



Hamburger EmissionsHaus



Flugzeugfonds 15

HEH Southampton

Die inhaltliche Richtigkeit der im Verkaufsprospekt gemachten Angaben ist nicht Gegenstand der Prüfung des Prospektes durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht.





Technische Daten

Flugzeugtyp	Embraer E175 STD
Hersteller	Embraer
Triebwerke	2 General Electric GE CF34-8ES
Reichweite	3.700 km
Passagierkapazität	88 Sitzplätze
Max. Geschwindigkeit	870 km/h
Max. Abfluggewicht	34.998 kg
Flügelspannweite	26,0 m
Gesamtlänge	31,68 m
Gesamthöhe	9,73 m



EMBRAER 175



Inhaltverzeichnis

<i>Inhaltsverzeichnis</i>	3	<i>Rechtliche Grundlagen</i>	72
<i>Erklärung der Prospektverantwortlichen</i>	5	<i>Steuerliche Grundlagen</i>	84
<i>Angaben zur Vermögensanlage</i>	6	<i>Verbraucherinformation für den Fernabsatz</i>	92
Eckdaten des Beteiligungsangebotes	6	<i>Angabenvorbehalt</i>	95
Beteiligung im Überblick	7	<i>Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Emittenten</i>	96
Angaben zur Beteiligung	13	<i>Verträge</i>	101
<i>Wesentliche Risiken der Vermögensanlage</i>	16	Gesellschaftsvertrag	101
<i>Der Flugzeugmarkt</i>	24	Treuhand- und Verwaltungsvertrag	116
<i>Das Anlageobjekt</i>	30	Mittelverwendungskontrollvertrag	122
<i>Der Leasingnehmer</i>	40	<i>Glossar</i>	124
<i>Angaben über wesentliche Vertragspartner</i>	48	<i>Impressum</i>	127
Wesentliche Vertragspartner des Emittenten	48	<i>Anlagen</i>	
Angaben über durchgeführte Vermögensanlagen	53	Beitrittserklärung	
Vergütungen	55	Widerrufsbelehrung	
<i>Wirtschaftliche Angaben</i>	58	Persönliche Identitätsprüfung	
Mittelverwendung und -herkunft	58	POSTIDENT-Coupon	
Wirtschaftlichkeitsprognose der Beteiligungsgesellschaft	62		
Ergebnisprognose Anleger	68		
Sensitivitätsanalyse	70		

Hinweis zu Haftungsansprüchen

Bei fehlerhaftem Verkaufsprospekt können Haftungsansprüche auf der Grundlage des Vermögensanlagengesetzes nur dann bestehen, wenn die Vermögensanlage während der Dauer des öffentlichen Angebots, spätestens jedoch innerhalb von zwei Jahren nach dem ersten öffentlichen Angebot der Vermögensanlage im Inland, erworben wird.

Hinweis zu den Bildern im Verkaufsprospekt

Die im Verkaufsprospekt abgedruckten Bilder zeigen nicht das Anlageobjekt dieser Vermögensanlage. Bei den abgebildeten Flugzeugen bzw. Innenausstattungen (Cockpit, Kabinenausstattung) handelt es sich jedoch um Beispiele für Flugzeuge bzw. Innenausstattungen des Typs Embraer 175, welche bautechnisch mit dem Anlageobjekt übereinstimmen.



Information



Erklärung der Prospekt- verantwortlichen

Prospekterstellung

Der vorliegende Verkaufsprospekt orientiert sich an dem von dem Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen Standard über die „Grundsätze ordnungsgemäßer Beurteilung von Verkaufsprospekten über öffentlich angebotene Vermögensanlagen (IDW S4)“ und wurde auf Grundlage des Vermögensanlagengesetzes (VermAnlG) sowie der Vermögensanlagen-Verkaufsprospektverordnung (VermVerkProspV) erstellt.

Emittent

HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG (im Folgenden auch Fonds, Beteiligungsgesellschaft, Emittent oder „HEH Southampton“ genannt).

Übernahme der Prospektverantwortung:

Prospektverantwortlicher und Anbieter ist die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG mit Sitz in 22767 Hamburg, Große Elbstraße 14 (im Folgenden auch Anbieter genannt). Sie übernimmt die Verantwortung für den Inhalt des Prospektes und erklärt, dass die Angaben in diesem Prospekt zum Zeitpunkt der Aufstellung des Prospektes nach ihrem Wissen richtig und keine wesentlichen Umstände ausgelassen worden sind.

