



Hamburger EmissionsHaus

→ LEISTUNGSBILANZ 2018

FLUGZEUGFONDS

Wichtige Hinweise

Diese Broschüre „Leistungsbilanz 2018 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.



| | | |
|-----------|-------------------------------|----|
| 4 | <i>Das Unternehmen</i> | |
| | Vorwort | 6 |
| | Das Unternehmen im Überblick | 8 |
| | Angaben über das Management | 10 |
| | | |
| 12 | <i>Märkte</i> | |
| | Entwicklung Luftverkehr | 14 |
| | Ausblick | 15 |
| | | |
| 16 | <i>Flugzeugfonds</i> | |
| | Ermittlungsgrundsätze | 18 |
| | → Flybe. London | 20 |
| | → Flybe. Hamburg | 22 |
| | → Flybe. Exeter | 24 |
| | → Flybe. Manchester | 26 |
| | → Flybe. Newcastle | 28 |
| | → Flybe. Bristol | 30 |
| | → Flybe. Birmingham | 32 |
| | → Flybe. Cologne | 34 |
| | → Flybe. Edinburgh | 36 |
| | → Flybe. Leeds | 38 |
| | → Flybe. Liverpool | 40 |
| | → HEH Valencia | 42 |
| | → HEH Barcelona | 44 |
| | → HEH Sevilla | 46 |
| | → HEH Southampton | 48 |
| | → HEH Dublin | 50 |
| | → HEH Helsinki | 52 |
| | → HEH Madrid | 54 |
| | → HEH Palma | 56 |
| | → HEH Malaga | 58 |
| | → HEH Alicante | 60 |
| | → HEH Bilbao | 62 |
| | Prüfungsbescheinigung | 65 |



Hamburge

EFH

r EmissionsHaus

→ DAS UNTERNEHMEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

Das Jahr 2018 war sehr ereignisreich für die HEH. Mit dem Flugzeugfonds 22 – HEH Bilbao konnten wir unsere erfolgreiche Air Nostrum Flugzeugfondsserie fortsetzen. Die Nachfrage war wieder sehr hoch und der Vertrieb verlief erneut zügig. Wie bei den letzten Platzierungen lag die Mehrfachzeichnerquote durch Bestandskunden bei über 50%, was ein Beleg der hohen Kundenzufriedenheit ist. Alle Air Nostrum Flugzeugfonds leisten seit Übernahme des ersten Fondsflyzeuges im Jahr 2011 die prognostizierten Auszahlungen. Air Nostrum hat mittlerweile alle 30 CRJ 1000 aus ihrer Bestellung von Bombardier erhalten, so dass kurzfristig keine weiteren Flugzeugfonds nach dem bewährten Muster aufgelegt werden können.

Der nahende Brexit, ein hoher Wettbewerbsdruck, der kaum Ticketpreiserhöhungen zulässt, steigende Treibstoffkosten und eine im Vergleich zum USD abwertende Einnahmewährung führten bei einer Vielzahl von europäischen Fluggesellschaften im Jahr 2018 zu finanziellen Schwierigkeiten. Davon betroffen war Ende des Jahres 2018 auch unser Leasingnehmer Flybe, der sich nach enttäuschenden Halbjahreszahlen 2018/19 im November 2018 selbst zum Verkauf stellte. Das HEH-Management der Flybefonds antizipierte diese Entwicklung frühzeitig und entschloss sich, die letzte Quartalsauszahlung für das Jahr 2018 zunächst zurückzustellen, bis sich die wirtschaftliche Situation Flybes stabilisiert hat. Im Januar 2019 erfolgte ein Übernahmeangebot von Connect Airways Limited, einem Käuferkonsortium von Virgin Atlantic Ltd. (UK), Stobart Group (UK) und Cyrus Capital Partners (USA), welches von den Aktionären Flybes mehrheitlich angenommen wurde und im Sommer die Genehmigung durch die europäische Kartellbehörde erhielt. Darüber hinaus kündigte Connect Airways an, Flybe ein Überbrückungsdarlehen in Höhe von GBP 20 Mio. zu gewähren und nach erfolgter Übernahme Flybe mit weiteren GBP 80 Mio. zu rekapitalisieren. Das Käuferkonsortium forderte von den Zulieferern und Leasinggebern Flybes finanzielle Zugeständnisse, um die Kostenstruktur Flybes zu verbessern. Den Beteiligungsgesellschaften der Q400-Flugzeuge wurde dabei eine Verlängerung der Leasinglaufzeit um 30 Monate im Gegenzug für eine deutliche Reduzierung der Leasingrate angeboten, welches den HEH-Flybeanlegern zur Abstimmung gestellt wurde.

Die Anleger der Flybe-Flugzeugfonds haben mit großer Mehrheit für eine Änderung der bestehenden Leasingverträge gestimmt. Die Perspektiven der Flybe-Fondsgesellschaften sind damit, trotz der wirtschaftlichen Probleme, in denen die britische Fluggesellschaft Flybe steckt, weiterhin gut. Die angepasste Leasingrate bei gleichzeitiger Verlängerung der Leasingverträge um 30 Monate ermöglicht bei allen Flybe-Q400-Fondsgesellschaften eine vollständige Darlehensrückführung innerhalb der Laufzeit des Leasingvertrages mit Flybe. Alle Q400-Fonds haben bereits Auszahlungen zwischen 70 Prozent und 86 Prozent vorgenommen. Bis zum Jahr 2025 sollen die Gesamtauszahlungen inklusive prognostizierten Verkaufserlös zwischen 178 Prozent und 218 Prozent liegen. Nach der Übernahme hat Flybe in Virgin Atlantic, der Regionalfluggesellschaft Stobart sowie dem Private Equity Haus Cyrus Capital starke Gesellschafter, die die Gesellschaft mit neuem Kapital in Höhe von rund 100 Millionen Pfund. ausstatten. Damit sollte Flybe mit einer stark verbesserten Kostenstruktur künftig wieder ein Leasingnehmer mit einer guten Bonität sein. Zudem ist eine Wiederaufnahme der vorübergehend ausgesetzten Auszahlungen geplant. Sobald die Fondsdarlehen bei den Q400-Fonds zurückgeführt sind, dies ist beispielsweise bei der „HEH London“ bereits im Oktober 2019 vorgesehen, sind Auszahlungen an die Anleger in Höhe von circa zehn Prozent per annum möglich. Auch bei den Gesellschaften, bei denen die vollständige Darlehensrückführung später stattfinden wird, sind Auszahlungen von zwei Prozent per annum vorgesehen. Zudem besteht die Möglichkeit, einzelne Fondsflyzeuge inklusive bestehendem Leasingvertrag an andere Leasinggesellschaften zu veräußern und daraus relativ kurzfristig einen attraktiven Mittelrückfluss zu generieren. Damit sollten die Flybe-Fondsgesellschaften gut gerüstet für die Zukunft sein.



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

Im Januar 2019 wurde HEH erneut als bestes AIF-Emissionshaus (Best Alternative Investment Fund (AIF)-Retail Placement House) 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.

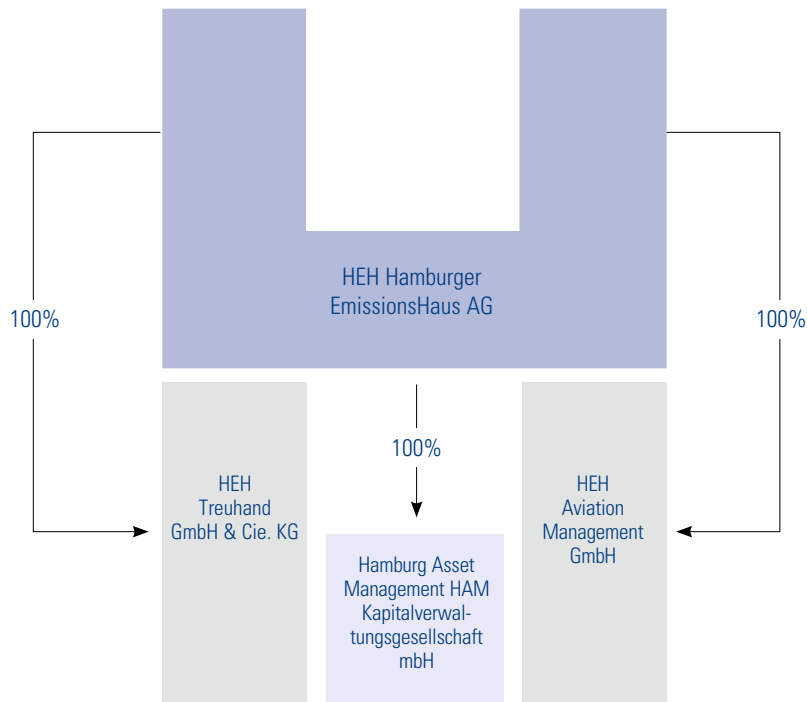
An dieser Stelle möchten wir uns bei allen Anlegern und Vertriebspartnern für das fortgesetzte Vertrauen welches uns ermöglicht hat, mittlerweile 22 Flugzeugfonds zu platzieren.

