



---

Hamburger EmissionsHaus

A high-angle, aerial view of an airplane's wing and tail section, extending from the bottom left towards the top right. The wing is white with a red stripe along the leading edge. The tail fin is also white with a red stripe. The sky is a gradient of blue and orange, with a bright sunset or sunrise glow on the horizon. The wing's surface is highly reflective, mirroring the sky and the tail fin. The overall mood is serene and forward-looking.

→ LEISTUNGSBILANZ 2017

FLUGZEUGFONDS

## ***Wichtige Hinweise***

Diese Broschüre „Leistungsbilanz 2017 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 AG vertriebenen Fonds. Alleinige Grundlage für eine solche Beteiligung wäre der jeweilige Verkaufsprospekt.

Es handelt sich bei geschlossenen Fonds und Publikums-AIF's 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. Unternehmerische Beteiligungen weisen aufgrund ihrer Zusammensetzung zudem eine erhöhte Volatilität auf.

Hauptrisiken bei Flugzeugfonds sind der Ausfall des Leasingnehmers, niedrigere Anschlussleasingraten und ein geringerer Veräußerungserlös. 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.



<b>4</b>	<b><i>Das Unternehmen</i></b>	
	Vorwort	6
	Das Unternehmen im Überblick	8
	Angaben über das Management	10
<b>12</b>	<b><i>Märkte</i></b>	
	Entwicklung Luftverkehr	14
	Ausblick	15
<b>16</b>	<b><i>Flugzeugfonds</i></b>	
	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
	→ HEH Helsinki	52
	→ HEH Madrid	54
	→ HEH Palma	56
	→ HEH Malaga	58
	Prüfungsbescheinigung	61



Hamburge



r EmissionsHaus

→ DAS UNTERNEHMEN

## *Sehr geehrte Damen und Herren,*

Die HEH kann auf ein erfolgreiches Jahr 2017 zurückblicken. Wir haben mit der Umwandlung der Gesellschaft in eine AG und der Übernahme sämtlicher Anteile an der Kapitalverwaltungsgesellschaft Hamburg Asset Management HAM sowie einer Personalaufstockung die Weichen für eine erfolgreiche Unternehmensentwicklung gestellt. Das Platzierungsergebnis im Jahr 2017 ist mit fast EUR 50 Mio. das Beste in der HEH Historie. Die große Kundenzufriedenheit zeigt sich in der ungewöhnlich hohen Mehrfachzeichnerquote durch Bestandskunden der HEH, die in den letzten Jahren immer deutlich über 50 % des jeweiligen Fondskapitals ausmachten.

Ausschlaggebend hierfür ist, dass die HEH Flugzeugfonds weiterhin auf Kurs bleiben. So konnten alle unsere Flugzeugfonds auch im Jahr 2017 ihre prognostizierten Auszahlungen leisten und den Kapitaldienst vereinbarungsgemäß erbringen. Diese positive Entwicklung setzte sich im Jahr 2018 und somit bereits nunmehr im elften Jahr fort. Bis zum Jahresende 2017 wurden rund EUR 84,3 Mio. an die mehr als 5.000 Anleger der HEH Flugzeugfonds ausgezahlt.

Die gute Performance der HEH Flugzeugfonds wird begünstigt durch deren sicherheitsorientierte Struktur. Aufgrund der 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. Zusätzlich erfolgt bei allen Flugzeugfonds planmäßig innerhalb des jeweiligen Erstleasingvertrages eine vollständige Entschuldung. Dieses Konzept wird auch bei den neuen IBERIA regional/Air Nostrum Flugzeugfonds beibehalten. Nachdem die HEH bereits im Jahr 2011 drei Flugzeugfonds mit diesem Leasingnehmer emittiert hat, wurde im Oktober 2016 mit dem Publikums-AIF HEH Madrid diese Serie fortgesetzt. Das gesamte Kommanditkapital konnte dabei innerhalb von nur rund zwei Monaten eingeworben werden. Ähnlich schnell verlief die Platzierung der Nachfolgefonds Palma und Malaga in 2017.

Am 9. Januar 2018 wurde HEH als bestes AIF-Emissionshaus (Best Alternative Investment Fund (AIF)-Retail Placement House) des Jahres 2017 ausgezeichnet. Der Preis wurde verliehen von Global Transport Finance, einer der führenden internationalen Fachzeitschriften, die über die weltweiten Finanzmärkte im Bereich Transport berichtet. Das Management Team der Hamburger EmissionsHaus AG (HEH) erhielt die Auszeichnung bei einer Gala in der historischen Merchant Taylors' Hall in London, Großbritannien. Global Transport Finance zeichnete die HEH für die Strukturierung und den erfolgreichen Vertrieb der jüngsten IBERIA regional/Air Nostrum-Serie aus.



*Die beiden Vorstände der  
HEH Hamburger EmissionsHaus AG,  
Gunnar Dittmann und Jörn-Hinnerk Mennerich.*

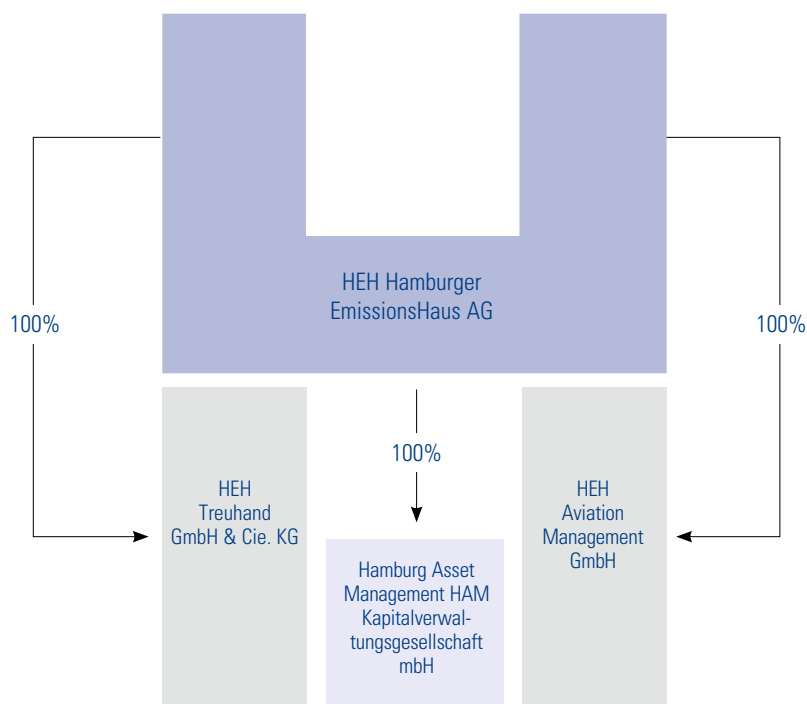
An dieser Stelle möchten wir uns bei allen Anlegern und Vertriebspartnern für das fortgesetzte Vertrauen bedanken welches uns ermöglicht hat, mittlerweile 22 Flugzeugfonds zu platzieren. Wir schauen sehr optimistisch in die Zukunft und planen, im dritten Quartal 2018 die HEH Flugzeugfondsserie fortzusetzen.

Hamburg im Juni 2018

Gunnar Dittmann  
Vorstandsvorsitzender

Jörn-Hinnerk Mennerich  
Vorstand

## Das Unternehmen im Überblick



Das Organigramm zeigt die wichtigsten operativen Unternehmen der HEH Unternehmensgruppe.