Hamburg, den 27. Dezember 2012
(Datum der Prospektaufstellung)

Gunnar Dittmann

Geschäftsführer der HEH Hamburger EmissionsHaus Verwaltungsgesellschaft mbH
als Komplementärin der HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG

Jörn-Hinnerk Mennerich

Angaben

zur Vermögensanlage

Eckdaten des Beteiligungsangebotes

- Investition in den wachstumsstarken Regionalflugzeugmarkt mit Zuwachsraten von über 10 % p.a. in den letzten 35 Jahren.
- Moderner Regionaljet für 88 Passagiere vom Typ Embraer E175 STD. Die E-Jet-Flugzeugfamilie ist mit über 1.000 verkauften Flugzeugen eines der erfolgreichsten Regionalflugzeugprogramme bis heute.
- Günstiger Kaufpreis des Flugzeuges in Höhe von ca. USD 26,6 Mio. inkl. Anschaffungsnebenkosten. Der Kaufpreis liegt rund USD 1 Mio. unter dem aktuellen Marktwert gemäß der Gutachten, da der erzielte Mengenrabatt des Bestellers direkt an den Fonds weitergegeben wurde.
- Langfristiger Leasingvertrag mit Flybe über 10 Jahre.
- Verschleißteile der Triebwerke sind im neuwertigen Zustand zurückzugeben, Marktwertvorteil gegenüber Half-Life-Zustand rund USD 3 Mio. gemäß Avitas Gutachten.
- Zusätzliche Sicherheitskomponente durch Wartungsvertrag mit General Electrics und Wartungsreserven.
- Flybe ist mit über 7 Mio. Fluggästen im Geschäftsjahr 2011/12 die größte Regionalairline Europas und wurde vom weltweit führenden Fachmagazin „Air Transport World“ zur besten Regionalairline der Welt 2009 gewählt.
- Eine der größten Wirtschaftsauskunfteien der Welt, Dun & Bradstreet, bewertet die Bonität Flybes aktuell mit der Bestnote „Minimal Risk“.
- 7,5% EURO-Auszahlung pro rata temporis (zeitanteilig) bereits ab März 2013 (Quartalsauszahlung) vorgesehen, die auf 15% p.a. ansteigen soll. Über die gesamte Laufzeit sind Auszahlungen von 243% geplant.
- Vollständige Tilgung des gesamten Darlehens während der Dauer des 10-jährigen Erstleasingvertrages geplant.
- Zins- und Währungssicherheit während des Erstleasingvertrages.
- Der Leasingnehmer zahlt den für die Auszahlungen vorgesehenen festen Teil der Leasingraten vollständig in EURO.
- Die Betriebskosten werden während der Laufzeit des Leasingvertrages vollständig von Flybe übernommen.



Beteiligung im Überblick

Einführung

Eine Beteiligung an dem Fonds „HEH Southampton“ bietet Anlegern die Möglichkeit, sich an einem modernen Regionaljet des Typs Embraer E175 STD zu beteiligen, der von der größten Regionalfluggesellschaft Europas eingesetzt wird. Der günstige Anschaffungspreis sowie die ökonomischen und ökologischen Vorteile des Flugzeuges lassen eine attraktive Investition erwarten. Es ist vorgesehen, dass die Anleger anfängliche Auszahlungen in Höhe von 7,5% p.a. erhalten, die bis auf 15% p.a. ansteigen sollen. Insgesamt sind Auszahlungen vor Steuern in Höhe von 243% inklusive Veräußerungserlös geplant. Die Auszahlungen sollen quartalsweise erfolgen (erstmalig bereits im März 2013), wenn es die Liquiditätssituation der Gesellschaft zulässt.

Das Fondsflugzeug verfügt über eine Kapazität von 88 Passagieren und gehört zur sogenannten E-Jet-Familie, die aus den Typen E170/175/190 und 195 besteht. Mit mehr als 1.000 ver-

kauften Einheiten und einem festen Auftragsbestand von 200 (Stand 30. Juni 2012) Flugzeugen ist die E-Jet-Flugzeugfamilie aktuell das erfolgreichste Regionaljetprogramm im Segment der 60 bis 120-sitzigen Flugzeuge weltweit.