Hamburg im Oktober 2019

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

| | |
|-------------------------------|---|
| Firmenname | HEH Hamburger EmissionsHaus AG |
| Sitz | Hamburg |
| Geschäftsanschrift | Große Elbstraße 14, 22767 Hamburg |
| Handelsregister | Hamburg, HRB 147 979 |
| Gegründet | 26. Januar 2006, (vormals HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG) umfirmiert am 6. August 2017 |
| Unternehmensgegenstand | Konzeption und Vertrieb von Vermögensanlageprojekten, Fremdkapitalvermittlung sowie sämtliche Rechtsgeschäfte, die mit den vorgenannten Aktivitäten im Zusammenhang stehen |
| Gesellschafter | 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**

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

HAMBURG ASSET MANAGEMENT HAM KAPITALVERWALTUNGSGESELLSCHAFT MBH

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

HEH AVIATION MANAGEMENT GMBH

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



Gunnar Dittmann
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

Für die Jahre 2018 und 2019 werden von der IATA Gewinne in Höhe von USD 30,0 Mrd. für alle Fluglinien weltweit genannt bzw. in Höhe von USD 28,0 Mrd. prognostiziert. Die Luftfahrtgesellschaften können somit bereits zum neunten Mal in Folge historisch hohe Gewinne erzielen. Große Unterschiede in der Profitabilität bestehen allerdings zwischen den einzelnen Regionen und auch zwischen den Gesellschaften. Wenig Wettbewerb und hohe Margen weisen die Fluggesellschaften in Nordamerika auf. Dort werden für das Jahr 2019 mit USD 15,0 Mrd. die höchsten Gewinne weltweit erwartet. Für Europa werden Gewinne in Höhe von USD 8,1 Mrd. in etwa auf dem Vorjahresniveau prognostiziert. Besonders gut stehen in Europa dabei einige große Fluggesellschaften wie Deutsche Lufthansa, Ryanair, British Airways, Iberia und EasyJet, die den Löwenanteil dieser Gewinne erwirtschaften. Eine Vielzahl kleinerer Gesellschaften kämpft hingegen mit einem hohen Wettbewerbsdruck, der kaum Ticketpreiserhöhungen zulässt, bei gleichzeitig wieder steigenden Treibstoffkosten und einer im Vergleich zum USD abwertenden Einnahmewährung. Dies hat in den letzten Monaten zu einer hohen Zahl an Insolvenzen geführt, beispielsweise von Germana und flybmi.

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 | 2019 (Prognose) |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------|
| Global | 10,7 | 13,8 | 36,0 | 34,2 | 37,6 | 30,0 | 28,0 |
| Regionen | | | | | | | |
| Nordamerika | 7,4 | 11,1 | 21,7 | 17,0 | 17,8 | 14,5 | 15,0 |
| Europa | 1,0 | 1,9 | 7,1 | 8,5 | 8,9 | 9,4 | 8,1 |
| Asien-Pazifik | 2,3 | 0,5 | 7,5 | 7,4 | 10,5 | 7,7 | 6,0 |
| Mittlerer Osten | 0,3 | 1,1 | 2,1 | 1,3 | 0,1 | -1,0 | -1,1 |
| Lateinamerika | 0,2 | 0,1 | -1,6 | 0,4 | 0,5 | -0,5 | 0,2 |
| Afrika | -0,5 | -0,9 | -0,8 | -0,4 | -0,2 | -0,1 | -0,1 |

(Quelle: IATA 06/2019)

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 | 2019 (Prognose) |
|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------|
| Global | 5,7 | 6,0 | 7,4 | 7,4 | 8,1 | 7,4 | 5,0 |
| Regionen | | | | | | | |
| Nordamerika | 2,6 | 3,0 | 4,3 | 4,0 | 3,9 | 5,3 | 4,3 |
| Europa | 4,7 | 6,5 | 5,8 | 5,3 | 9,1 | 7,5 | 4,9 |
| Asien-Pazifik | 8,0 | 7,8 | 9,6 | 11,1 | 10,9 | 9,5 | 6,3 |
| Mittlerer Osten | 11,5 | 11,9 | 9,9 | 11,4 | 6,8 | 5,0 | 2,0 |
| Lateinamerika | 6,3 | 6,3 | 6,7 | 4,5 | 7,4 | 7,0 | 6,2 |
| Afrika | 5,0 | 0,6 | 3,4 | 7,3 | 7,0 | 6,1 | 4,3 |

(Quelle: IATA 06/2019)



Ausblick

Das Marktumfeld hat sich sowohl für Anleger als auch für Anbieter von Sachwertinvestments gegenüber dem Vorjahr kaum verändert. Bestimmender Faktor bleibt die Niedrigzinspolitik der europäischen Zentralbank, deren Ende noch nicht absehbar ist. Jüngst hat die US-Notenbank Fed ihren begonnenen Zinserhöhungszyklus gestoppt und auch die EZB zögert den Beginn ihrer ersten Zinserhöhung immer weiter nach hinten hinaus. 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. Dies ist grundsätzlich ein sehr gutes Marktumfeld für Sachwertanbieter da deren Investments in der Regel eine höhere Rendite und gleichzeitig einen Inflationsschutz durch geeignete Kapitalanlageprodukte 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. Dies ist auch einer der Hauptgründe, warum die Anzahl an Publikums-AIFs weiterhin sehr überschaubar ist.





→ 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 2018 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 2018 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 2018 emittierten Fonds erfolgt eine kumulierte Darstellung der Ergebnisse zum Stichtag 31. Dezember 2018. Die in den Verkaufsprospekten bei einigen Flugzeugfonds beschriebenen Vorphasen 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 2018 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 2018 (zur besseren Vergleichbarkeit entspricht bei den Flugzeugfonds die Bilanzposition Guthaben bei Kreditinstituten der Liquidität zum 31. Dezember 2018), 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 8-400 wurde am 20. November 2007 in Toronto an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei Flybe begeben. Bis Ende Juli 2019 wurden insgesamt 25.738 Flüge mit einer Gesamtdauer von 22.964 Flugstunden absolviert. Im Rahmen einer Restrukturierung des Leasingnehmers wurde der ursprüngliche Leasingvertrag von 12 Jahren um 30 Monate verlängert und die Leasingrate mit Wirkung zum 14. Februar 2019 auf USD 77.500 reduziert. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

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

Das Investitionsobjekt

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

Die Partner

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

Platzierung

| | |
|----------------------------------|------|
| Vertriebsstart: | 2008 |
| Vertriebsende (Vollplatzierung): | 2008 |



Investitionsrechnung

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

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

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|-------------------------------------|------|---------------------|---------------------|------------|
| Umsatzerlöse | TEUR | 16.345 | 16.349 | 4 |
| Liquiditätsergebnis ²⁾ | TEUR | 6.144 | 6.004 | -140 |
| Betriebsergebnis ³⁾ | TEUR | -1.131 | -1.151 | -20 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 202 | 176 | -26 |
| Tilgungen | TEUR | 6.542 | 6.542 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TEUR | 690 | 690 | 0 |
| Auszahlungen kum. ²⁾ | TEUR | 6.081 | 6.039 | -42 |
| Auszahlungen kum. | In % | 88,00 ⁵⁾ | 86,00 ⁵⁾ | -2,00 |
| Auszahlung 2018 | TEUR | 574 | 434 | -140 |
| Auszahlung 2018 | In % | 8,00 | 6,00 | -2,00 |
| Steuerliches Ergebnis ⁴⁾ | In % | -7,74 | -13,10 | -5,36 |

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

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

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

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

| Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|-----|----------|---------|------------|
| Kapitaleinzahlung | EUR | 105.000 | 105.000 | 0 |
| Auszahlungen | EUR | 84.690 | 82.690 | -2.000 |
| Steuerbelastung | EUR | 675 | 159 | -516 |
| Kapitalbindung nach Steuern | EUR | 20.985 | 22.469 | 1.484 |