### HEH HAMBURGER EMISSIONSHAUS AG

<b>Firmenname</b>	HEH Hamburger EmissionsHaus AG
<b>Sitz</b>	Hamburg
<b>Geschäftsanschrift</b>	Große Elbstraße 14, 22767 Hamburg
<b>Handelsregister</b>	Hamburg, HRB 147 979
<b>Gegründet</b>	26. Januar 2006, (vormals HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG) umfirmiert am 6. August 2017
<b>Unternehmensgegenstand</b>	Konzeption und Vertrieb von Vermögensanlageprojekten, Fremdkapitalvermittlung sowie sämtliche Rechtsgeschäfte, die mit den vorgenannten Aktivitäten im Zusammenhang stehen
<b>Gesellschafter</b>	Gunnar Dittmann, Hamburg; General Capital GmbH, Neuwied Günther Flick, Wilnsdorf; Gerhard Kurcz, Talheim; Jörn-Hinnerk Mennerich, Hamburg; Dr. Sven Kehren, Hamburg; Henning Kranz, Hamburg



**HEH TREUHAND GMBH & CIE. KG**

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

**HAMBURG ASSET MANAGEMENT HAM KAPITALVERWALTUNGSGESELLSCHAFT MBH**

<b>Firmenname</b>	Hamburg Asset Management HAM Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH
<b>Sitz</b>	Hamburg
<b>Geschäftsanschrift</b>	Große Elbstraße 14, 22767 Hamburg
<b>Handelsregister</b>	HRB 127 804
<b>Gegründet</b>	23. April 2013
<b>Unternehmensgegenstand</b>	Kollektive Vermögensverwaltung als externe Kapitalverwaltungsgesellschaft von geschlossenen Publikums-AIF sowie von geschlossenen Spezial-AIF.
<b>Gesellschafter</b>	HEH Hamburger EmissionsHaus AG
<b>Geschäftsführung</b>	Gunnar Dittmann, Dr. Sven Kehren, Jessica Beckmann
<b>Kapital</b>	EUR 125.000

**HEH AVIATION MANAGEMENT GMBH**

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



*Gunnar Dittmann*  
*Vorstandsvorsitzender*



*Jörn-Hinnerk Mennerich*  
*Vorstand*

## ***Angaben über das Management***

### **Gunnar Dittmann** (Vorstandsvorsitzender)

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 75 Beteiligungsangebote mit einem Investitionsvolumen in Höhe von über EUR 2,1 Mrd. und einem Eigenkapital von ca. EUR 1 Mrd. Er ist verheiratet und Vater von drei Kindern.

### **Jörn-Hinnerk Mennerich** (Vorstand)

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 Schiffahrtsgeschäft. 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. Schiffahrt 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  
Prokurist, 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. Seit 2015 ist er auch als Geschäftsführer der Hamburg Asset Management HAM Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH tätig. Dr. Kehren ist verheiratet und Vater von zwei Kindern.

#### **Henning Kranz** (Prokurist, Leiter Vertrieb)

Der Vertriebsleiter der HEH Hamburger EmissionsHaus AG 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

## Entwicklung Luftverkehr

Der Weltluftfahrtverband IATA erwartet für das Jahr 2018 nach einem Gewinn in Höhe von USD 38 Mrd. im Jahr 2017 einen leichten Gewinnrückgang auf USD 33,8 Mrd. Damit wären branchenbezogen elf der letzten dreizehn Jahre mit Gewinnen abgeschlossen worden (Verlustjahre 2008 und 2009 infolge der weltweiten Finanzkrise). Profitabelste Region im Jahr 2017 soll mit einem Gewinn in Höhe von USD 15 Mrd. erneut Nordamerika sein, aber auch für europäische Fluggesellschaften wird ein kumulierter Gewinn in Höhe von USD 8,6 Mrd. erwartet.

Einen Überblick über die Gewinnentwicklung der Airlines seit dem Jahr 2013, aufgeteilt nach Regionen, zeigt die nachfolgende Tabelle:

### Nettogewinn in Mrd. USD

	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (Prognose)
<b>Global</b>	10,7	13,8	36,0	34,2	38,0	33,8
<b>Regionen</b>						
Nordamerika	7,4	11,0	21,7	17,0	18,4	15,0
Europa	1,0	1,9	7,1	8,5	8,1	8,6
Asien-Pazifik	2,3	0,5	7,5	7,4	10,1	8,2
Mittlerer Osten	0,3	1,1	2,1	1,3	1,0	1,3
Lateinamerika	0,2	0,1	-1,6	0,4	0,5	0,9
Afrika	-0,5	-0,9	-0,8	-0,4	-0,1	-0,1

(Quelle: IATA 06/2018)

Nachfolgend ein Überblick über das prozentuale Passagierwachstum seit dem Jahr 2013 gemessen in Anzahl der verkauften Passagierkilometer (Revenue Passenger Kilometres, kurz RPK):

### Jährliches Passagierwachstum in Prozent

	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (Prognose)
<b>Global</b>	5,7	6,0	7,4	7,4	8,1	7,0
<b>Regionen</b>						
Nordamerika	2,3	2,7	5,3	4,2	3,9	4,0
Europa	3,9	5,7	6,0	5,4	9,1	7,0
Asien-Pazifik	7,2	6,9	10,1	10,9	10,9	9,5
Mittlerer Osten	11,6	12,1	10,4	11,3	6,8	5,9
Lateinamerika	6,3	7,0	7,6	4,5	7,4	6,5
Afrika	4,6	0,3	0,0	9,4	7,0	4,5

(Quelle: IATA 06/2018)



## *Ausblick*

Das Marktumfeld hat sich sowohl für Anleger als auch für Anbieter von Sachwertinvestments gegenüber dem Vorjahr weiterhin kaum verändert. Bestimmender Faktor bleibt die Niedrigzinspolitik der europäischen Zentralbank, auch wenn diese zumindest ein Ende der Anleihekäufe zum Jahresende im Juni angekündigt hat und wir im USD-Bereich bereits einen Anstieg der Zinsen beobachten können. Hierdurch ist es für Anleger in Eurowährung fast unmöglich, angemessene Erträge bei einem ausgewogenen Chance-/Risiko-Verhältnis zu erzielen. Langfristig kann die Niedrigzinspolitik zudem zu einer erhöhten Inflation führen, so ist die Inflationsrate in Deutschland im Mai 2018 auf über 2% p.a. gestiegen. Dies ist grundsätzlich ein sehr gutes Marktumfeld für Sachwertanbieter da deren Investments in der Regel eine höhere Rendite und gleichzeitig einen Inflationsschutz mit geeigneten Kapitalanlageprodukten bieten können. Durch die mittlerweile sehr lang anhaltende Niedrigzinsphase ist es jedoch auch für Sachwertanbieter äußerst schwierig geworden, geeignete Investments zu finden, da auch viele institutionelle Anleger aus Investmentmangel mittlerweile in Sachwerte investieren und damit die Preise in die Höhe treiben und die Renditen abschmelzen lassen. Bestes und bekanntestes Beispiel hierfür sind wohl Immobilienanlagen. Dies ist auch einer der Hauptgründe, warum die Anzahl an Publikums-AIFs weiterhin sehr überschaubar ist.

Dennoch konnte die HEH im vergangenen Jahr mit fast EUR 50 Mio. ein Rekordergebnis an platzierten KG-Kapital erzielen und auch das Jahr 2018 lief erfolgreich an. Für die zweite Hälfte des Jahres 2018 ist bereits ein Nachfolger zur aktuellen Platzierung HEH Bilbao in Vorbereitung.