Das Fondsflugzeug ist langfristig an Flybe Limited, die größte Regionalfluggesellschaft Europas, die zur Flybe Group gehört, verleast (soweit nicht anders dargestellt, werden beide Gesellschaften im Folgenden kurz Flybe genannt). Die Leasingrate setzt sich aus einer festen, in Euro zu zahlenden Komponente zur Bedienung des Eigenkapitals und einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes (Zins und Tilgung) für das langfristige Hypothekendarlehen zusammen. Der variable Teil der Leasingrate wird in der Aufnahmewährung des Hypothekendarlehens geleistet. Während der Dauer des Leasingvertrages wird das gesamte langfristige Darlehen planmäßig vollständig getilgt. Die Betriebskosten werden gänzlich vom Leasingnehmer getragen.

Wenn der Emittent das Flugzeug nach rund 18 Jahren verkauft, kann ein Veräußerungsgewinn entstehen. Dieser wäre nach derzeitiger Gesetzeslage steuerfrei.



Dieses Beteiligungsangebot richtet sich an in Deutschland ansässige und in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtige Anleger, die ihre Beteiligung im Privatvermögen halten und die sich mit einer langfristigen Beteiligung im Bereich der Luftfahrt unternehmerisch engagieren möchten und bereit sind, die im Abschnitt *Wesentliche Risiken der Vermögensanlage* dargestellten Risiken zu tragen. Das wirtschaftliche Ergebnis der Gesellschaft steht zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung nicht fest. Die Beteiligung ist daher für Anleger geeignet, die eine höhere Renditeerwartung einer festen Verzinsung und einer gesicherten Kapitalrückzahlung vorziehen.

Das Anlageobjekt

Flugzeugtyp	Embraer E175 STD
Triebwerke	2 General Electric GE CF34-8E5
Passagierkapazität	88 Sitzplätze
Max. Geschwindigkeit	870 km/h
Max. Abfluggewicht	34.998 kg
Ablieferungs- / Übernahmedatum bzw. geplanter Herstellungszeitpunkt	27. November 2012
Kaufpreis inkl. Anschaffungsnebenkosten	ca. USD 26,6 Mio.
Verkäufer/Hersteller	Embraer S.A.

Der Kaufpreis des Flugzeuges inkl. der Anschaffungsnebenkosten beträgt ca. USD 26,6 Mio.

Der Mittelwert der Schätzungen des Marktwertes dreier vom Anbieter in Auftrag gegebenen Bewertungsgutachten liegt bei rund USD 27,6 Mio. Weitere Angaben zum Flugzeug finden sich im Abschnitt *Das Anlageobjekt*.

Beschäftigung

Leasingnehmer Flybe Limited, Exeter, England

- größte Regionalairline Europas
- vom führenden Fachmagazin ATW zur weltweit besten Regionalairline 2009 gewählt
- eine der sichersten Airlines der Welt
- Flybes Flugzeugflotte ist eine der umweltschonendsten weltweit

Laufzeit 10 Jahre fest

Leasingrate Die monatliche Leasingrate besteht aus zwei Komponenten:

1. Variable Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes (Zins und Tilgung)
2. Feste Komponente in Höhe von EUR 87.000

Betriebskosten

Die Betriebskosten werden während der gesamten Laufzeit des Leasingvertrages vollständig vom Leasingnehmer übernommen.



Mittelverwendung und -herkunft (Prognose)

Mittelverwendung des Emittenten (Investitionsplan)	TEUR	In % der Gesamt- investition	In % des Eigenkapitals inkl. Agio
Anschaffungskosten des Flugzeuges inkl. Nebenkosten	20.547	86,39%	147,93%
Fondsabhängige Kosten			
• Vergütungen inkl. Agio	2.550	10,72%	18,36%
• Nebenkosten der Vermögensanlage ¹⁾	452	1,90%	3,25%
Liquiditätsreserve	237	1,00%	1,70%
Gesamtinvestition	23.785	100,00%	171,24%

Mittelherkunft des Emittenten (Finanzierungsplan)	TEUR	In % der Gesamt- investition	In % des Eigenkapitals inkl. Agio
Fremdkapital			
• Darlehen ²⁾	9.895	41,60%	71,24%
Eigenkapital			
• Kommanditkapital der Gründungsgesellschafter (voll eingezahlt)	30	0,13%	0,22%
• Emissionskapital	13.200	55,50%	95,03%
Agio	660	2,77%	4,75%
Gesamtfinanzierung	23.785	100,00%	171,24%

¹⁾ In der Betriebsphase fallen prognosegemäß zusätzlich noch TEUR 50 Eigenkapitalzwischenfinanzierungszinsen an, die bei Hinzurechnung zu den Nebenkosten, die oben genannten Angaben entsprechend verändern würden.

