnet. Unterschiede ergaben sich auch daraus, dass der Kaufpreis im Verkaufsprospekt mit TUSD 26.000 geschätzt wurde, tatsächlich kostete das Flugzeug allerdings nur TUSD 25.476. Im Vergleich zur Prospektprognose notierte der USD zum Euro bei Übernahme mit 1,3191 allerdings etwas stärker als geplant, so dass die in USD umgerechnete Eigenkapitalkomponente für die Kaufpreisbezahlung unter dem prognostizierten Wert lag.

²⁾ Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse ³⁾	TEUR	7.017	6.396	-621
Liquiditätsergebnis ³⁾	TEUR	2.691	2.447	-244
Betriebsergebnis ⁴⁾	TEUR	-2.045	-2.007	-38
Liquidität Stand 31.12.2014	TEUR	289	455	166
Tilgungen ⁵⁾	TUSD ¹⁾	3.613	4.017	404
Darlehen Stand 31.12.2014 ⁵⁾	TUSD ¹⁾	10.275	9.871	404
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen ¹⁾⁵⁾	TEUR	2.542	3.045	503
Darlehen Stand 31.12.2014 ¹⁾⁵⁾	TEUR	7.229	7.483	-254
Auszahlungen kum. ⁶⁾	TEUR	2.785	2.503	-282
Auszahlungen kum.	In %	32,00 ⁸⁾	32,00 ⁸⁾	0,00
Auszahlung 2014 ⁶⁾	TEUR	898	909	11
Auszahlung 2014	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis ⁷⁾	In %	-1,62	-0,51	1,11

³⁾ Der variable Teil der Leasingrate entspricht dem Kapitaldienst (Zins und Tilgung). In der Wirtschaftlichkeitsprognose der Gesellschaft wurde ein konstanter Zinssatz in Höhe von 6,00% über die gesamte Laufzeit angenommen. Tatsächlich lagen die Zinsen deutlich unter der Prospektannahme, so dass die reduzierten Umsatzerlöse durch niedrigere Zinsaufwendungen ausgeglichen werden. Ferner wurde das Flugzeug am 16. Dezember 2011 statt am 1. Dezember 2011 übernommen. Dementsprechend endet der Leasingvertrag auch erst am 15. Dezember 2021. Liquiditätsmäßig hat die spätere Ablieferung des Fondsflugzeuges zum Jahresende keine Auswirkungen, da die Leasingraten monatlich im Voraus geleistet werden.

⁴⁾ Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb ist ein Vergleich der Soll/Ist-Werte nur bedingt aussagekräftig. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.

⁵⁾ Der Tilgungsplan des annuitätischen Flugzeughypothekendarlehens beruht im Prospekt auf einem Zinssatz in Höhe von 5% p.a. Tatsächlich basiert der Tilgungsplan des Annuitätsdarlehens auf einem Zinssatz in Höhe von 1,9226%. Hierdurch ändert sich der Rückzahlungsplan geringfügig.

⁶⁾ Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2012 abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlagen, daher liegen die tatsächlichen Auszahlungen unter der Prospektannahme. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus Vorteile, da die geleisteten Eigenkapitalzwischenfinanzierungszinsen niedriger waren als die anteilige 8%ige Auszahlung.

⁷⁾ Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 11.230 ohne Agio.

⁸⁾ Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 8% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.

Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinzahlung	EUR	105.000	105.000	0
Auszahlungen	EUR	24.800	24.800	0
Steuerbelastung	EUR	248	2	246
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	80.448	80.202	246



HEH Sevilla

Das Fondsflugzeug HEH Sevilla vom Typ Bombardier CRJ1000 wurde am 18. November 2011 in Montreal an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei IBERIA regional/Air Nostrum begeben. Bis Ende Juni 2015 wurden seitdem insgesamt 7.858 Flüge mit einer Gesamtdauer von 8.898 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besitzt der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für drei weitere Monate zu leasen. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von IBERIA regional/Air Nostrum getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet IBERIA regional/Air Nostrum monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

Emittent:	HEH Aviation „Sevilla“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Sevilla“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Emissionsjahr:	2011

Das Investitionsobjekt

Flugzeugtyp:	Bombardier CRJ1000	Max. Abfluggewicht:	40.995 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	19019
Triebwerke:	General Electric GE CF34-8C5A1	Ablieferungsdatum:	18. November 2011
Reichweite:	2.843 km	Flügelspannweite:	26,2 m
Passagierkapazität:	100 Sitzplätze	Gesamtlänge:	39,1 m
Max. Geschwindigkeit:	870 km/h	Gesamthöhe:	7,1 m