→ FLUGZEUGFONDS

## *Ermittlungsgrundsätze*

Die Kennzahlen der Leistungsbilanz Flugzeugfonds der HEH Hamburger EmissionsHaus AG, 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 2017 emittiert worden und bei denen die Platzierung bereits vollständig erfolgt ist. 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 2017 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 2017 emittierten Fonds erfolgt eine kumulierte Darstellung der Ergebnisse zum Stichtag 31. Dezember 2017. 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 2017 enthalten, eine zeitliche Abgrenzung der Umsatzerlöse und Zinsaufwendungen bei den Flugzeugfonds gemäß der ertragswirksamen Ergebnisermittlung wurde vorgenommen), zum Liquiditätsergebnis (das Liquiditätsergebnis ist die Summe sämtlicher Erlöse abzüglich aller Ausgaben inklusive Tilgungen), zum Betriebsergebnis, über die Liquidität zum 31. Dezember 2017 (zur besseren Vergleichbarkeit entspricht bei den Flugzeugfonds die Bilanzposition Guthaben bei Kreditinstituten der Liquidität zum 31. Dezember 2017), 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 bei den nicht unter das KAGB fallenden Fonds 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 begeben. Bis Ende März 2018 wurden insgesamt 23.027 Flüge mit einer Gesamtdauer von 20.491 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besaß der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für zwei weitere Jahre zu leasen, welche Flybe im Jahre 2016 ausgeübt hat. 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 <sup>1)</sup>	TEUR	14.769	14.780	11

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	TEUR	14.769	14.780	11

<sup>1)</sup> Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehreinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse	TEUR	14.859	14.859	0
Liquiditätsergebnis <sup>2)</sup>	TEUR	5.573	5.467	-106
Betriebsergebnis <sup>3)</sup>	TEUR	-1.413	-1.398	15
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	207	69	-138
Tilgungen	TEUR	5.760	5.760	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TEUR	1.472	1.472	0
Auszahlungen kum. <sup>2)</sup>	TEUR	5.506	5.605	99
Auszahlungen kum.	In %	80,00 <sup>5)</sup>	80,00 <sup>5)</sup>	0,00
Auszahlung 2017	TEUR	574	575	1
Auszahlung 2017	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>4)</sup>	In %	-9,86	-14,46	-4,60

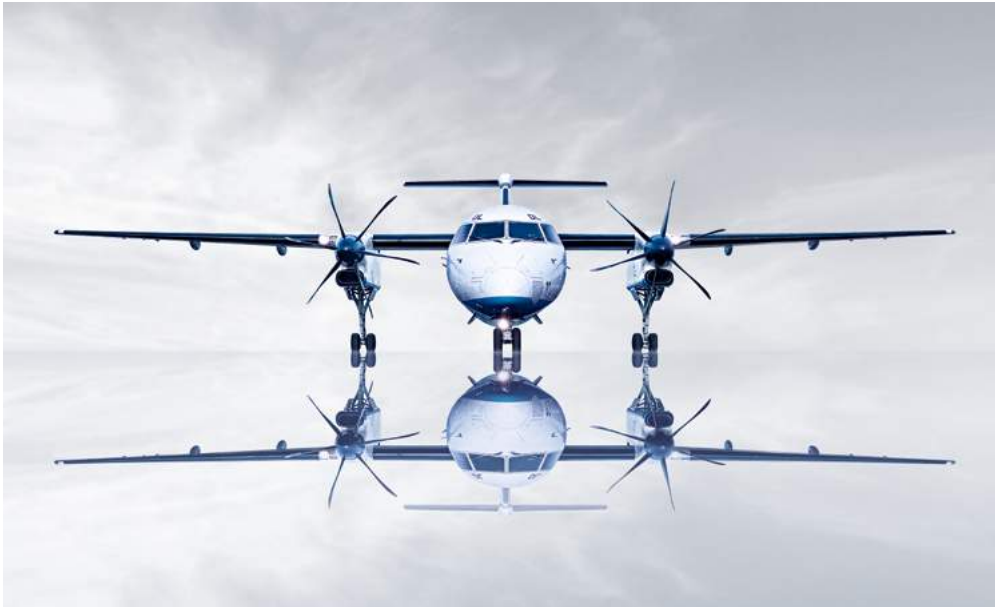
<sup>2)</sup> Das Eigenkapital wurde früher als geplant eingezahlt. Daraus resultieren höhere Auszahlungen an die Gesellschafter. Die geplanten Eigenkapitalzwischenfinanzierungszinsen reduzierten sich entsprechend.

<sup>3)</sup> 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.

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

<sup>5)</sup> 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	76.690	76.690	0
Steuerbelastung	EUR	611	159	452
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	28.921	28.469	452



## *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 März 2018 wurden insgesamt 21.780 Flüge mit einer Gesamtdauer von 20.063 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besaß der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für zwei weitere Jahre zu leasen, welche Flybe im Jahre 2017 ausgeübt hat. 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 <sup>1)</sup>	TEUR	13.876	13.903	27

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	TEUR	13.876	13.903	27

<sup>1)</sup> Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehreinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse	TEUR	13.264	13.261	-3
Liquiditätsergebnis <sup>2)</sup>	TEUR	5.528	5.185	-343
Betriebsergebnis <sup>3)</sup>	TEUR	-1.196	-1.430	-234
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	292	223	-69
Tilgungen	TEUR	4.833	4.833	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TEUR	1.491	1.491	0
Auszahlungen kum. <sup>2)</sup>	TEUR	5.471	5.278	-193
Auszahlungen kum.	In %	80,00 <sup>5)</sup>	80,00 <sup>5)</sup>	0,00
Auszahlung 2017	TEUR	576	571	-5
Auszahlung 2017	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>4)</sup>	In %	-8,71	-14,42	-5,71

<sup>2)</sup> 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.

<sup>3)</sup> 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.

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

<sup>5)</sup> 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	76.033	76.033	0
Steuerbelastung	EUR	759	134	625
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	29.726	29.101	625



## ***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 gegeben. Bis Ende März 2018 wurden insgesamt 22.215 Flüge mit einer Gesamtdauer von 20.104 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besaß der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für zwei weitere Jahre zu leasen, welche Flybe im Jahre 2017 ausgeübt hat. 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 <sup>1)</sup>	TEUR	13.557	13.353	-204
Liquiditätsergebnis <sup>2)</sup>	TEUR	5.486	5.181	-305
Betriebsergebnis <sup>3)</sup>	TEUR	-1.206	-1.311	-105
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	266	111	-155
Tilgungen	TGBP	3.710	3.710	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TGBP	1.199	1.199	0
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen	TEUR	4.725	4.725	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TEUR	1.526	1.526	0
Auszahlungen kum. <sup>2)</sup>	TEUR	5.459	5.437	-22
Auszahlungen kum.	In %	80,00 <sup>5)</sup>	80,00 <sup>5)</sup>	0,00
Auszahlung 2017	TEUR	574	570	-4
Auszahlung 2017	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>4)</sup>	In %	-9,28	-12,24	-2,96

<sup>1)</sup> 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.

<sup>2)</sup> 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.

<sup>3)</sup> 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.

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

<sup>5)</sup> 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	76.033	76.033	0
Steuerbelastung	EUR	721	151	570
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	29.688	29.118	570



## ***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 März 2018 wurden insgesamt 21.804 Flüge mit einer Gesamtdauer von 19.591 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Anschließend besaß der Leasingnehmer die Option, das Flugzeug für zwei weitere Jahre zu leasen, welche Flybe im Jahre 2017 ausgeübt hat. 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 <sup>1)</sup>	TEUR	12.375	11.684	-691
Fondsabhängige Kosten	TEUR	1.770	1.742	-28
Liquiditätsreserve	TEUR	136	209	73
Gesamtinvestition <sup>1)</sup>	TEUR	14.280	13.635	-645

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital <sup>2)</sup>	TEUR	7.150	7.185	35
Agio <sup>2)</sup>	TEUR	358	359	0
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TUSD <sup>3)</sup>	9.628	9.628	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen				
Aufnahmewährung	TUSD <sup>3)</sup>	9.628	9.628	0
Umgerechnet in Euro <sup>1)</sup>	TEUR	6.743	6.061	-682
Gesamtfinanzierung <sup>1)</sup>	TEUR	14.280	13.635	-645

<sup>1)</sup> 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 Mehrerwerb des Emissionskapitals.