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 Juli 2019 wurden insgesamt 24.670 Flüge mit einer Gesamtdauer von 22.730 Flugstunden absolviert. Im Rahmen einer Restrukturierung des Leasingnehmers wurde der ursprüngliche Leasingvertrag von 12 Jahren um 30 Monate verlängert und die Leasingrate mit Wirkung zum 14. Februar 2019 auf USD 77.500 reduziert. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

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

Das Investitionsobjekt

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

Die Partner

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

Platzierung

| | |
|----------------------------------|------|
| Vertriebsstart: | 2008 |
| Vertriebsende (Vollplatzierung): | 2009 |



Investitionsrechnung

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

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

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|-------------------------------------|------|---------------------|---------------------|------------|
| Umsatzerlöse | TEUR | 14.633 | 14.634 | 1 |
| Liquiditätsergebnis ²⁾ | TEUR | 6.104 | 5.723 | -381 |
| Betriebsergebnis ³⁾ | TEUR | -951 | -1.219 | -268 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 292 | 343 | 51 |
| Tilgungen | TEUR | 5.497 | 5.498 | 1 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TEUR | 827 | 826 | -1 |
| Auszahlungen kum. ²⁾ | TEUR | 6.046 | 5.699 | -347 |
| Auszahlungen kum. | In % | 88,00 ⁵⁾ | 86,00 ⁵⁾ | -2,00 |
| Auszahlung 2018 | TEUR | 576 | 421 | -155 |
| Auszahlung 2018 | In % | 8,00 | 6,00 | -2,00 |
| Steuerliches Ergebnis ⁴⁾ | In % | -7,18 | -13,55 | -6,37 |

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

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

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

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

| Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|-----|----------|---------|------------|
| Kapitaleinzahlung | EUR | 105.000 | 105.000 | 0 |
| Auszahlungen | EUR | 84.033 | 82.033 | -2.000 |
| Steuerbelastung | EUR | 841 | 134 | -707 |
| Kapitalbindung nach Steuern | EUR | 21.808 | 23.101 | 1.293 |



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 Juli 2019 wurden insgesamt 24.767 Flüge mit einer Gesamtdauer von 22.540 Flugstunden absolviert. Im Rahmen einer Restrukturierung des Leasingnehmers wurde der ursprüngliche Leasingvertrag von 12 Jahren um 30 Monate verlängert und die Leasingrate mit Wirkung zum 14. Februar 2019 auf USD 77.500 reduziert. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

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

Das Investitionsobjekt

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

Die Partner

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

Platzierung

| | |
|----------------------------------|------|
| Vertriebsstart: | 2008 |
| Vertriebsende (Vollplatzierung): | 2008 |



Investitionsrechnung

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

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|-------------------------------------|------|---------------------|---------------------|------------|
| Umsatzerlöse ¹⁾ | TEUR | 14.934 | 14.721 | -213 |
| Liquiditätsergebnis ²⁾ | TEUR | 6.061 | 5.715 | -346 |
| Betriebsergebnis ³⁾ | TEUR | -968 | -1.109 | -141 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 265 | 222 | -43 |
| Tilgungen | TGBP | 4.223 | 4.223 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TGBP | 686 | 686 | 0 |
| Umgerechnet in Euro: | | | | |
| Tilgungen | TEUR | 5.378 | 5.378 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TEUR | 873 | 873 | 0 |
| Auszahlungen kum. ²⁾ | TEUR | 6.034 | 5.869 | -165 |
| Auszahlungen kum. | In % | 88,00 ⁵⁾ | 86,00 ⁵⁾ | -2,00 |
| Auszahlung 2018 | TEUR | 574 | 432 | -142 |
| Auszahlung 2018 | In % | 8,00 | 6,00 | -2,00 |
| Steuerliches Ergebnis ⁴⁾ | In % | -7,91 | -11,27 | -3,36 |

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

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

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

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

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

| Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|-----|----------|---------|------------|
| Kapitaleinzahlung | EUR | 105.000 | 105.000 | 0 |
| Auszahlungen | EUR | 84.033 | 82.033 | -2.000 |
| Steuerbelastung | EUR | 800 | 151 | -649 |
| Kapitalbindung nach Steuern | EUR | 21.767 | 23.118 | 1.351 |



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 Juli 2019 wurden insgesamt 24.557 Flüge mit einer Gesamtdauer von 22.200 Flugstunden absolviert. Im Rahmen einer Restrukturierung des Leasingnehmers wurde der ursprüngliche Leasingvertrag von 12 Jahren um 30 Monate verlängert und die Leasingrate mit Wirkung zum 14. Februar 2019 auf USD 77.500 reduziert. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

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

Das Investitionsobjekt

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

Die Partner

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

Platzierung

| | |
|----------------------------------|------|
| Vertriebsstart: | 2008 |
| Vertriebsende (Vollplatzierung): | 2008 |



Investitionsrechnung

| Investition | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|------|----------|--------|------------|
| Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten ¹⁾ | TEUR | 12.375 | 11.684 | -691 |
| Fondsabhängige Kosten | TEUR | 1.770 | 1.742 | -28 |
| Liquiditätsreserve | TEUR | 136 | 209 | 73 |
| Gesamtinvestition ¹⁾ | TEUR | 14.280 | 13.635 | -645 |

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

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

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

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|---|--------------------|---------------------|---------------------|------------|
| Umsatzerlöse ⁴⁾ | TEUR | 15.056 | 15.140 | 84 |
| Liquiditätsergebnis ⁴⁾ | TEUR | 6.039 | 6.377 | 338 |
| Betriebsergebnis ⁵⁾ | TEUR | -965 | -1.289 | -324 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 165 | 175 | 10 |
| Tilgungen ⁴⁾ | TUSD ³⁾ | 8.112 | 8.026 | -86 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 ⁴⁾ | TUSD ³⁾ | 1.516 | 1.602 | 86 |
| Umgerechnet in Euro: | | | | |
| Tilgungen ³⁾⁴⁾ | TEUR | 5.681 | 4.943 | -738 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 ³⁾⁴⁾ | TEUR | 1.062 | 1.118 | 56 |
| Auszahlungen kum. | TEUR | 6.034 | 5.908 | -126 |
| Auszahlungen kum. | In % | 88,00 ⁷⁾ | 86,00 ⁷⁾ | -2,00 |
| Auszahlung 2018 | TEUR | 574 | 435 | -139 |
| Auszahlung 2018 | In % | 8,00 | 6,00 | -2,00 |
| Steuerliches Ergebnis ⁶⁾ | In % | -9,54 | -5,45 | 4,09 |

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

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

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

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

| Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|-----|----------|---------|------------|
| Kapitaleinzahlung | EUR | 105.000 | 105.000 | 0 |
| Auszahlungen | EUR | 84.033 | 82.033 | -2.000 |
| Steuerbelastung | EUR | 678 | 267 | -411 |
| Kapitalbindung nach Steuern | EUR | 21.645 | 23.234 | 1.589 |



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 begeben. Bis Ende Juli 2019 wurden insgesamt 23.940 Flüge mit einer Gesamtdauer von 21.648 Flugstunden absolviert. Im Rahmen einer Restrukturierung des Leasingnehmers wurde der ursprüngliche Leasingvertrag von 12 Jahren um 30 Monate verlängert und die Leasingrate mit Wirkung zum 14. Februar 2019 auf USD 77.500 reduziert. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

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

Das Investitionsobjekt

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

Die Partner

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

Platzierung

| | |
|----------------------------------|------|
| Vertriebsstart: | 2008 |
| Vertriebsende (Vollplatzierung): | 2009 |



Investitionsrechnung

| Investition | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|------|----------|--------|------------|
| Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten ¹⁾ | TEUR | 12.467 | 13.941 | 1.474 |
| Fondsabhängige Kosten | TEUR | 1.779 | 1.753 | -26 |
| Liquiditätsreserve | TEUR | 125 | 163 | 38 |
| Gesamtinvestition ¹⁾ | TEUR | 14.371 | 15.857 | 1.486 |

| Finanzierung | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|-----------------------------------|--------------------|----------|--------|------------|
| Emissionskapital ²⁾ | TEUR | 7.150 | 7.178 | 28 |
| Agio ²⁾ | TEUR | 358 | 359 | 1 |
| Kapital Gründungsgesellschafter | TEUR | 30 | 30 | 0 |
| Fremdkapital gesamt | TUSD ³⁾ | 11.122 | 11.122 | 0 |
| Davon Flugzeughypothekendarlehen: | | | | |
| Aufnahmewährung | TUSD ³⁾ | 11.122 | 11.122 | 0 |
| Umgerechnet in Euro | TEUR | 6.834 | 8.291 | 1.457 |
| Gesamtfinanzierung ¹⁾ | TEUR | 14.371 | 15.857 | 1.486 |