²⁾ Das Darlehen wird vereinbarungsgemäß über eine Laufzeit von 10 Jahren vollständig getilgt.

Rechnerische Abweichungen resultieren aus Rundungsdifferenzen.

Gesamthöhe der Provisionen

Während der Platzierungsphase (Emission der Anteile) fallen bei der Fondsgesellschaft Provisionen, insbesondere Vermittlungsprovisionen oder vergleichbarer Vergütungen, in Höhe von insgesamt ca. TEUR 2.652 bzw. 20,09 % des Gesamtbetrages der angebotenen Vermögensanlage (Emissionskapitals) an. Bei dieser Summe handelt es sich um Vergütungen für die Einrichtung der Treuhand und der Mittelverwendungs-

kontrolle, Vergütungen für Marketing, Platzierung und Werbung inkl. Agio, Vergütungen für die Vermittlung von Finanzierungen sowie Vergütungen für die Stellung der Platzierungsgarantie und die Projektierung. Der Betrag enthält ferner eine externe Maklerprovision (ca. TEUR 102) aus dem Erwerb des Flugzeuges.

Des Weiteren erhält HEH eine Vergütung für die Stellung von Sicherheiten im Rahmen einer Eigenkapitalzwischenfinanzierung, die dem Anbieter von einer deutschen Bank gewährt wurde und die der Anbieter an den Emittenten weitergereicht hat, und die von HEH übernommene weitere Kapitalaufbringungsgarantie. Der Betrag dieser Vergütung entspricht dem für das Kalenderjahr 2013 bei vollständiger Einzahlung zum 1. Januar 2013 rechnerisch anfallenden Auszahlungsbetrag auf das vorgesehene Kommanditkapital des Fonds in Höhe von EUR 13,23 Mio. abzüglich der für das Jahr 2013 tatsächlich zu leistenden Auszahlungen an Kapitalanleger abzüglich des tatsächlichen Zins- und Kostenaufwandes der Beteiligungsgesellschaft für die Eigenkapitalzwischenfinanzierungen im Jahr 2013 (ohne Berücksichtigung der Bereitstellungs- und Bearbeitungsgebühren sowie Anwaltskosten). Sie beträgt jedoch höchstens 2 % des Kommanditkapitals. In der Wirtschaftlichkeitsprognose wurde vereinfachend angenommen, dass alle Anleger der Gesellschaft zum 1. Januar 2013 beitreten und ihre Kommanditeinlage zu diesem Zeitpunkt vollständig leisten. In diesem Fall würde keine Vergütung hierfür anfallen.

Ferner fallen im Rahmen der Veräußerung Provisionen in Höhe von 2 % des Nettoveräußerungserlöses des Flugzeuges und eine 15%ige Mehrerlösbeteiligung (siehe hierzu Seite 57) an, die zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung in ihrer Höhe noch nicht feststehen. Bei prospektgemäßem Verlauf ist hierfür ein Betrag in Höhe von TEUR 174 anzusetzen.

Die Gesamthöhe der Provisionen, insbesondere Vermittlungsprovisionen oder vergleichbarer Vergütungen, beträgt bei prospektgemäßem Verlauf TEUR 2.826 bzw. 21,41 % des Gesamtbetrages der angebotenen Vermögensanlage (Emissionskapitals).



Auszahlungen (Prognose)

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
7,5% ¹⁾	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%
2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
7,5%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	15%

¹⁾ pro rata temporis (zeitanteilig auf volle Monate ab Einzahlung, siehe §11 Gesellschaftsvertrag)

Die Planrechnung sieht insgesamt Auszahlungen vor Steuern (inklusive Veräußerungserlös) in Höhe von 243 % der Einlage über die Fondslaufzeit vor. Die Auszahlungen sollen quartalsweise erfolgen (erstmalig bereits im März 2013) - wenn es die Liquiditätslage der Gesellschaft zulässt – und mit jährlich 7,5 % pro rata temporis beginnen und dann bis auf 15 % p.a. zzgl. kalkulierten Veräußerungserlös im Jahr 2030 ansteigen.