<sup>2)</sup> Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrerwerb des Emissionskapitals.

<sup>3)</sup> 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 <sup>4)</sup>	TEUR	13.631	13.696	65
Liquiditätsergebnis <sup>4)</sup>	TEUR	5.466	5.835	369
Betriebsergebnis <sup>5)</sup>	TEUR	-1.206	-1.550	-344
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	169	56	-113
Tilgungen <sup>4)</sup>	TUSD <sup>3)</sup>	7.115	7.034	-81
Darlehen Stand 31.12.2017 <sup>4)</sup>	TUSD <sup>3)</sup>	2.513	2.593	-80
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen <sup>3)4)</sup>	TEUR	4.983	4.252	-731
Darlehen Stand 31.12.2017 <sup>3)4)</sup>	TEUR	1.760	1.809	-49
Auszahlungen kum.	TEUR	5.459	5.473	14
Auszahlungen kum.	In %	80,00 <sup>7)</sup>	80,00 <sup>7)</sup>	0,00
Auszahlung 2017	TEUR	574	576	2
Auszahlung 2017	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>6)</sup>	In %	-10,82	-7,32	3,50

<sup>4)</sup> 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.

<sup>5)</sup> 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.

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

<sup>7)</sup> 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	76.033	76.033	0
Steuerbelastung	EUR	613	267	346
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	29.580	29.234	346



## ***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 März 2018 wurden insgesamt 20.956 Flüge mit einer Gesamtdauer von 18.871 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 <sup>1)</sup>	TEUR	12.467	13.941	1.474
Fondsabhängige Kosten	TEUR	1.779	1.753	-26
Liquiditätsreserve	TEUR	125	163	38
Gesamtinvestition <sup>1)</sup>	TEUR	14.371	15.857	1.486
<b>Finanzierung</b>		<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
Emissionskapital <sup>2)</sup>	TEUR	7.150	7.178	28
Agio <sup>2)</sup>	TEUR	358	359	1
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TUSD <sup>3)</sup>	11.122	11.122	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen:				
Aufnahmewährung	TUSD <sup>3)</sup>	11.122	11.122	0
Umgerechnet in Euro	TEUR	6.834	8.291	1.457
Gesamtfinanzierung <sup>1)</sup>	TEUR	14.371	15.857	1.486

<sup>1)</sup> 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 Mehreinwerbung des Emissionskapitals.

<sup>2)</sup> Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehreinwerbung des Emissionskapitals.

<sup>3)</sup> 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 <sup>4)</sup>	TEUR	13.274	15.169	1.895
Liquiditätsergebnis <sup>5)</sup>	TEUR	5.283	4.713	-570
Betriebsergebnis <sup>6)</sup>	TEUR	-1.284	-1.882	-598
Liquiditätsstand 31.12.2017	TEUR	104	58	-46
Tilgungen	TUSD <sup>3)</sup>	7.850	7.850	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TUSD <sup>3)</sup>	3.272	3.272	0
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen <sup>3) 4)</sup>	TEUR	4.824	5.852	1.028
Darlehen Stand 31.12.2017 <sup>3) 4)</sup>	TEUR	2.010	2.439	-429
Auszahlungen kum. <sup>5)</sup>	TEUR	5.314	5.014	-300
Auszahlungen kum.	In %	80,00 <sup>8)</sup>	80,00 <sup>8)</sup>	0,00
Auszahlung 2017	TEUR	574	574	0
Auszahlung 2017	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>7)</sup>	In %	-12,04	-17,83	-5,79

<sup>4)</sup> 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.

<sup>5)</sup> 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.

<sup>6)</sup> 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.

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

<sup>8)</sup> 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	74.016	74.016	0
Steuerbelastung	EUR	518	89	429
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	31.502	31.073	429



## ***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 gegeben. Bis Ende März 2018 wurden insgesamt 20.883 Flüge mit einer Gesamtdauer von 18.700 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 „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 <sup>1)</sup>	TEUR	13.455	13.797	342
Fondsabhängige Kosten	TEUR	1.778	1.763	-15
Liquiditätsreserve	TEUR	117	235	118
Gesamtinvestition <sup>1)</sup>	TEUR	15.350	15.795	445
<b>Finanzierung</b>				
Emissionskapital <sup>2)</sup>	TEUR	7.150	7.250	100
Agio <sup>2)</sup>	TEUR	358	362	4
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TUSD <sup>3)</sup>	11.130	11.130	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen:				
Aufnahmewährung	TUSD <sup>3)</sup>	11.130	11.130	0
Umgerechnet in Euro	TEUR	7.812	8.154	342
Gesamtfinanzierung <sup>1)</sup>	TEUR	15.350	15.795	445

<sup>1)</sup> 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.

<sup>2)</sup> Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

<sup>3)</sup> 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 <sup>4)</sup>	TEUR	14.024	14.139	115
Liquiditätsergebnis <sup>4)</sup>	TEUR	5.200	4.911	-289
Betriebsergebnis <sup>5)</sup>	TEUR	-1.366	-1.629	-263
Liquidität Stand 31.12.2017 <sup>4)</sup>	TEUR	162	119	-43
Tilgungen <sup>4)</sup>	TUSD <sup>3)</sup>	7.557	7.674	117
Darlehen Stand 31.12.2017 <sup>4)</sup>	TUSD <sup>3)</sup>	3.572	3.455	117
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen <sup>3)4)</sup>	TEUR	5.305	5.622	317
Darlehen Stand 31.12.2017 <sup>3)4)</sup>	TEUR	2.507	2.531	-24
Auszahlungen kum. <sup>6)</sup>	TEUR	5.170	5.148	-22
Auszahlungen kum.	In %	72,00 <sup>8)</sup>	72,00 <sup>8)</sup>	0,00
Auszahlung 2017	TEUR	574	581	7
Auszahlung 2017	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>7)</sup>	In %	-12,62	-15,01	-2,39

<sup>4)</sup> 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.

<sup>5)</sup> 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.

<sup>6)</sup> 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.

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

<sup>8)</sup> 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	72.000	72.000	0
Steuerbelastung	EUR	562	78	484
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	33.562	33.078	484



## ***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 März 2018 wurden insgesamt 20.526 Flüge mit einer Gesamtdauer von 18.433 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	13.662	13.844	182
Liquiditätsergebnis	TEUR	5.030	4.834	-196
Betriebsergebnis <sup>1)</sup>	TEUR	-1.545	-1.678	-133
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	295	280	-15
Tilgungen	TUSD	7.597	7.597	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TUSD	3.552	3.552	0
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen	TEUR	5.545	5.545	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TEUR	2.593	2.593	0
Auszahlungen kum. <sup>2)</sup>	TEUR	4.885	4.776	-109
Auszahlungen kum.	In %	72,00 <sup>4)</sup>	72,00 <sup>4)</sup>	0,00
Auszahlung 2017	TEUR	574	571	-3
Auszahlung 2017	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>3)</sup>	In %	-10,12	-17,09	-6,97

<sup>1)</sup> 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.

<sup>2)</sup> 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.

<sup>3)</sup> Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 7.180 ohne Agio.