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

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

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|--------------------|---------------------|---------------------|------------|
| Umsatzerlöse ⁴⁾ | TEUR | 14.709 | 16.803 | 2.094 |
| Liquiditätsergebnis ⁵⁾ | TEUR | 5.855 | 5.251 | -604 |
| Betriebsergebnis ⁶⁾ | TEUR | -1.058 | -1.665 | -607 |
| Liquiditätsstand 31.12.2018 | TEUR | 97 | 180 | 83 |
| Tilgungen | TUSD ³⁾ | 8.979 | 8.979 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TUSD ³⁾ | 2.143 | 2.143 | 0 |
| Umgerechnet in Euro: | | | | |
| Tilgungen ^{3) 4)} | TEUR | 5.517 | 6.693 | 1.176 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 ^{3) 4)} | TEUR | 1.317 | 1.598 | 281 |
| Auszahlungen kum. ⁵⁾ | TEUR | 5.889 | 5.445 | -444 |
| Auszahlungen kum. | In % | 88,00 ⁸⁾ | 86,00 ⁸⁾ | -2,00 |
| Auszahlung 2018 | TEUR | 574 | 431 | -143 |
| Auszahlung 2018 | In % | 8,00 | 6,00 | -2,00 |
| Steuerliches Ergebnis ⁷⁾ | In % | -11,01 | -16,18 | -5,17 |

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

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

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

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

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

| Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|-----|----------|---------|------------|
| Kapitaleinzahlung | EUR | 105.000 | 105.000 | 0 |
| Auszahlungen | EUR | 82.016 | 80.016 | -2.000 |
| Steuerbelastung | EUR | 574 | 89 | -485 |
| Kapitalbindung nach Steuern | EUR | 23.558 | 25.073 | 1.515 |



Flybe. Bristol

Das Fondsflugzeug flybe. Bristol vom Typ Bombardier Dash 8-Q400 wurde am 17. Dezember 2008 (Prospektannahme: 1. Januar 2009) in Toronto an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei Flybe begeben. Bis Ende Juli 2019 wurden insgesamt 23.893 Flüge mit einer Gesamtdauer von 21.589 Flugstunden absolviert. Im Rahmen einer Restrukturierung des Leasingnehmers wurde der ursprüngliche Leasingvertrag von 12 Jahren um 30 Monate verlängert und die Leasingrate mit Wirkung zum 14. Februar 2019 auf USD 77.500 reduziert. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

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

Das Investitionsobjekt

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

Die Partner

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

Platzierung

| | |
|----------------------------------|------|
| Vertriebsstart: | 2008 |
| Vertriebsende (Vollplatzierung): | 2009 |



Investitionsrechnung

| Investition | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|------|----------|--------|------------|
| Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten ¹⁾ | TEUR | 13.455 | 13.797 | 342 |
| Fondsabhängige Kosten | TEUR | 1.778 | 1.763 | -15 |
| Liquiditätsreserve | TEUR | 117 | 235 | 118 |
| Gesamtinvestition ¹⁾ | TEUR | 15.350 | 15.795 | 445 |

| Finanzierung | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|-----------------------------------|--------------------|----------|--------|------------|
| Emissionskapital ²⁾ | TEUR | 7.150 | 7.250 | 100 |
| Agio ²⁾ | TEUR | 358 | 362 | 4 |
| Kapital Gründungsgesellschafter | TEUR | 30 | 30 | 0 |
| Fremdkapital gesamt | TUSD ³⁾ | 11.130 | 11.130 | 0 |
| Davon Flugzeughypothekendarlehen: | | | | |
| Aufnahmewährung | TUSD ³⁾ | 11.130 | 11.130 | 0 |
| Umgerechnet in Euro | TEUR | 7.812 | 8.154 | 342 |
| Gesamtfinanzierung ¹⁾ | TEUR | 15.350 | 15.795 | 445 |

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

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

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|---|--------------------|---------------------|---------------------|------------|
| Umsatzerlöse ⁴⁾ | TEUR | 15.582 | 15.729 | 147 |
| Liquiditätsergebnis ⁴⁾ | TEUR | 5.776 | 5.447 | -329 |
| Betriebsergebnis ⁵⁾ | TEUR | -1.126 | -1.422 | -296 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 ⁴⁾ | TEUR | 157 | 222 | 65 |
| Tilgungen ⁴⁾ | TUSD ³⁾ | 8.676 | 8.793 | 117 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 ⁴⁾ | TUSD ³⁾ | 2.453 | 2.337 | -116 |
| Umgerechnet in Euro: | | | | |
| Tilgungen ³⁾⁴⁾ | TEUR | 6.090 | 6.442 | 352 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 ³⁾⁴⁾ | TEUR | 1.722 | 1.712 | -10 |
| Auszahlungen kum. ⁶⁾ | TEUR | 5.744 | 5.587 | -157 |
| Auszahlungen kum. | In % | 80,00 ⁸⁾ | 78,00 ⁸⁾ | -2,00 |
| Auszahlung 2018 | TEUR | 574 | 440 | -134 |
| Auszahlung 2018 | In % | 8,00 | 6,00 | -2,00 |
| Steuerliches Ergebnis ⁷⁾ | In % | -11,42 | -14,07 | -2,65 |

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

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

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

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

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

| Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|-----|----------|---------|------------|
| Kapitaleinzahlung | EUR | 105.000 | 105.000 | 0 |
| Auszahlungen | EUR | 80.000 | 78.000 | -2.000 |
| Steuerbelastung | EUR | 626 | 78 | -548 |
| Kapitalbindung nach Steuern | EUR | 25.626 | 27.078 | 1.452 |



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 Juli 2019 wurden insgesamt 23.469 Flüge mit einer Gesamtdauer von 21.261 Flugstunden absolviert. Im Rahmen einer Restrukturierung des Leasingnehmers wurde der ursprüngliche Leasingvertrag von 12 Jahren um 30 Monate verlängert und die Leasingrate mit Wirkung zum 14. Februar 2019 auf USD 77.500 reduziert. 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 | 15.222 | 15.422 | 200 |
| Liquiditätsergebnis | TEUR | 5.607 | 5.369 | -238 |
| Betriebsergebnis ¹⁾ | TEUR | -1.303 | -1.474 | -171 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 296 | 388 | 92 |
| Tilgungen | TUSD | 8.711 | 8.711 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TUSD | 2.437 | 2.437 | 0 |
| Umgerechnet in Euro: | | | | |
| Tilgungen | TEUR | 6.359 | 6.359 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TEUR | 1.779 | 1.779 | 0 |
| Auszahlungen kum. ²⁾ | TEUR | 5.459 | 5.209 | -250 |
| Auszahlungen kum. | In % | 80,00 ⁴⁾ | 78,00 ⁴⁾ | -2,00 |
| Auszahlung 2018 | TEUR | 574 | 433 | -141 |
| Auszahlung 2018 | In % | 8,00 | 6,00 | -2,00 |
| Steuerliches Ergebnis ³⁾ | In % | -8,42 | -16,17 | -7,75 |

¹⁾ Die positive Ergebnisabweichung beim Liquiditätsergebnis stammt größtenteils aus einer sehr vorsichtigen Kalkulation der EkZwiFi-Zinsen, diese wurden ab April 2009 mit einem Zinssatz von 8% p.a. berechnet (EkZwiFi-Zinsen Ist TEUR 105 statt Plan TEUR 169).