Darlehen

Der Emittent hat zur Finanzierung des Flugzeuges ein langfristiges Darlehen in Höhe von TEUR 9.895 bei einer deutschen Geschäftsbank aufgenommen. Das Darlehen wird vereinbarungsgemäß über die Laufzeit von 10 Jahren vollständig getilgt. Der Zinssatz beträgt inkl. Zinsmarge 4,23 % p.a. und wurde über die gesamte Darlehenslaufzeit fixiert.

Damit der Emittent das Fondsflugzeug übernehmen konnte, hat dieser zudem zwei Eigenkapitalzwischenfinanzierungen erhalten. Eine Eigenkapitalzwischenfinanzierung in Höhe von TEUR 5.222 wurde dem Emittenten von der deutschen Geschäftsbank am Tag der Flugzeugübernahme bereitgestellt, die auch die langfristige Finanzierung bewilligt hat. Im Folgenden soll dieser Teil der Eigenkapitalzwischenfinanzierung als Tranche A bezeichnet werden. Die Bankmarge inkl. Liquiditätskosten



beträgt hierfür 4,0% zzgl. dem jeweiligen Euribor-Zinssatz. Die Rückführung soll innerhalb von 12 Monaten erfolgen, es besteht allerdings die Möglichkeit einer Verlängerung um weitere 9 Jahre, die Bankmarge inkl. der Liquiditätskosten reduziert sich dann auf 3,5%. Zudem hat der Anbieter zum Zeitpunkt der Übernahme des Flugzeuges bei einer weiteren deutschen Geschäftsbank eine Eigenkapitalzwischenfinanzierung in Höhe von TEUR 5.800 in Anspruch genommen und diese vereinbarungsgemäß dem Emittenten zur Begleichung des Flugzeugkaufpreises und dazugehöriger Nebenkosten überlassen. Dieser Teil der Eigenkapitalzwischenfinanzierung soll im Folgenden Tranche B genannt werden. Die Bankmarge hierfür inkl. Liquiditätskosten liegt bei 2,0%. Die Höhe des Zinssatzes ist abhängig von den Konditionen am Geld- und Kapitalmarkt. Die Rückführung von Tranche B hat bis zum 15. November 2013 zu erfolgen. Der Anbieter musste der finanzierenden Bank der Tranche B

Sicherheiten im Werte von ca. TEUR 2.500 stellen. Die Eigenkapitalzwischenfinanzierungen dienen dazu, das noch nicht eingezahlte und platzierte Emissionskapital kurzfristig zu finanzieren.

Die Tilgung beider Eigenkapitaltranchen kann monatlich erfolgen und wird durch die Einzahlung der Pflichteinlagen erbracht. In der Wirtschaftlichkeitsprognose wird aus Vereinfachungsgründen angenommen, dass das gesamte Emissionskapital zum 1. Januar 2013 eingezahlt wird. Weitere Angaben zur Finanzierung finden sich auf den Seiten 80 - 81.

Veräußerung

Prognostiziert ist die Veräußerung des Flugzeuges nach 18 Jahren zum niedrigeren von zwei ermittelten Gutachtenwerten in Höhe von TUSD 11.300 (Half-Life-Wert des Avitas Gutachten ohne Berücksichtigung eines Mehrwertes durch Rückgabe der Verschleißteile in den Triebwerken in vereinbartem Full-Life-Zustand).

Währung

Alle Prognoserechnungen wurden in Euro erstellt. Ein Teil der Leasingrate in Höhe von EUR 87.000 pro Monat wird von Flybe zur Bedienung des Eigenkapitals und der in Euro anfallenden Gesellschaftskosten in Euro geleistet. Der variable Teil der Leasingrate wird währungskongruent zur Aufnahmewährung des langfristigen Darlehens gezahlt.