<sup>4)</sup> 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	68.033	68.033	0
Steuerbelastung	EUR	659	23	636
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	37.626	36.990	636



## *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 gegeben. Bis Ende März 2018 wurden insgesamt 19.843 Flüge mit einer Gesamtdauer von 17.636 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 <sup>1)</sup>	TEUR	15.833	15.885	52

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital <sup>1)</sup>	TEUR	7.150	7.200	50
Agio <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	TEUR	15.833	15.885	52

<sup>1)</sup> Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse	TEUR	13.685	13.894	209
Liquiditätsergebnis	TEUR	4.808	4.589	-219
Betriebsergebnis <sup>2)</sup>	TEUR	-1.658	-1.814	-156
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	264	261	-3
Tilgungen	TUSD	7.368	7.368	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TUSD	3.978	3.978	0
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen	TEUR	5.387	5.387	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TEUR	2.908	2.908	0
Auszahlungen kum. <sup>3)</sup>	TEUR	4.740	4.652	-88
Auszahlungen kum.	In %	72,00 <sup>5)</sup>	72,00 <sup>5)</sup>	0,00
Auszahlung 2017	TEUR	574	580	6
Auszahlung 2017	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>4)</sup>	In %	-10,49	-16,11	-5,62

<sup>2)</sup> 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.

<sup>3)</sup> Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2010 abgeschlossen. Auszahlungen erfolgten nur auf das im Jahr 2009 beigetretene Kapital, 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.

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

<sup>5)</sup> 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	66.016	66.016	0
Steuerbelastung	EUR	612	30	582
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	39.596	39.014	582



## ***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 März 2018 wurden insgesamt 19.240 Flüge mit einer Gesamtdauer von 16.972 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 <sup>1)</sup>	TEUR	15.110	15.216	106

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital <sup>1)</sup>	TEUR	7.150	7.250	100
Agio <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	TEUR	15.110	15.216	106

<sup>1)</sup> Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse	TEUR	12.410	12.672	262
Liquiditätsergebnis	TEUR	4.564	4.376	-188
Betriebsergebnis <sup>2)</sup>	TEUR	-1.723	-1.852	-129
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	212	170	-42
Tilgungen	TGBP	4.270	4.270	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TGBP	2.640	2.640	0
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen	TEUR	4.680	4.680	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TEUR	2.893	2.893	0
Auszahlungen kum. <sup>3)</sup>	TEUR	4.595	4.596	1
Auszahlungen kum.	In %	64,00 <sup>5)</sup>	64,00 <sup>5)</sup>	0,00
Auszahlung 2017	TEUR	574	580	6
Auszahlung 2017	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>4)</sup>	In %	-11,40	-15,48	-4,08

<sup>2)</sup> 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.

<sup>3)</sup> 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.

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

<sup>5)</sup> 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	64.000	64.000	0
Steuerbelastung	EUR	450	0	450
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	41.450	41.000	450



## ***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 März 2018 wurden insgesamt 19.035 Flüge mit einer Gesamtdauer von 17.435 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 „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	186	91
Gesamtinvestition <sup>1)</sup>	TEUR	15.450	15.492	42

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital <sup>1)</sup>	TEUR	7.150	7.190	40
Agio <sup>1)</sup>	TEUR	358	360	2
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TEUR	7.913	7.913	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen	TEUR	7.913	7.913	0
Gesamtfinanzierung <sup>1)</sup>	TEUR	15.450	15.492	42

<sup>1)</sup> Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse <sup>2)</sup>	TEUR	12.433	10.818	-1.615
Liquiditätsergebnis <sup>3)</sup>	TEUR	4.324	4.168	-156
Betriebsergebnis <sup>4)</sup>	TEUR	-1.479	-1.567	-88
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	185	203	18
Tilgungen	TEUR	4.848	4.848	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TEUR	3.065	3.065	0
Auszahlungen kum. <sup>3)</sup>	TEUR	4.310	4.239	-71
Auszahlungen kum.	In %	64,00 <sup>6)</sup>	64,00 <sup>6)</sup>	0,00
Auszahlung 2017	TEUR	574	579	5
Auszahlung 2017	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>5)</sup>	In %	-7,48	-11,69	-4,21

<sup>2)</sup> 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.

<sup>3)</sup> 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.

<sup>4)</sup> 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.

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

<sup>6)</sup> 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	60.033	60.033	0
Steuerbelastung	EUR	395	0	395
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	45.362	44.967	395



## *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 März 2018 wurden insgesamt 19.668 Flüge mit einer Gesamtdauer von 17.160 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 <sup>1)</sup>	TEUR	15.535	15.655	120

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital <sup>1)</sup>	TEUR	7.150	7.265	115
Agio <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	TEUR	15.535	15.655	120

<sup>1)</sup> Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse <sup>2)</sup>	TEUR	12.399	10.879	-1.520
Liquiditätsergebnis <sup>3)</sup>	TEUR	4.324	4.156	-168
Betriebsergebnis <sup>4)</sup>	TEUR	-1.350	-1.490	-140
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	235	255	20
Tilgungen	TUSD	6.638	6.638	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TUSD	4.232	4.232	0
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen	TEUR	4.883	4.883	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TEUR	3.114	3.114	0
Auszahlungen kum. <sup>3)</sup>	TEUR	4.310	4.260	-50
Auszahlungen kum.	In %	64,00 <sup>6)</sup>	64,00 <sup>6)</sup>	0,00
Auszahlung 2017	TEUR	574	585	11
Auszahlung 2017	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>5)</sup>	In %	-6,46	-10,53	-4,07

<sup>2)</sup> Der variable Teil der Leasingrate entspricht dem Kapitaleinsatz (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.

<sup>3)</sup> 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.

<sup>4)</sup> 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.

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

<sup>6)</sup> 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	60.033	60.033	0
Steuerbelastung	EUR	431	1	430
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	45.398	44.968	430



## *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 März 2018 wurden insgesamt 14.690 Flüge mit einer Gesamtdauer von 15.904 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 <sup>1)</sup>	TEUR	18.797	18.549	-248
Fondsabhängige Kosten	TEUR	2.452	2.459	7
Liquiditätsreserve	TEUR	312	444	132
Gesamtinvestition <sup>1)2)</sup>	TEUR	21.561	21.452	-109

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

<sup>1)</sup> 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.

<sup>2)</sup> Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse <sup>3)</sup>	TEUR	14.142	12.962	-1.180
Liquiditätsergebnis <sup>3)</sup>	TEUR	5.478	5.134	-344
Betriebsergebnis <sup>4)</sup>	TEUR	-1.239	-1.366	-127
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	175	152	-23
Tilgungen <sup>5)</sup>	TUSD <sup>1)</sup>	7.475	7.731	256
Darlehen Stand 31.12.2017 <sup>5)</sup>	TUSD <sup>1)</sup>	5.699	5.444	255
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen <sup>1)5)</sup>	TEUR	5.544	5.586	42
Darlehen Stand 31.12.2017 <sup>1)5)</sup>	TEUR	4.227	3.934	293
Auszahlungen kum.	TEUR	5.637	5.700	63
Auszahlungen kum.	In %	56,00 <sup>7)</sup>	56,00 <sup>7)</sup>	0,00
Auszahlung 2017	TEUR	898	904	6
Auszahlung 2017	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>6)</sup>	In %	-0,20	0,73	0,93

<sup>3)</sup> 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.

<sup>4)</sup> 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.

<sup>5)</sup> 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 3,324%. Hierdurch ändert sich der Rückzahlungsplan geringfügig.