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

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

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

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

| Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|-----|----------|---------|------------|
| Kapitaleinzahlung | EUR | 105.000 | 105.000 | 0 |
| Auszahlungen | EUR | 76.033 | 74.033 | -2.000 |
| Steuerbelastung | EUR | 741 | 23 | -718 |
| Kapitalbindung nach Steuern | EUR | 29.708 | 30.990 | 1.282 |



Flybe. Cologne

Das Fondsflugzeug flybe. Cologne vom Typ Bombardier Dash 8-Q400 wurde am 20. Mai 2009 in Toronto an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei Flybe begeben. Bis Ende Juli 2019 wurden insgesamt 22.608 Flüge mit einer Gesamtdauer von 20.338 Flugstunden absolviert. Im Rahmen einer Restrukturierung des Leasingnehmers wurde der ursprüngliche Leasingvertrag von 12 Jahren um 30 Monate verlängert und die Leasingrate mit Wirkung zum 14. Februar 2019 auf USD 77.500 reduziert. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

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

Das Investitionsobjekt

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

Die Partner

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

Platzierung

| | |
|----------------------------------|------|
| Vertriebsstart: | 2009 |
| Vertriebsende (Vollplatzierung): | 2010 |



Investitionsrechnung

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

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

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|-------------------------------------|------|---------------------|---------------------|------------|
| Umsatzerlöse | TEUR | 15.282 | 15.515 | 233 |
| Liquiditätsergebnis | TEUR | 5.384 | 5.122 | -261 |
| Betriebsergebnis ²⁾ | TEUR | -1.430 | -1.626 | -196 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 264 | 370 | 106 |
| Tilgungen | TUSD | 8.480 | 8.480 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TUSD | 2.866 | 2.866 | 0 |
| Umgerechnet in Euro: | | | | |
| Tilgungen | TEUR | 6.200 | 6.200 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TEUR | 2.095 | 2.095 | 0 |
| Auszahlungen kum. ³⁾ | TEUR | 5.314 | 5.085 | -229 |
| Auszahlungen kum. | In % | 80,00 ⁵⁾ | 78,00 ⁵⁾ | -2,00 |
| Auszahlung 2018 | TEUR | 574 | 433 | -141 |
| Auszahlung 2018 | In % | 8,00 | 6,00 | -2,00 |
| Steuerliches Ergebnis ⁴⁾ | In % | -8,98 | -15,43 | -6,45 |

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

³⁾ Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2010 abgeschlossen. Auszahlungen 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.

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

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

| Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|-----|----------|---------|------------|
| Kapitaleinzahlung | EUR | 105.000 | 105.000 | 0 |
| Auszahlungen | EUR | 74.016 | 72.016 | -2.000 |
| Steuerbelastung | EUR | 690 | 30 | -660 |
| Kapitalbindung nach Steuern | EUR | 31.674 | 33.014 | 1.340 |



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 Juli 2019 wurden insgesamt 22.224 Flüge mit einer Gesamtdauer von 19.809 Flugstunden absolviert. Im Rahmen einer Restrukturierung des Leasingnehmers wurde der ursprüngliche Leasingvertrag von 12 Jahren um 30 Monate verlängert und die Leasingrate mit Wirkung zum 14. Februar 2019 auf USD 77.500 reduziert. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

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

Das Investitionsobjekt

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

Die Partner

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

Platzierung

| | |
|----------------------------------|------|
| Vertriebsstart: | 2009 |
| Vertriebsende (Vollplatzierung): | 2010 |



Investitionsrechnung

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

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

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|-------------------------------------|------|---------------------|---------------------|------------|
| Umsatzerlöse | TEUR | 13.922 | 14.188 | 266 |
| Liquiditätsergebnis | TEUR | 5.133 | 4.909 | -223 |
| Betriebsergebnis ²⁾ | TEUR | -1.527 | -1.691 | -164 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 208 | 274 | 66 |
| Tilgungen | TGBP | 4.934 | 4.934 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TGBP | 1.976 | 1.976 | 0 |
| Umgerechnet in Euro: | | | | |
| Tilgungen | TEUR | 5.408 | 5.408 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TEUR | 2.165 | 2.165 | 0 |
| Auszahlungen kum. ³⁾ | TEUR | 5.170 | 5.035 | -135 |
| Auszahlungen kum. | In % | 72,00 ⁵⁾ | 70,00 ⁵⁾ | -2,00 |
| Auszahlung 2018 | TEUR | 574 | 439 | -135 |
| Auszahlung 2018 | In % | 8,00 | 6,00 | -2,00 |
| Steuerliches Ergebnis ⁴⁾ | In % | -10,44 | -11,97 | -1,53 |

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

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

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

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

| Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|-----|----------|---------|------------|
| Kapitaleinzahlung | EUR | 105.000 | 105.000 | 0 |
| Auszahlungen | EUR | 72.000 | 70.000 | -2.000 |
| Steuerbelastung | EUR | 507 | 0 | -507 |
| Kapitalbindung nach Steuern | EUR | 33.507 | 35.000 | 1.493 |



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 Juli 2019 wurden insgesamt 21.688 Flüge mit einer Gesamtdauer von 19.871 Flugstunden absolviert. Im Rahmen einer Restrukturierung des Leasingnehmers wurde der ursprüngliche Leasingvertrag von 12 Jahren um 30 Monate verlängert und die Leasingrate mit Wirkung zum 14. Februar 2019 auf USD 77.500 reduziert. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

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

Das Investitionsobjekt

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

Die Partner

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

Platzierung

| | |
|----------------------------------|------|
| Vertriebsstart: | 2010 |
| Vertriebsende (Vollplatzierung): | 2010 |



Investitionsrechnung

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

| Finanzierung | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|----------------------------------|------|----------|--------|------------|
| Emissionskapital ¹⁾ | TEUR | 7.150 | 7.190 | 40 |
| Agio ¹⁾ | 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 ¹⁾ | TEUR | 15.450 | 15.460 | 10 |

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|-------------------------------------|------|---------------------|---------------------|------------|
| Umsatzerlöse ²⁾ | TEUR | 14.027 | 12.296 | -1.731 |
| Liquiditätsergebnis ³⁾ | TEUR | 4.896 | 4.708 | -189 |
| Betriebsergebnis ⁴⁾ | TEUR | -1.246 | -1.361 | -115 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 180 | 318 | 138 |
| Tilgungen | TEUR | 5.639 | 5.639 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TEUR | 2.274 | 2.274 | 0 |
| Auszahlungen kum. ³⁾ | TEUR | 4.885 | 4.667 | -218 |
| Auszahlungen kum. | In % | 72,00 ⁶⁾ | 70,00 ⁶⁾ | -2,00 |
| Auszahlung 2018 | TEUR | 574 | 428 | -146 |
| Auszahlung 2018 | In % | 8,00 | 6,00 | -2,00 |
| Steuerliches Ergebnis ⁵⁾ | In % | -6,00 | -10,84 | -4,84 |

²⁾ 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.

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

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

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

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

| Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|-----|----------|---------|------------|
| Kapitaleinzahlung | EUR | 105.000 | 105.000 | 0 |
| Auszahlungen | EUR | 68.033 | 66.033 | -2.000 |
| Steuerbelastung | EUR | 449 | 0 | -449 |
| Kapitalbindung nach Steuern | EUR | 37.416 | 38.967 | 1.551 |



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 Juli 2019 wurden insgesamt 22.313 Flüge mit einer Gesamtdauer von 19.598 Flugstunden absolviert. Im Rahmen einer Restrukturierung des Leasingnehmers wurde der ursprüngliche Leasingvertrag von 12 Jahren um 30 Monate verlängert und die Leasingrate mit Wirkung zum 14. Februar 2019 auf USD 77.500 reduziert. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

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

Das Investitionsobjekt

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

Die Partner

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

Platzierung

| | |
|----------------------------------|------|
| Vertriebsstart: | 2010 |
| Vertriebsende (Vollplatzierung): | 2010 |



Investitionsrechnung

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

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

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|-------------------------------------|------|---------------------|---------------------|------------|
| Umsatzerlöse ²⁾ | TEUR | 14.007 | 12.442 | -1.565 |
| Liquiditätsergebnis ³⁾ | TEUR | 4.898 | 4.687 | -211 |
| Betriebsergebnis ⁴⁾ | TEUR | -1.109 | -1.289 | -180 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 232 | 362 | 130 |
| Tilgungen | TUSD | 7.730 | 7.730 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TUSD | 3.140 | 3.140 | 0 |
| Umgerechnet in Euro: | | | | |
| Tilgungen | TEUR | 5.687 | 5.687 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TEUR | 2.310 | 2.310 | 0 |
| Auszahlungen kum. ³⁾ | TEUR | 4.885 | 4.696 | -189 |
| Auszahlungen kum. | In % | 72,00 ⁶⁾ | 70,00 ⁶⁾ | -2,00 |
| Auszahlung 2018 | TEUR | 574 | 437 | -137 |
| Auszahlung 2018 | In % | 8,00 | 6,00 | -2,00 |
| Steuerliches Ergebnis ⁵⁾ | In % | -4,88 | -9,55 | -4,67 |

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

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

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

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

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

| Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|-----|----------|---------|------------|
| Kapitaleinzahlung | EUR | 105.000 | 105.000 | 0 |
| Auszahlungen | EUR | 68.033 | 66.033 | -2.000 |
| Steuerbelastung | EUR | 491 | 1 | -490 |
| Kapitalbindung nach Steuern | EUR | 37.458 | 38.968 | 1.510 |



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 Juli 2019 wurden insgesamt 18.264 Flüge mit einer Gesamtdauer von 18.168 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 | TEUR | 18.797 | 18.549 | -248 |
| Fondsabhängige Kosten | TEUR | 2.452 | 2.459 | 7 |
| Liquiditätsreserve | TEUR | 312 | 444 | 132 |
| Gesamtinvestition | TEUR | 21.561 | 21.452 | -109 |

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

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

²⁾ 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.