Die Partner

Leasingnehmer:	IBERIA regional/Air Nostrum, Valencia, Spanien
Treuhänder:	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

Platzierung

Vertriebsstart:	2011
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2012



Investitionsrechnung

Investition		Prospekt	Ist	Abweichung
Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten ¹⁾	TEUR	18.787	18.857	70
Fondsabhängige Kosten	TEUR	2.451	2.475	24
Liquiditätsreserve	TEUR	324	346	22
Gesamtinvestition ¹⁾²⁾	TEUR	21.561	21.678	117
Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital ²⁾	TEUR	11.200	11.260	60
Agio ²⁾	TEUR	560	563	3
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TUSD ¹⁾	13.407	13.407	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen:				
Aufnahmewährung	TUSD ¹⁾	13.407	13.407	0
Umgerechnet in Euro ¹⁾	TEUR	9.771	9.825	54
Gesamtfinanzierung ¹⁾²⁾	TEUR	21.561	21.678	117

¹⁾ Das langfristige Flugzeughypothekendarlehen wurde in USD aufgenommen. Im Prospekt wurde eine Finanzierung in EUR angenommen. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus keine wirtschaftlichen Nachteile, da der variable Teil der Leasingrate dem Kapitaldienst entspricht und währungskongruent zur Darlehenswährung geleistet wird. Die prognostizierte EUR-Tilgung und das prognostizierte EUR-Darlehen wurden entsprechend dem Verhältnis des tatsächlich aufgenommenen USD-Darlehens in Höhe von TUSD 13.407 zum prognostizierten EUR-Darlehen in Höhe von TEUR 9.771 umgerechnet. Unterschiede ergaben sich auch daraus, dass der Kaufpreis im Verkaufsprospekt mit TUSD 26.000 geschätzt wurde, tatsächlich kostete das Flugzeug allerdings nur TUSD 25.414. Im Vergleich zur Prospektprognose notierte der USD zum Euro bei Übernahme mit 1,3646 allerdings etwas stärker als geplant, so dass die in USD umgerechnete Eigenkapitalkomponente für die Kaufpreisbezahlung unter dem prognostizierten Wert lag.

²⁾ Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrerwerb des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse ³⁾	TEUR	7.205	6.583	-622
Liquiditätsergebnis ³⁾	TEUR	2.765	2.474	-291
Betriebsergebnis ⁴⁾	TEUR	-2.051	-2.178	-127
Liquidität Stand 31.12.2014	TEUR	280	542	262
Tilgungen ⁵⁾	TUSD ¹⁾	3.588	3.817	229
Darlehen Stand 31.12.2014 ⁵⁾	TUSD ¹⁾	9.819	9.590	229
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen ¹⁾⁵⁾	TEUR	2.615	2.797	182
Darlehen Stand 31.12.2014 ¹⁾⁵⁾	TEUR	7.156	7.028	128
Auszahlungen kum. ⁶⁾	TEUR	2.845	2.392	-453
Auszahlungen kum.	In %	32,00 ⁸⁾	32,00 ⁸⁾	0,00
Auszahlung 2014 ⁶⁾	TEUR	898	903	5
Auszahlung 2014	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis ⁷⁾	In %	-1,68	-1,79	-0,11

³⁾ Der variable Teil der Leasingrate entspricht dem Kapitaldienst (Zins und Tilgung). In der Wirtschaftlichkeitsprognose der Gesellschaft wurde ein konstanter Zinssatz in Höhe von 6,00% über die gesamte Laufzeit angenommen. Tatsächlich lagen die Zinsen deutlich unter der Prospektannahme, so dass die reduzierten Umsatzerlöse durch niedrigere Zinsaufwendungen ausgeglichen werden. Ferner wurde das Flugzeug am 18. November 2011 statt am 1. November 2011 übernommen. Dementsprechend endet der Leasingvertrag auch erst am 17. November 2021. Liquiditätsmäßig hat die spätere Ablieferung des Fondsflugzeuges zum Jahresende keine Auswirkungen, da die Leasingraten monatlich im Voraus geleistet werden.

⁴⁾ Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb ist ein Vergleich der Soll/Ist-Werte nur bedingt aussagekräftig. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.