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

<sup>7)</sup> 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	50.200	50.200	0
Steuerbelastung	EUR	308	334	-26
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	55.108	55.134	-26



## *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 März 2018 wurden insgesamt 14.498 Flüge mit einer Gesamtdauer von 15.772 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 <sup>2)</sup>	TEUR	18.787	19.552	765
Fondsabhängige Kosten	TEUR	2.428	2.447	19
Liquiditätsreserve	TEUR	346	433	87
Gesamtinvestition <sup>1)2)</sup>	TEUR	21.561	22.432	871

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

<sup>1)</sup> Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

<sup>2)</sup> 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.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse <sup>3)</sup>	TEUR	13.773	12.846	-927
Liquiditätsergebnis <sup>3)</sup>	TEUR	5.347	4.972	-375
Betriebsergebnis <sup>4)</sup>	TEUR	-1.246	-1.240	6
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	235	265	30
Tilgungen <sup>5)</sup>	TUSD <sup>2)</sup>	7.638	8.138	500
Darlehen Stand 31.12.2017 <sup>5)</sup>	TUSD <sup>2)</sup>	6.250	5.750	500
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen <sup>2)5)</sup>	TEUR	5.374	6.169	795
Darlehen Stand 31.12.2017 <sup>2)5)</sup>	TEUR	4.397	4.359	38
Auszahlungen kum. <sup>6)</sup>	TEUR	5.480	5.224	-256
Auszahlungen kum.	In %	56,00 <sup>8)</sup>	56,00 <sup>8)</sup>	0,00
Auszahlung 2017 <sup>6)</sup>	TEUR	898	907	9
Auszahlung 2017	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>7)</sup>	In %	-0,10	0,99	1,09

<sup>3)</sup> 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.

<sup>4)</sup> 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.

<sup>5)</sup> 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.

<sup>6)</sup> 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.

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

<sup>8)</sup> 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	48.800	48.800	0
Steuerbelastung	EUR	404	467	-63
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	56.604	56.667	-63



## *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 gegeben. Bis Ende März 2018 wurden insgesamt 14.519 Flüge mit einer Gesamtdauer von 15.249 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 <sup>2)</sup>	TEUR	18.787	18.857	70
Fondsabhängige Kosten	TEUR	2.451	2.475	24
Liquiditätsreserve	TEUR	324	346	22
Gesamtinvestition <sup>1) 2)</sup>	TEUR	21.561	21.678	117

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital <sup>1)</sup>	TEUR	11.200	11.260	60
Agio <sup>1)</sup>	TEUR	560	563	3
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	30	30	0
Fremdkapital gesamt	TUSD <sup>2)</sup>	13.407	13.407	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen:				
Aufnahmewährung	TUSD <sup>2)</sup>	13.407	13.407	0
Umgerechnet in Euro <sup>2)</sup>	TEUR	9.771	9.825	54
Gesamtfinanzierung <sup>1) 2)</sup>	TEUR	21.561	21.678	117

<sup>1)</sup> Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

<sup>2)</sup> 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.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse <sup>3)</sup>	TEUR	13.958	13.006	-952
Liquiditätsergebnis <sup>3)</sup>	TEUR	5.420	5.001	-419
Betriebsergebnis <sup>4)</sup>	TEUR	-1.241	-1.462	-221
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	225	363	138
Tilgungen <sup>5)</sup>	TUSD <sup>2)</sup>	7.490	7.770	280
Darlehen Stand 31.12.2017 <sup>5)</sup>	TUSD <sup>2)</sup>	5.917	5.637	280
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen <sup>2) 5)</sup>	TEUR	5.459	5.694	235
Darlehen Stand 31.12.2017 <sup>2) 5)</sup>	TEUR	4.312	4.131	181
Auszahlungen kum. <sup>6)</sup>	TEUR	5.540	5.101	-439
Auszahlungen kum.	In %	56,00 <sup>8)</sup>	56,00 <sup>8)</sup>	0,00
Auszahlung 2017 <sup>6)</sup>	TEUR	898	904	6
Auszahlung 2017	In %	8,00	8,00	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>7)</sup>	In %	-0,12	-0,90	-0,78

<sup>3)</sup> 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.

<sup>4)</sup> 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.

<sup>5)</sup> 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 3,204%. Hierdurch ändert sich der Rückzahlungsplan geringfügig.

<sup>6)</sup> 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.

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

<sup>8)</sup> 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	49.333	49.333	0
Steuerbelastung	EUR	354	0	354
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	56.021	55.667	354



## *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 März 2018 wurden insgesamt 10.589 Flüge mit einer Gesamtdauer von 11.668 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 <sup>1)</sup>	TEUR	23.785	24.094	309

Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Emissionskapital <sup>1)</sup>	TEUR	13.200	13.494	294
Agio <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	TEUR	23.785	24.094	309

<sup>1)</sup> Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

Betriebsphase		Prospekt	Ist	Abweichung
Umsatzerlöse	TEUR	11.489	11.503	14
Liquiditätsergebnis	TEUR	4.855	4.660	-195
Betriebsergebnis <sup>2)</sup>	TEUR	-2.411	-2.699	-288
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	296	372	76
Tilgungen	TEUR	4.610	4.603	-7
Darlehen Stand 31.12.2017	TEUR	5.285	5.292	-7
Auszahlungen kum. <sup>3)</sup>	TEUR	4.961	4.871	-90
Auszahlungen kum.	In %	37,50 <sup>5)</sup>	37,50 <sup>5)</sup>	0,00
Auszahlung 2017 <sup>3)</sup>	TEUR	992	1.013	21
Auszahlung 2017	In %	7,50	7,50	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>4)</sup>	In %	-2,71	-5,78	-3,07

<sup>2)</sup> 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.

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

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

<sup>5)</sup> 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	37.500	37.500	0
Steuerbelastung	EUR	168	0	168
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	67.668	67.500	168



## *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 begeben. Bis Ende März 2018 wurden insgesamt 8.350 Flüge mit einer Gesamtdauer von 9.661 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 „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 <sup>1)2)</sup>	TEUR	24.159	23.080	-1.079

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

<sup>1)</sup>Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrerwerb des Emissionskapitals.

<sup>2)</sup>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 <sup>3)</sup>	TEUR	9.458	8.721	-737
Liquiditätsergebnis <sup>3)</sup>	TEUR	3.858	3.682	-176
Betriebsergebnis <sup>4)</sup>	TEUR	-2.626	-2.721	-95
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	201	580	379
Tilgungen	TGBP <sup>2)</sup>	2.681	2.700	19
Darlehen Stand 31.12.2017	TGBP <sup>2)</sup>	4.820	4.801	19
Umgerechnet in Euro:				
Tilgungen <sup>2)</sup>	TEUR	3.671	3.212	-459
Darlehen Stand 31.12.2017 <sup>2)</sup>	TEUR	6.598	5.711	887
Auszahlungen kum. <sup>5)</sup>	TEUR	3.917	3.747	-170
Auszahlungen kum.	In %	36,25 <sup>7)</sup>	36,25 <sup>7)</sup>	0,00
Auszahlung 2017 <sup>5)</sup>	TEUR	959	982	23
Auszahlung 2017	In %	7,25	7,25	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>6)</sup>	In %	-4,44	-4,90	-0,46

<sup>3)</sup>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.

<sup>4)</sup>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.

<sup>5)</sup>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.