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|--------------------|---------------------|---------------------|------------|
| Umsatzerlöse ³⁾ | TEUR | 16.373 | 15.055 | -1.318 |
| Liquiditätsergebnis ³⁾ | TEUR | 6.356 | 5.963 | -394 |
| Betriebsergebnis ⁴⁾ | TEUR | -873 | -1.077 | -204 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 148 | 110 | -38 |
| Tilgungen ⁵⁾ | TUSD ¹⁾ | 8.892 | 9.114 | 222 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 ⁵⁾ | TUSD ¹⁾ | 4.282 | 4.058 | -224 |
| Umgerechnet in Euro: | | | | |
| Tilgungen ^{1) 5)} | TEUR | 6.595 | 6.586 | -9 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 ^{1) 5)} | TEUR | 3.176 | 2.934 | -242 |
| Auszahlungen kum. | TEUR | 6.536 | 6.611 | 75 |
| Auszahlungen kum. | In % | 64,00 ⁷⁾ | 64,00 ⁷⁾ | 0,00 |
| Auszahlung 2018 | TEUR | 898 | 911 | 13 |
| Auszahlung 2018 | In % | 8,00 | 8,00 | 0,00 |
| Steuerliches Ergebnis ⁶⁾ | In % | 1,15 | 1,85 | 0,70 |

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

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

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

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

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

| Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|-----|----------|---------|------------|
| Kapitaleinzahlung | EUR | 105.000 | 105.000 | 0 |
| Auszahlungen | EUR | 58.200 | 58.200 | 0 |
| Steuerbelastung | EUR | 353 | 868 | 515 |
| Kapitalbindung nach Steuern | EUR | 47.153 | 47.668 | 515 |



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 Juli 2019 wurden insgesamt 16.384 Flüge mit einer Gesamtdauer von 18.049 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 ²⁾ | TEUR | 18.787 | 19.552 | 765 |
| Fondsabhängige Kosten | TEUR | 2.428 | 2.447 | 19 |
| Liquiditätsreserve | TEUR | 346 | 433 | 87 |
| Gesamtinvestition ^{1) 2)} | TEUR | 21.561 | 22.432 | 871 |

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

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

²⁾ 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 ³⁾ | TEUR | 16.006 | 15.047 | -959 |
| Liquiditätsergebnis ³⁾ | TEUR | 6.228 | 5.811 | -417 |
| Betriebsergebnis ⁴⁾ | TEUR | -886 | -945 | -59 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 211 | 205 | -6 |
| Tilgungen ⁵⁾ | TUSD ²⁾ | 9.120 | 9.565 | 445 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 ⁵⁾ | TUSD ²⁾ | 4.768 | 4.323 | -445 |
| Umgerechnet in Euro: | | | | |
| Tilgungen ^{2) 5)} | TEUR | 6.417 | 7.251 | 834 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 ^{2) 5)} | TEUR | 3.355 | 3.277 | -78 |
| Auszahlungen kum. ⁶⁾ | TEUR | 6.379 | 6.129 | -250 |
| Auszahlungen kum. | In % | 64,00 ⁸⁾ | 64,00 ⁸⁾ | 0,00 |
| Auszahlung 2018 ⁶⁾ | TEUR | 898 | 906 | 8 |
| Auszahlung 2018 | In % | 8,00 | 8,00 | 0,00 |
| Steuerliches Ergebnis ⁷⁾ | In % | 1,23 | 1,86 | 0,63 |

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

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

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

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

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

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

| Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|-----|----------|---------|------------|
| Kapitaleinzahlung | EUR | 105.000 | 105.000 | 0 |
| Auszahlungen | EUR | 56.800 | 56.800 | 0 |
| Steuerbelastung | EUR | 453 | 882 | 429 |
| Kapitalbindung nach Steuern | EUR | 48.653 | 49.082 | 429 |



HEH Sevilla

Das Fondsflugzeug HEH Sevilla vom Typ Bombardier CRJ1000 wurde am 18. November 2011 in Montreal an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei IBERIA regional/Air Nostrum begeben. Bis Ende Juli 2019 wurden insgesamt 17.627 Flüge mit einer Gesamtdauer von 17.830 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 ²⁾ | TEUR | 18.787 | 18.857 | 70 |
| Fondsabhängige Kosten | TEUR | 2.451 | 2.475 | 24 |
| Liquiditätsreserve | TEUR | 324 | 346 | 22 |
| Gesamtinvestition ¹⁾²⁾ | TEUR | 21.561 | 21.678 | 117 |

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

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

²⁾ 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 ³⁾ | TEUR | 16.190 | 15.132 | -1.058 |
| Liquiditätsergebnis ³⁾ | TEUR | 6.301 | 5.839 | -462 |
| Betriebsergebnis ⁴⁾ | TEUR | -876 | -1.162 | -286 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 201 | 305 | 104 |
| Tilgungen ⁵⁾ | TUSD ²⁾ | 8.926 | 9.176 | 250 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 ⁵⁾ | TUSD ²⁾ | 4.481 | 4.232 | -249 |
| Umgerechnet in Euro: | | | | |
| Tilgungen ²⁾⁵⁾ | TEUR | 6.506 | 6.724 | 218 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 ²⁾⁵⁾ | TEUR | 3.266 | 3.101 | -165 |
| Auszahlungen kum. ⁶⁾ | TEUR | 6.439 | 6.004 | -435 |
| Auszahlungen kum. | In % | 64,00 ⁸⁾ | 64,00 ⁸⁾ | 0,00 |
| Auszahlung 2018 ⁶⁾ | TEUR | 898 | 903 | 5 |
| Auszahlung 2018 | In % | 8,00 | 8,00 | 0,00 |
| Steuerliches Ergebnis ⁷⁾ | In % | 1,23 | -0,01 | -1,24 |

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

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

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

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

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

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

| Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|-----|----------|---------|------------|
| Kapitaleinzahlung | EUR | 105.000 | 105.000 | 0 |
| Auszahlungen | EUR | 57.333 | 57.333 | 0 |
| Steuerbelastung | EUR | 402 | 0 | -402 |
| Kapitalbindung nach Steuern | EUR | 48.069 | 47.667 | -402 |



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 gegeben. Bis Ende Juli 2019 wurden insgesamt 13.305 Flüge mit einer Gesamtdauer von 14.704 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig von Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

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

Das Investitionsobjekt

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

Die Partner

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

Platzierung

| | |
|----------------------------------|------|
| Vertriebsstart: | 2013 |
| Vertriebsende (Vollplatzierung): | 2013 |



Investitionsrechnung

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

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

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|-------------------------------------|------|---------------------|---------------------|------------|
| Umsatzerlöse | TEUR | 13.744 | 13.763 | 19 |
| Liquiditätsergebnis | TEUR | 5.836 | 5.610 | -226 |
| Betriebsergebnis ²⁾ | TEUR | -2.132 | -2.452 | -320 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 284 | 566 | 282 |
| Tilgungen | TEUR | 5.617 | 5.610 | -7 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TEUR | 4.278 | 4.285 | 7 |
| Auszahlungen kum. ³⁾ | TEUR | 5.954 | 5.632 | -322 |
| Auszahlungen kum. | In % | 45,00 ⁵⁾ | 43,13 ⁵⁾ | -1,87 |
| Auszahlung 2018 ³⁾ | TEUR | 992 | 761 | -231 |
| Auszahlung 2018 | In % | 7,50 | 5,63 | -1,87 |
| Steuerliches Ergebnis ⁴⁾ | In % | -2,36 | -5,78 | -3,42 |

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

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

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

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

| Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|-----|----------|---------|------------|
| Kapitaleinzahlung | EUR | 105.000 | 105.000 | 0 |
| Auszahlungen | EUR | 45.000 | 43.125 | -1.875 |
| Steuerbelastung | EUR | 201 | 0 | -201 |
| Kapitalbindung nach Steuern | EUR | 60.201 | 61.875 | 1.674 |