⁵⁾ Der Tilgungsplan des annuitätischen Flugzeughypothekendarlehens beruht im Prospekt auf einem Zinssatz in Höhe von 5% p.a. Tatsächlich basiert der Tilgungsplan des Annuitätendarlehens auf einem Zinssatz in Höhe von 3,204%. Hierdurch ändert sich der Rückzahlungsplan geringfügig.

⁶⁾ Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2012 abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlagen, daher liegen die tatsächlichen Auszahlungen unter der Prospektannahme. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus Vorteile, da die geleisteten Eigenkapitalzwischenfinanzierungszinsen niedriger waren als die anteilige 8%ige Auszahlung.

⁷⁾ Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 11.230 ohne Agio.

⁸⁾ Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 8% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.

Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinzahlung	EUR	105.000	105.000	0
Auszahlungen	EUR	25.333	25.333	0
Steuerbelastung	EUR	200	0	200
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	79.867	79.667	200



HEH Southampton

Das Fondsflugzeug HEH Southampton vom Typ Embraer E175 wurde am 27. November 2012 an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei Flybe begeben. Bis Ende Juni 2015 wurden seitdem insgesamt 5.494 Flüge mit einer Gesamtdauer von 5.771 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

Emittent:	HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Emissionsjahr:	2013

Das Investitionsobjekt

Flugzeugtyp:	Embraer E175 STD	Max. Abfluggewicht:	34.998 kg
Hersteller:	Embraer	Seriennummer:	17000355
Triebwerke:	General Electric CF34-8E5	Ablieferungsdatum:	27. November 2012
Reichweite:	3.700 km	Flügelspannweite:	26 m
Passagierkapazität:	88 Sitzplätze	Gesamtlänge:	31,68 m
Max. Geschwindigkeit:	870 km/h	Gesamthöhe:	9,73 m

Die Partner

Leasingnehmer:	Flybe Limited, Exeter, England
Treuhänder:	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

Platzierung

Vertriebsstart:	2013
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2013



Investitionsrechnung

Investition		Prospekt	Ist	Abweichung
Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten	TEUR	20.547	20.579	32
Fondsabhängige Kosten	TEUR	3.001	3.008	7
Liquiditätsreserve	TEUR	237	507	270
Gesamtinvestition ¹⁾	TEUR	23.785	24.094	309

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital ¹⁾	TEUR	13.200	13.494	294
Agio ¹⁾	TEUR	660	675	15
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TEUR	9.895	9.895	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen	TEUR	9.895	9.895	0
Gesamtfinanzierung ¹⁾	TEUR	23.785	24.094	309

¹⁾ Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse	TEUR	4.723	4.740	17
Liquiditätsergebnis	TEUR	1.901	1.820	-81
Betriebsergebnis ²⁾	TEUR	-3.018	-3.175	157
Liquidität Stand 31.12.2014	TEUR	320	555	235
Tilgungen	TEUR	1.833	1.827	-5
Darlehen Stand 31.12.2014	TEUR	8.062	8.068	-6
Auszahlungen kum. ³⁾	TEUR	1.985	1.829	-156
Auszahlungen kum.	In %	15,00 ⁵⁾	15,00 ⁵⁾	0,00
Auszahlung 2014 ³⁾	TEUR	992	1.014	22
Auszahlung 2014	In %	7,50	7,50	0,00
Steuerliches Ergebnis ⁴⁾	In %	-2,01	-3,86	-1,85

²⁾ Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb ist ein Vergleich der Soll/Ist-Werte nur bedingt aussagekräftig. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.

³⁾ Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2013 abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlagen, daher liegen die tatsächlichen Auszahlungen unter der Prospektannahme.

⁴⁾ Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 13.230 ohne Agio.

⁵⁾ Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 7,50% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.

Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinzahlung	EUR	105.000	105.000	0
Auszahlungen	EUR	15.000	15.000	0
Steuerbelastung	EUR	68	0	68
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	90.068	90.000	68



HEH Dublin

Das Fondsflugzeug HEH Dublin vom Typ Embraer E175 wurde am 13. Dezember 2013 an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei Flybe gegeben. Bis Ende Juni 2015 wurden seitdem insgesamt 3.099 Flüge mit einer Gesamtdauer von 3.590 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

Emittent:	HEH Aviation „Dublin“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Dublin“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Emissionsjahr:	2013

Das Investitionsobjekt

Flugzeugtyp:	Embraer E175 STD	Max. Abfluggewicht:	34.998 kg
Hersteller:	Embraer	Seriennummer:	17000358
Triebwerke:	General Electric CF34-8E5	Ablieferungsdatum:	13. Dezember 2013
Reichweite:	3.700 km	Flügelspannweite:	26 m
Passagierkapazität:	88 Sitzplätze	Gesamtlänge:	31,68 m
Max. Geschwindigkeit:	870 km/h	Gesamthöhe:	9,73 m