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

<sup>7)</sup>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	29.604	29.604	0
Steuerbelastung	EUR	114	109	5
Kapitalbindung nach Steuern	EUR	75.510	75.505	5



## *HEH Helsinki*

Die Fondsflugzeuge HEH Helsinki vom Typ ATR 72-500 wurden am 26. März 2015 an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei Finnair Aircraft Finance Oy begeben. Bis Ende März 2018 wurden seit der Erstausslieferung der Flugzeuge im Mai bzw. September 2011 vom Flugzeug mit der Seriennummer MSN 916 insgesamt 19.356 Flüge mit einer Gesamtdauer von 15.179 Flugstunden und vom Flugzeug mit der Seriennummer MSN 959 insgesamt 19.044 Flüge mit einer Gesamtdauer von 14.986 Flugstunden absolviert. Die Leasingverträge haben eine Laufzeit von 8 Jahren. Die vereinbarte Leasingrate beträgt jeweils EUR 125.041. Während der Dauer der Leasingverträge werden planmäßig die gesamten Darlehen getilgt. Die Betriebskosten der Flugzeuge werden vollständig vom Leasingnehmer getragen. Seit Übernahme der Flugzeuge leistet der Leasingnehmer monatlich im Voraus die Leasingraten. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend den zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplänen. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

## *Das Beteiligungsangebot*

AIF:	HEH Aviation „Helsinki“ GmbH & Co. geschlossene Investment KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Kapitalverwaltungsgesellschaft:	Hamburg Asset Management HAM Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Helsinki“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Verwahrstelle:	Cordes Treuhand GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg
Emissionsjahr:	2015

## *Die Investitionsobjekte*

Flugzeugtyp:	ATR 72-500	Max. Abfluggewicht:	22.500 kg
Hersteller:	ATR Avions de Transport Régional (Airbus Joint Venture)	Seriennummern:	916 und 959
Triebwerke:	Pratt & Whitney PW127M	Erstausslieferung der Flugzeuge:	Mai und September 2011
Passagierkapazität:	72 (max. 74 Passagiere)	Übernahme durch Gesellschaft:	26. März 2015
Max. Geschwindigkeit:	511 km/h	Flügelspannweite:	27,06 m
		Gesamtlänge:	27,16 m
		Gesamthöhe:	7,65 m

## *Die Partner*

Leasingnehmer:	Finnair Aircraft Finance Oy, Helsinki, Finnland
Leasinggarant:	Finnair Oyi, Helsinki, Finnland
Treuhänder:	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, Hamburg

## *Platzierung*

Vertriebsstart:	2015
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2015



## Investitionsrechnung

<b>Investition</b>		<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
Investitions- und Transaktionskosten	TEUR	27.850	27.847	-3
Initialkosten	TEUR	2.709	2.709	0
Liquiditätsreserve	TEUR	149	466	317
Gesamtinvestition <sup>1)</sup>	TEUR	30.707	31.022	315

<b>Finanzierung</b>		<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
Emissionskapital <sup>1)</sup>	TEUR	16.600	16.900	300
Agio <sup>1)</sup>	TEUR	832	847	15
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	40	40	0
Fremdkapital gesamt	TEUR	13.235	13.235	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen	TEUR	13.235	13.235	0
Gesamtfinanzierung <sup>1)</sup>	TEUR	30.707	31.022	315

<sup>1)</sup>Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehrinwerbung des Emissionskapitals.

<b>Betriebsphase</b>		<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
Umsatzerlöse	TEUR	8.287	8.294	7
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	218	577	359
Tilgungen	TEUR	4.528	4.528	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TEUR	8.707	8.707	0
Auszahlungen kum. <sup>2)</sup>	TEUR	2.794	2.570	-224
Auszahlungen kum.	In %	19,50 <sup>4)</sup>	19,50 <sup>4)</sup>	0,00
Auszahlung 2017 <sup>2)</sup>	TEUR	1.082	1.095	13
Auszahlung 2017	In %	6,50 <sup>4)</sup>	6,50 <sup>4)</sup>	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>3)</sup>	In %	-6,25	-9,07	-2,82

<sup>2)</sup>Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2015 später als kalkuliert abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlagen, daher liegen die tatsächlichen Auszahlungen unter der Prospektannahme.

<sup>3)</sup> Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 16.640 ohne Agio.

<sup>4)</sup> Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 6,50% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.



## *HEH Madrid*

Das Fondsflugzeug HEH Madrid vom Typ Bombardier CRJ1000 wurde am 30. September 2016 in Montreal an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei IBERIA regional/Air Nostrum begeben. Bis Ende März 2018 wurden seitdem insgesamt 3.861 Flüge mit einer Gesamtdauer von 3.616 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), welches auch in Euro aufgenommen wurde. 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*

AIF:	HEH Aviation „Madrid“ GmbH & Co. geschlossene Investment-KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Kapitalverwaltungsgesellschaft:	Hamburg Asset Management HAM Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Madrid“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Verwahrstelle:	Cordes Treuhand GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Emissionsjahr:	2016

## *Das Investitionsobjekt*

Flugzeugtyp:	Bombardier CRJ1000	Max. Abfluggewicht:	38.995 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	19049
Triebwerke:	General Electric GE CF34-8C5A1	Ablieferungsdatum:	30. September 2016
Passagierkapazität:	100 Sitzplätze	Flügelspannweite:	26,20 m
Max. Geschwindigkeit:	870 km/h	Gesamtlänge:	39,1 m
		Gesamthöhe:	7,1 m

## *Die Partner*

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

## *Platzierung*

Vertriebsstart:	2016
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2016



## Investitionsrechnung

<b>Investition</b>		<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
Investitions- und Transaktionskosten	TEUR	24.353	24.370	17
Initialkosten	TEUR	2.268	2.274	6
Liquiditätsreserve	TEUR	319	455	136
Gesamtinvestition <sup>1)</sup>	TEUR	26.940	27.099	159

<b>Finanzierung</b>		<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
Emissionskapital <sup>1)</sup>	TEUR	14.500	14.651	151
Agio <sup>1)</sup>	TEUR	727	735	8
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	40	40	0
Fremdkapital gesamt	TEUR	11.673	11.673	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen				
Aufnahmewährung	TEUR	11.673	11.673	0
Gesamtfinanzierung <sup>1)</sup>	TEUR	26.940	27.099	159

<sup>1)</sup>Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehreinwerbung des Emissionskapitals.

<b>Betriebsphase</b>		<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
Umsatzerlöse	TEUR	3.366	3.366	0
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	590	804	214
Tilgungen	TEUR	1.388	1.388	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TEUR	10.285	10.285	0
Auszahlungen kum. <sup>2)</sup>	TEUR	1.272	1.174	-98
Auszahlungen kum.	In %	15,00 <sup>4)</sup>	15,00 <sup>4)</sup>	0,00
Auszahlung 2017 <sup>2)</sup>	TEUR	1.091	1.100	9
Auszahlung 2017	In %	7,50 <sup>4)</sup>	7,50 <sup>4)</sup>	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>3)</sup>	In %	0,29	-1,14	-1,43

<sup>2)</sup>Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2016 später als kalkuliert abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlagen, daher liegen die tatsächlichen Auszahlungen unter der Prospektannahme.

<sup>3)</sup>Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 14.540 ohne Agio.

<sup>4)</sup>Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 7,50% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.