HEH Dublin

Das Fondsflugzeug HEH Dublin vom Typ Embraer E175 wurde am 13. Dezember 2013 an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei Flybe gegeben. Bis Ende Juli 2019 wurden seitdem insgesamt 11.039 Flüge mit einer Gesamtdauer von 12.797 Flugstunden absolviert. Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Die vereinbarte Leasingrate setzt sich aus einer festen in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten sowie einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen (Zins und Tilgung). Der variable Teil wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird planmäßig das gesamte Darlehen getilgt. Die Betriebskosten des Flugzeuges werden vollständig Flybe getragen. Seit Übernahme des Flugzeuges leistet Flybe monatlich im Voraus die Leasingrate. Die Entschuldung verläuft planmäßig entsprechend dem zwischen dem Leasinggeber und der finanzierenden Bank vereinbarten Tilgungsplan. Die Gesellschaft erwirtschaftet konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Das Beteiligungsangebot

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

Das Investitionsobjekt

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

Die Partner

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

Platzierung

| | |
|----------------------------------|------|
| Vertriebsstart: | 2013 |
| Vertriebsende (Vollplatzierung): | 2014 |



Investitionsrechnung

| Investition | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|------|----------|--------|------------|
| Aufwand für den Erwerb oder die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten | TEUR | 20.923 | 19.555 | -1.368 |
| Fondsabhängige Kosten | TEUR | 3.002 | 2.967 | -35 |
| Liquiditätsreserve | TEUR | 234 | 558 | 324 |
| Gesamtinvestition ¹⁾²⁾ | TEUR | 24.159 | 23.080 | -1.079 |

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

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

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|---|--------------------|----------|--------|------------|
| Umsatzerlöse ³⁾ | TEUR | 11.776 | 10.852 | -924 |
| Liquiditätsergebnis ³⁾ | TEUR | 4.821 | 4.633 | -188 |
| Betriebsergebnis ⁴⁾ | TEUR | -2.406 | -2.527 | -121 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 200 | 800 | 600 |
| Tilgungen | TGBP ²⁾ | 3.409 | 3.429 | 20 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TGBP ²⁾ | 4.093 | 4.072 | -21 |
| Umgerechnet in Euro: | | | | |
| Tilgungen ²⁾ | TEUR | 4.666 | 4.079 | -587 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 ²⁾ | TEUR | 5.602 | 4.844 | -758 |
| Auszahlungen kum. ⁵⁾ | TEUR | 4.876 | 4.481 | -395 |
| Auszahlungen kum. | In % | 43,50 | 41,69 | -1,81 |
| Auszahlung 2018 ⁵⁾ | TEUR | 959 | 734 | -225 |
| Auszahlung 2018 | In % | 7,25 | 5,44 | -1,81 |
| Steuerliches Ergebnis ⁶⁾ | In % | -4,74 | -5,30 | -0,56 |

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

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

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

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

| Kapitalrückflussrechnung auf Ebene der Anleger | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--|-----|----------|---------|------------|
| Kapitaleinzahlung | EUR | 105.000 | 105.000 | 0 |
| Auszahlungen | EUR | 36.854 | 35.042 | -1.812 |
| Steuerbelastung | EUR | 142 | 109 | -33 |
| Kapitalbindung nach Steuern | EUR | 68.288 | 70.067 | 1.779 |



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 2019 wurden seit der Erstausslieferung der Flugzeuge im Mai bzw. September 2011 vom Flugzeug mit der Seriennummer MSN 916 insgesamt 22.286 Flüge mit einer Gesamtdauer von 17.648 Flugstunden und vom Flugzeug mit der Seriennummer MSN 959 insgesamt 22.202 Flüge mit einer Gesamtdauer von 17.609 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

| Investition | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--------------------------------------|------|-----------------|------------|-------------------|
| Investitions- und Transaktionskosten | TEUR | 27.850 | 27.847 | -3 |
| Initialkosten | TEUR | 2.709 | 2.709 | 0 |
| Liquiditätsreserve | TEUR | 149 | 256 | 107 |
| Gesamtinvestition ¹⁾ | TEUR | 30.707 | 30.812 | 105 |

| Finanzierung | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|----------------------------------|------|-----------------|------------|-------------------|
| Emissionskapital ¹⁾ | TEUR | 16.600 | 16.900 | 300 |
| Agio ¹⁾ | 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 ¹⁾ | TEUR | 30.707 | 31.012 | 305 |

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|-------------------------------------|------|---------------------|---------------------|-------------------|
| Umsatzerlöse | TEUR | 11.287 | 11.286 | -1 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 220 | 548 | 328 |
| Tilgungen | TEUR | 6.143 | 6.142 | -1 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TEUR | 7.092 | 7.093 | 1 |
| Auszahlungen kum. ²⁾ | TEUR | 3.876 | 3.676 | -200 |
| Auszahlungen kum. | In % | 26,00 ⁴⁾ | 26,00 ⁴⁾ | 0,00 |
| Auszahlung 2018 ²⁾ | TEUR | 1.082 | 1.105 | 23 |
| Auszahlung 2018 | In % | 6,50 ⁴⁾ | 6,50 ⁴⁾ | 0,00 |
| Steuerliches Ergebnis ³⁾ | In % | -8,03 | -11,19 | -3,16 |

²⁾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.

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

⁴⁾ 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 Juli 2019 wurden seitdem insgesamt 7.027 Flüge mit einer Gesamtdauer von 6.931 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: | 40.995 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

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

| Finanzierung | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|----------------------------------|------|-----------------|------------|-------------------|
| Emissionskapital ¹⁾ | TEUR | 14.500 | 14.651 | 151 |
| Agio ¹⁾ | 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 ¹⁾ | TEUR | 26.940 | 27.099 | 159 |

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|-------------------------------------|------|---------------------|---------------------|-------------------|
| Umsatzerlöse | TEUR | 6.052 | 6.052 | 0 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 707 | 886 | 179 |
| Tilgungen | TEUR | 2.444 | 2.444 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TEUR | 9.229 | 9.229 | 0 |
| Auszahlungen kum. ²⁾ | TEUR | 2.363 | 2.277 | -86 |
| Auszahlungen kum. | In % | 22,50 ⁴⁾ | 22,50 ⁴⁾ | 0,00 |
| Auszahlung 2018 ²⁾ | TEUR | 1.091 | 1.104 | 13 |
| Auszahlung 2018 | In % | 7,50 ⁴⁾ | 7,50 ⁴⁾ | 0,00 |
| Steuerliches Ergebnis ³⁾ | In % | 0,81 | -0,83 | -1,64 |

²⁾ 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.

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

⁴⁾ 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 Juli 2019 wurden seitdem insgesamt 5.768 Flüge mit einer Gesamtdauer von 5.908 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

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

| Finanzierung | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|----------------------------------|------|-----------------|------------|-------------------|
| Emissionskapital ¹⁾ | TEUR | 14.500 | 14.749 | 249 |
| Agio ¹⁾ | 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 ¹⁾ | TEUR | 28.305 | 28.566 | 261 |

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|-------------------------------------|------|---------------------|---------------------|-------------------|
| Umsatzerlöse | TEUR | 5.848 | 5.843 | -5 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 596 | 971 | 375 |
| Tilgungen | TEUR | 2.414 | 2.414 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TEUR | 10.624 | 10.624 | 0 |
| Auszahlungen kum. ²⁾ | TEUR | 2.181 | 2.056 | -125 |
| Auszahlungen kum. | In % | 15,00 ⁴⁾ | 15,00 ⁴⁾ | 0,00 |
| Auszahlung 2018 ²⁾ | TEUR | 1.091 | 1.107 | 16 |
| Auszahlung 2018 | In % | 7,50 ⁴⁾ | 7,50 ⁴⁾ | 0,00 |
| Steuerliches Ergebnis ³⁾ | In % | 0,50 | 0,80 | 0,30 |

²⁾ Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2017 später als kalkuliert abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlagen, daher liegen die tatsächlichen Auszahlungen unter der Prospektannahme.