Die Partner

Leasingnehmer:	Flybe Limited, Exeter, England
Treuhänder:	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

Platzierung

Vertriebsstart:	2013
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2014



Investitionsrechnung

Investition		Prospekt	Ist	Abweichung
Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten	TEUR	20.923	19.555	-1.368
Fondsabhängige Kosten	TEUR	3.002	2.967	-35
Liquiditätsreserve	TEUR	234	558	324
Gesamtinvestition	TEUR	24.159	23.080	-1.079

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital ¹⁾	TEUR	13.200	13.455	255
Agio ¹⁾	TEUR	660	673	13
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TGBP ²⁾	7.501	7.501	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen				
Aufnahmewährung	TGBP ²⁾	7.501	7.501	0
Umgerechnet in Euro ²⁾	TEUR	10.269	8.923	-1.346
Gesamtfinanzierung	TEUR	24.159	23.080	-1.079

¹⁾Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrerwerb des Emissionskapitals.

²⁾Das langfristige Flugzeughypothekendarlehen wurde in GBP aufgenommen. Im Prospekt wurde eine Finanzierung in EUR angenommen. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus keine wirtschaftlichen Nachteile, da der variable Teil der Leasingrate dem Kapitaldienst entspricht und währungskongruent zur Darlehenswährung geleistet wird. Die prognostizierte EUR-Tilgung und das prognostizierte EUR-Darlehen wurden entsprechend dem Verhältnis des tatsächlich aufgenommenen GBP-Darlehens in Höhe von TGBP 7.501 zum prognostizierten EUR-Darlehen in Höhe von TEUR 10.269 umgerechnet. Unterschiede ergaben sich auch daraus, dass der Kaufpreis im Verkaufsprospekt mit TUSD 27.000 geschätzt wurde, tatsächlich kostete das Flugzeug allerdings nur TUSD 26.717. Im Vergleich zur Prospektprognose notierte der Euro zum USD bei Übernahme mit 1,375 etwas stärker als geplant, so dass die in USD umgerechnete Eigenkapitalkomponente für die Kaufpreisbezahlung über dem prognostizierten Wert lag.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse ³⁾	TEUR	2.508	2.266	-242
Liquiditätsergebnis ³⁾	TEUR	963	807	-156
Betriebsergebnis ⁴⁾	TEUR	-3.036	-3.093	-57
Liquidität Stand 31.12.2014	TEUR	193	642	449
Tilgungen	TGBP ²⁾	685	691	6
Darlehen Stand 31.12.2014	TGBP ²⁾	6.816	6.810	6
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen ²⁾	TEUR	938	823	-115
Darlehen Stand 31.12.2014 ²⁾	TEUR	9.331	8.100	1.231
Auszahlungen kum. ⁵⁾	TEUR	1.039	817	-222
Auszahlungen kum.	In %	14,50 ⁷⁾	14,50 ⁷⁾	0,00
Auszahlung 2014 ⁵⁾	TEUR	959	817	-142
Auszahlung 2014	In %	7,25	7,25	0,00
Steuerliches Ergebnis ⁶⁾	In %	-1,69	-2,19	-0,50

³⁾Das Flugzeug wurde am 13. Dezember 2013 statt wie prognostiziert am 1. Dezember 2013 übernommen, was handelsrechtlich die Umsatzerlöse für den Monat Dezember 2013 schmälert. Liquiditätsmäßig hat die spätere Ablieferung des Fondsflugzeuges zum Jahresende keine Auswirkungen, da die Leasingraten monatlich im Voraus geleistet werden. Abweichungen resultieren auch durch den im Vergleich zur Prospektprognose niedrigeren Kaufpreis und der damit verbundenen geringeren Finanzierung welche die Leasingrate reduzieren, da der variable Teil der Leasingrate dem Kapitaldienst entspricht.

⁴⁾Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb ist ein Vergleich der Soll/Ist-Werte nur bedingt aussagekräftig. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.

⁵⁾Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2014 abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlagen, daher liegen die tatsächlichen Auszahlungen unter der Prospektannahme. Für die Beteiligungsgesellschaft ergeben sich hieraus Vorteile, da die geleisteten Eigenkapitalzwischenfinanzierungszinsen niedriger waren als die anteilige 7,25%ige Auszahlung.