## **HEH Palma**

Das Fondsflugzeug HEH Palma vom Typ Bombardier CRJ1000 wurde am 15. Dezember 2016 in Montreal an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei IBERIA regional/Air Nostrum gegeben. Bis Ende März 2018 wurden seitdem insgesamt 2.736 Flüge mit einer Gesamtdauer von 3.077 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), welches auch in Euro aufgenommen wurde. 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**

AIF:	HEH Aviation „Palma“ GmbH & Co. geschlossene Investment-KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Kapitalverwaltungsgesellschaft:	Hamburg Asset Management HAM Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Palma“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Verwahrstelle:	Cordes Treuhand GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Emissionsjahr:	2016

## **Das Investitionsobjekt**

Flugzeugtyp:	Bombardier CRJ1000	Max. Abfluggewicht:	40.995 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	19052
Triebwerke:	General Electric GE CF34-8C5A1	Ablieferungsdatum:	15. Dezember 2016
Passagierkapazität:	100 Sitzplätze	Flügelspannweite:	26,20 m
Max. Geschwindigkeit:	870 km/h	Gesamtlänge:	39,1 m
		Gesamthöhe:	7,1 m

## **Die Partner**

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

## **Platzierung**

Vertriebsstart:	2016
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2017





## Investitionsrechnung

<b>Investition</b>		<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
Investitions- und Transaktionskosten	TEUR	25.721	25.727	6
Initialkosten	TEUR	2.279	2.211	-68
Liquiditätsreserve	TEUR	305	629	324
Gesamtinvestition <sup>1)</sup>	TEUR	28.305	28.566	261

<b>Finanzierung</b>		<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
Emissionskapital <sup>1)</sup>	TEUR	14.500	14.749	249
Agio <sup>1)</sup>	TEUR	727	739	12
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	40	40	0
Fremdkapital gesamt	TEUR	13.038	13.038	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen				
Aufnahmewährung	TEUR	13.038	13.038	0
Gesamtfinanzierung <sup>1)</sup>	TEUR	28.305	28.566	261

<sup>1)</sup>Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehreinwerbung des Emissionskapitals.

<b>Betriebsphase</b>		<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
Umsatzerlöse	TEUR	2.989	2.985	-4
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	479	897	418
Tilgungen	TEUR	1.252	1.252	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TEUR	11.786	11.786	0
Auszahlungen kum. <sup>2)</sup>	TEUR	1.091	949	-142
Auszahlungen kum.	In %	7,50 <sup>4)</sup>	7,50 <sup>4)</sup>	0,00
Auszahlung 2017 <sup>2)</sup>	TEUR	1.091	949	-142
Auszahlung 2017	In %	7,50 <sup>4)</sup>	7,50 <sup>4)</sup>	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>3)</sup>	In %	0,15	0,43	0,28

<sup>2)</sup> Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2016 später als kalkuliert abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlagen, daher liegen die tatsächlichen Auszahlungen unter der Prospektannahme.

<sup>3)</sup> Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 14.540 ohne Agio.

<sup>4)</sup> Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittjahr ist daher eine 7,50% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.



## *HEH Malaga*

Das Fondsflugzeug HEH Malaga vom Typ Bombardier CRJ1000 wurde am 19. Mai 2017 in Montreal an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei IBERIA regional/Air Nostrum begeben. Bis Ende März 2018 wurden seitdem insgesamt 2.522 Flüge mit einer Gesamtdauer von 1.779 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), welches auch in Euro aufgenommen wurde. 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*

AIF:	HEH Aviation „Malaga“ GmbH & Co. geschlossene Investment-KG, Hamburg
Geschäftsführende Kommanditistin:	HEH Aviation Management GmbH, Hamburg
Kapitalverwaltungsgesellschaft:	Hamburg Asset Management HAM Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH
Komplementärin:	Verwaltung HEH Aviation „Malaga“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg
Verwahrstelle:	Cordes Treuhand GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Emissionsjahr:	2017

## *Das Investitionsobjekt*

Flugzeugtyp:	Bombardier CRJ1000	Max. Abfluggewicht:	40.995 kg
Hersteller:	Bombardier	Seriennummer:	19054
Triebwerke:	General Electric GE CF34-8C5A1	Ablieferungsdatum:	19. Mai 2017
Passagierkapazität:	100 Sitzplätze	Flügelspannweite:	26,20 m
Max. Geschwindigkeit:	870 km/h	Gesamtlänge:	39,1 m
		Gesamthöhe:	7,1 m

## *Die Partner*

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

## *Platzierung*

Vertriebsstart:	2017
Vertriebsende (Vollplatzierung):	2017



## Investitionsrechnung

<b>Investition</b>		<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
Investitions- und Transaktionskosten	TEUR	24.680	24.666	-14
Initialkosten	TEUR	2.278	2.220	-58
Liquiditätsreserve	TEUR	320	689	369
Gesamtinvestition <sup>1)</sup>	TEUR	27.277	27.575	298

<b>Finanzierung</b>		<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
Emissionskapital <sup>1)</sup>	TEUR	14.500	14.784	284
Agio <sup>1)</sup>	TEUR	727	741	14
Kapital Gründungsgesellschafter	TEUR	40	40	0
Fremdkapital gesamt	TEUR	12.010	12.010	0
Davon Flugzeughypothekendarlehen				
Aufnahmewährung	TEUR	12.010	12.010	0
Gesamtfinanzierung <sup>1)</sup>	TEUR	27.277	27.575	298

<sup>1)</sup>Die Abweichung resultiert aus der gesellschaftsvertraglich zugelassenen Mehreinwerbung des Emissionskapitals.

<b>Betriebsphase</b>		<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
Umsatzerlöse	TEUR	1.687	1.681	-6
Liquidität Stand 31.12.2017	TEUR	495	955	460
Tilgungen	TEUR	722	722	0
Darlehen Stand 31.12.2017	TEUR	11.288	11.288	0
Auszahlungen kum. <sup>2)</sup>	TEUR	545	487	-58
Auszahlungen kum.	In %	7,50 <sup>4)</sup>	7,50 <sup>4)</sup>	0,00
Auszahlung 2017 <sup>2)</sup>	TEUR	545	487	-58
Auszahlung 2017	In %	7,50 <sup>4)</sup>	7,50 <sup>4)</sup>	0,00
Steuerliches Ergebnis <sup>3)</sup>	In %	-0,05	-0,27	-0,22

<sup>2)</sup>Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2016 später als kalkuliert abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlagen, daher liegen die tatsächlichen Auszahlungen unter der Prospektannahme.

<sup>3)</sup>Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital in Höhe von TEUR 14.540 ohne Agio.

<sup>4)</sup>Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr ist daher eine 7,50% Auszahlung pro rata temporis erfolgt.





**CORDES + PARTNER GMBH**  
WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT

## Prüfungsbescheinigung

An die HEH Hamburger EmissionsHaus AG (nachfolgend HEH genannt):

Wir haben die tabellarisch aufgeführten Zahlenangaben zu den Investmentvermögen und Vermögensanlagen, die in dem Leistungsnachweis "Leistungsbilanz 2017 – Flugzeugfonds" der HEH für das Geschäftsjahr 2017 in der Fassung vom 29. Juni 2018 auf den Seiten 20 – 59 dargestellt sind, daraufhin geprüft, ob sie in allen wesentlichen Belangen aus den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen richtig hergeleitet sowie i.S.d. IDW Standards: Grundsätze ordnungsmäßiger Begutachtung der gesetzlichen Verkaufsunterlagen von Alternativen Investmentfonds (IDW S 4) 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 S 4 vollständige und klare Darstellung der Zahlenangaben im Soll-Ist-Vergleich abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung des Leistungsnachweises in sinngemäßer Anwendung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgestellten Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wesentliche Mängel mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. 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 tabellarisch aufgeführten Zahlenangaben zu den Investmentvermögen und Vermögensanlagen, die in dem Leistungsnachweis "Leistungsbilanz 2017 – Flugzeugfonds" der HEH für das Geschäftsjahr 2017 in der Fassung vom 29. Juni 2018 auf den Seiten 20 – 59 dargestellt sind, in allen wesentlichen Belangen aus den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen richtig hergeleitet sowie i.S.d. IDW S 4 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 2017 – Flugzeugfonds" aufgeführten Erläuterungen zu den 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 29. Juni 2018



  
(Christian Harms)  
Wirtschaftsprüfer

Cordes + Partner GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

  
(Jan Bernhardt)  
Wirtschaftsprüfer

CFH



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