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

⁴⁾ Die Auszahlung erfolgt anteilig ab Zeitpunkt der Einzahlung in vollen Monaten. Im Beitrittsjahr 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 Juli 2019 wurden seitdem insgesamt 5.962 Flüge mit einer Gesamtdauer von 4.592 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

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

| Finanzierung | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|----------------------------------|------|-----------------|------------|-------------------|
| Emissionskapital ¹⁾ | TEUR | 14.500 | 14.784 | 284 |
| Agio ¹⁾ | 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 ¹⁾ | TEUR | 27.277 | 27.575 | 298 |

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|-------------------------------------|------|---------------------|---------------------|-------------------|
| Umsatzerlöse | TEUR | 4.412 | 4.417 | 5 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 613 | 1.021 | 408 |
| Tilgungen kum. | TEUR | 1.786 | 1.786 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TEUR | 10.224 | 10.224 | 0 |
| Auszahlungen kum. ²⁾ | TEUR | 1.636 | 1.597 | -39 |
| Auszahlungen kum. | In % | 15,00 ⁴⁾ | 15,00 ⁴⁾ | 0,00 |
| Auszahlung 2018 ²⁾ | TEUR | 1.091 | 1.110 | 19 |
| Auszahlung 2018 | In % | 7,50 ⁴⁾ | 7,50 ⁴⁾ | 0,00 |
| Steuerliches Ergebnis ³⁾ | In % | 0,34 | -0,20 | -0,54 |

²⁾ Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2017 später als kalkuliert abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlagen, daher liegen die tatsächlichen Auszahlungen unter der Prospektannahme

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

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



HEH Alicante

Das Fondsflugzeug HEH Alicante vom Typ Bombardier CRJ1000 wurde am 16. November 2017 in Montreal an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei IBERIA regional/Air Nostrum begeben. Bis Ende Juli 2019 wurden seitdem insgesamt 3.836 Flüge mit einer Gesamtdauer von 3.816 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 „Alicante“ GmbH & Co. geschlossene Investment-KG, Hamburg |
| Geschäftsführende Kommanditistin: | HEH Aviation Management GmbH, Hamburg |
| Kapitalverwaltungsgesellschaft: | Hamburg Asset Management HAM Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH |
| Komplementärin: | Verwaltung HEH Aviation „Alicante“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg |
| Verwahrstelle: | Cordes Treuhand GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft |
| Emissionsjahr: | 2017 |

Das Investitionsobjekt

| | | | |
|-----------------------|--------------------------------|---------------------|-------------------|
| Flugzeugtyp: | Bombardier CRJ1000 | Max. Abfluggewicht: | 38.995 kg |
| Hersteller: | Bombardier | Seriennummer: | 19057 |
| Triebwerke: | General Electric GE CF34-8C5A1 | Ablieferungsdatum: | 16. November 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): | 2018 |



Investitionsrechnung

| Investition | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--------------------------------------|------|-----------------|------------|-------------------|
| Investitions- und Transaktionskosten | TEUR | 23.800 | 23.797 | -3 |
| Initialkosten | TEUR | 2.286 | 2.245 | -41 |
| Liquiditätsreserve | TEUR | 416 | 769 | 353 |
| Gesamtinvestition ¹⁾ | TEUR | 26.502 | 26.811 | 309 |

| Finanzierung | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|----------------------------------|------|-----------------|------------|-------------------|
| Emissionskapital ¹⁾ | TEUR | 14.500 | 14.794 | 294 |
| Agio ¹⁾ | TEUR | 727 | 742 | 15 |
| Kapital Gründungsgesellschafter | TEUR | 40 | 40 | 0 |
| Fremdkapital gesamt | TEUR | 11.235 | 11.235 | 0 |
| Davon Flugzeughypothekendarlehen | | | | |
| Aufnahmewährung | TEUR | 11.235 | 11.235 | 0 |
| Gesamtfinanzierung ¹⁾ | TEUR | 26.502 | 26.811 | 309 |

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|-------------------------------------|------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Umsatzerlöse | TEUR | 2.906 | 2.906 | 0 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 601 | 965 | 364 |
| Tilgungen kum. | TEUR | 1.175 | 1.175 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TEUR | 10.060 | 10.060 | 0 |
| Auszahlungen kum. ²⁾ | TEUR | 1.091 | 1.084 | -7 |
| Auszahlungen kum. | In % | 7,50 ⁴⁾ | 7,50 ⁴⁾ | 0,00 |
| Auszahlung 2018 ²⁾ | TEUR | 1.091 | 1.084 | -7 |
| Auszahlung 2018 | In % | 7,50 ⁴⁾ | 7,50 ⁴⁾ | 0,00 |
| Steuerliches Ergebnis ³⁾ | In % | -0,19 | -0,34 | -0,15 |

²⁾ Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2018 später als kalkuliert abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlagen, daher liegen die tatsächlichen Auszahlungen unter der Prospektannahme.

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

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



HEH Bilbao

Das Fondsflugzeug HEH Bilbao vom Typ Bombardier CRJ1000 wurde am 22. März 2018 in Montreal an die Beteiligungsgesellschaft ausgeliefert und in das Leasing bei IBERIA regional/Air Nostrum begeben. Bis Ende Juli 2019 wurden seitdem insgesamt 3.138 Flüge mit einer Gesamtdauer von 3.425 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 „Bilbao“ GmbH & Co. geschlossene Investment-KG, Hamburg |
| Geschäftsführende Kommanditistin: | HEH Aviation Management GmbH, Hamburg |
| Kapitalverwaltungsgesellschaft: | Hamburg Asset Management HAM Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH |
| Komplementärin: | Verwaltung HEH Aviation „Bilbao“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg |
| Verwahrstelle: | Cordes Treuhand GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft |
| Emissionsjahr: | 2018 |

Das Investitionsobjekt

| | | | |
|-----------------------|--------------------------------|---------------------|---------------|
| Flugzeugtyp: | Bombardier CRJ1000 | Max. Abfluggewicht: | 38.995 kg |
| Hersteller: | Bombardier | Seriennummer: | 19061 |
| Triebwerke: | General Electric GE CF34-8C5A1 | Ablieferungsdatum: | 22. März 2018 |
| 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: | 2018 |
| Vertriebsende (Vollplatzierung): | 2018 |



Investitionsrechnung

| Investition | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|--------------------------------------|------|-----------------|------------|-------------------|
| Investitions- und Transaktionskosten | TEUR | 22.651 | 22.646 | -5 |
| Initialkosten | TEUR | 2.287 | 2.241 | -46 |
| Liquiditätsreserve | TEUR | 358 | 724 | 366 |
| Gesamtinvestition ¹⁾ | TEUR | 25.296 | 25.611 | 315 |

| Finanzierung | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|----------------------------------|------|-----------------|------------|-------------------|
| Emissionskapital ¹⁾ | TEUR | 14.500 | 14.800 | 300 |
| Agio ¹⁾ | TEUR | 727 | 742 | 15 |
| Kapital Gründungsgesellschafter | TEUR | 40 | 40 | 0 |
| Fremdkapital gesamt | TEUR | 10.029 | 10.029 | 0 |
| Davon Flugzeughypothekendarlehen | | | | |
| Aufnahmewährung | TEUR | 10.029 | 10.029 | 0 |
| Gesamtfinanzierung ¹⁾ | TEUR | 25.296 | 25.611 | 315 |

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

| Betriebsphase | | Prospekt | Ist | Abweichung |
|-------------------------------------|------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Umsatzerlöse | TEUR | 1.904 | 1.898 | -6 |
| Liquidität Stand 31.12.2018 | TEUR | 539 | 988 | 449 |
| Tilgungen kum. | TEUR | 751 | 751 | 0 |
| Darlehen Stand 31.12.2018 | TEUR | 9.278 | 9.278 | 0 |
| Auszahlungen kum. ²⁾ | TEUR | 727 | 632 | -95 |
| Auszahlungen kum. | In % | 7,50 ⁴⁾ | 7,50 ⁴⁾ | 0,00 |
| Auszahlung 2018 ²⁾ | TEUR | 727 | 632 | -95 |
| Auszahlung 2018 | In % | 7,50 ⁴⁾ | 7,50 ⁴⁾ | 0,00 |
| Steuerliches Ergebnis ³⁾ | In % | -0,16 | -0,81 | -0,65 |

²⁾Die Platzierung des Emissionskapitals wurde im Jahr 2018 später als kalkuliert abgeschlossen. Auszahlungen erfolgen ab Einzahlung der Kommanditeinlagen, daher liegen die tatsächlichen Auszahlungen unter der Prospektannahme.

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

⁴⁾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 2018 – Flugzeugfonds" der HEH für das Geschäftsjahr 2018 in der Fassung vom Oktober 2019 auf den Seiten 20 – 63 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 und Investmentvermögen.

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 2018 – Flugzeugfonds" der HEH für das Geschäftsjahr 2018 in der Fassung vom Oktober 2019 auf den Seiten 20 – 63 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 2018 – 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 2017" 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 11. Oktober 2019

Cordes + Partner GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft




(Christian Harms)
Wirtschaftsprüfer


(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