⁶⁾Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 13.230 ohne Agio.

⁷⁾Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 7,25% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.

Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinzahlung	EUR	105.000	105.000	0
Auszahlungen	EUR	7.854	7.854	0
Steuerbelastung	EUR	29	109	-80
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	97.175	97.255	-80





CORDES + PARTNER GMBH
WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT

Prüfungsbescheinigung

An die Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG (nachfolgend HEH genannt):

Wir haben die in einem Soll-Ist-Vergleich tabellarisch aufgeführten Zahlenangaben zu den öffentlich angebotenen Vermögensanlagen, die in dem gesonderten Abschnitt "Flugzeugfonds" des Leistungsnachweises "Leistungsbilanz 2014 – Flugzeugfonds" der HEH für das Geschäftsjahr 2014 in der Fassung vom 21. September 2015 auf den Seiten 20 – 51 dargestellt sind, daraufhin geprüft, ob sie in allen wesentlichen Belangen aus den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen richtig hergeleitet sowie i.S.d. Entwurfs einer Neufassung des IDW Standards: Grundsätze ordnungsmäßiger Begutachtung von Verkaufsprospekten über öffentlich angebotene Kapitalanlagen (offene und geschlossene Investmentvermögen) (IDW ES 4 n.F.) vollständig und klar dargestellt sind.

Verantwortlich für die Erstellung des Leistungsnachweises, einschließlich der vorgenannten Zahlenangaben, sind die gesetzlichen Vertreter der HEH. Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über die richtige Herleitung sowie i.S.d. IDW ES 4 n.F. vollständige und klare Darstellung der Zahlenangaben im Soll-Ist-Vergleich abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung des Soll-Ist-Vergleichs in Leistungsnachweisen über durchgeführte Vermögensanlagen (IDW EPS 902) durchgeführt. Ausgangspunkt unserer Prüfung sind die prognostizierten Soll-Angaben der veröffentlichten Verkaufsprospekte einschließlich der Nachträge sowie die Ist-Angaben zu den einzelnen Vermögensanlagen auf Basis der durch Wirtschaftsprüfer/Wirtschaftsprüfungsgesellschaften geprüften Jahresabschlüsse bzw. sonstigen geprüften Rechnungslegungsinformationen sowie der von Finanzbehörden erlassenen Bescheide zu den durchgeführten Vermögensanlagen.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse sind die in einem Soll-Ist-Vergleich tabellarisch aufgeführten Zahlenangaben zu den öffentlich angebotenen Vermögensanlagen, die in dem gesonderten Abschnitt "Flugzeugfonds" des Leistungsnachweises "Leistungsbilanz 2014 – Flugzeugfonds" der HEH für das Geschäftsjahr 2014 in der Fassung vom 21. September 2015 auf den Seiten 20 – 51 dargestellt sind, in allen wesentlichen Belangen aus den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen richtig hergeleitet sowie i.S.d. IDW ES 4 n.F. vollständig und klar dargestellt.

Die den vorstehend genannten Zahlenangaben zugrunde liegenden Verkaufsprospekte, Jahresabschlüsse, sonstigen geprüften Rechnungslegungsinformationen und von Finanzbehörden erlassenen Bescheide haben wir – im Rahmen dieser Leistungsnachweisprüfung – weder einer eigenen Prüfung noch einer prüferischen Durchsicht unterzogen und geben hierzu kein Prüfungsurteil ab. Auch die nicht unmittelbar im gesonderten Abschnitt des Leistungsnachweises "Leistungsbilanz 2014 – Flugzeugfonds" aufgeführten Erläuterungen zu den im Soll-Ist-Vergleich tabellarisch dargestellten Zahlenangaben waren nicht Gegenstand unserer Prüfung.

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für die HEH erbracht haben, lagen die "Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2002" zugrunde. Danach ist unsere Haftung für fahrlässig verursachte Schäden – auch im Verhältnis zu Dritten – im Einzelfall auf EUR 4 Mio. bzw. im Serienschadensfall insgesamt auf EUR 5 Mio. begrenzt.

Hamburg, den 21. September 2015

Cordes + Partner GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft




(Christian Harms)
Wirtschaftsprüfer


(Jan Bernhardt)
Wirtschaftsprüfer





HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG
Große Elbstraße 14 · 22767 Hamburg
Telefon: 040/300 846 - 0 · Telefax: 040/300 846 - 246
info@heh-fonds.de · www.heh-fonds.de