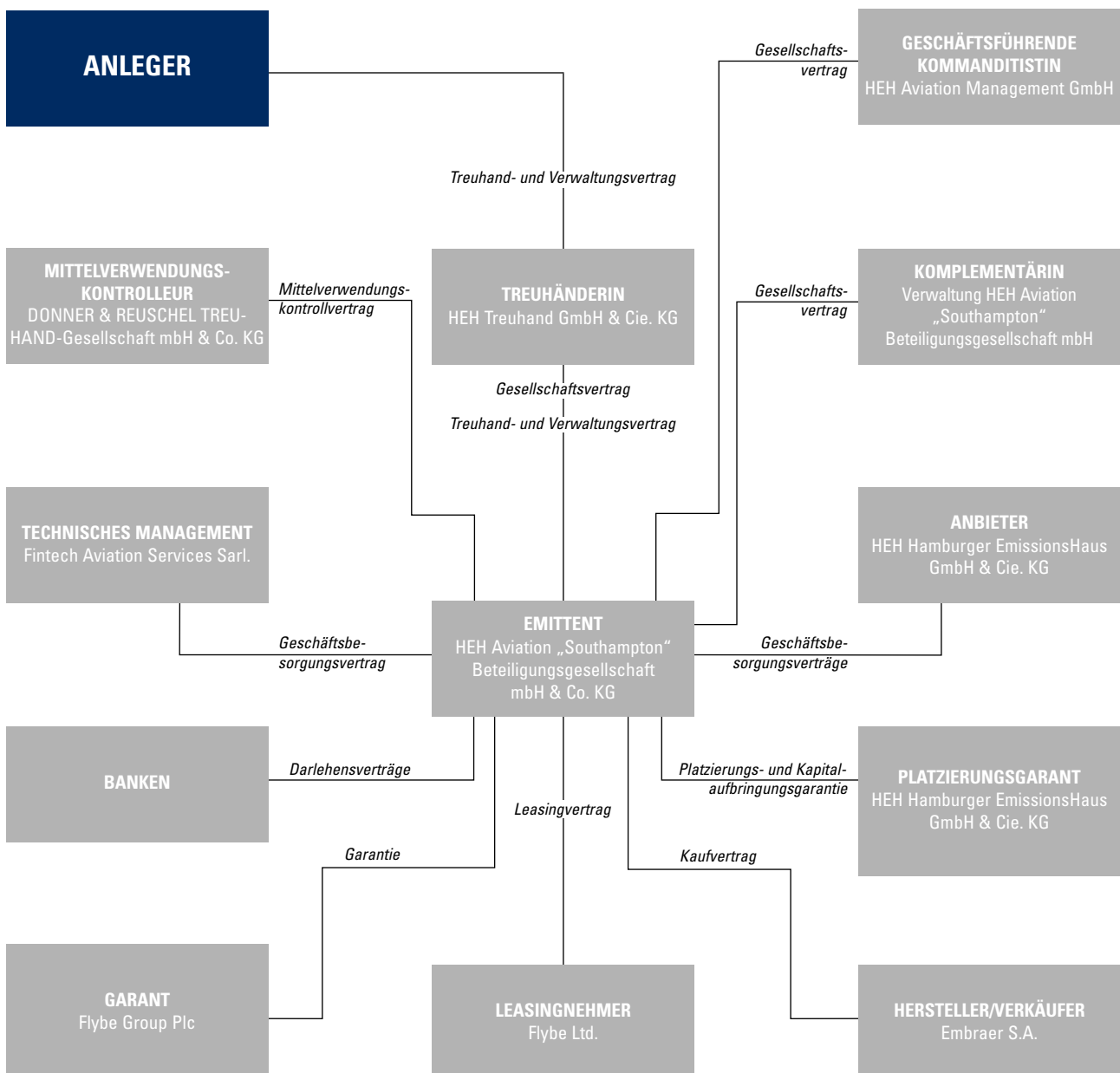
Das langfristige Darlehen wurde in EUR aufgenommen. Spätere Mieteinnahmen und ein zukünftiger Verkaufserlös fallen eventuell in anderen Währungen an. In diesem Verkaufsprospekt, insbesondere in den Prognoserechnungen zur Anschlussvermietung und zum Verkauf des Flugzeuges, wird in der Betriebsphase durchgängig mit einem Wechselkurs von EUR/USD 1,30 gerechnet.

Steuerliche Konzeption

Anleger erzielen konzeptgemäß im Wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung (vermögensverwaltende Kommanditgesellschaft). Weiterführende Angaben befinden sich im Abschnitt *Steuerliche Grundlagen* auf den Seiten 84 bis 91.

Strukturüberblick

Die nachfolgende Abbildung gibt eine Übersicht über die in dieses Beteiligungsangebot eingebundenen Hauptvertragspartner und Vertragsstrukturen.





Angaben zur Beteiligung

Erwerbspreis Der Erwerbspreis entspricht der Zeichnungssumme. Diese beträgt min. **EUR 10.000** und muss darüber hinaus ohne Rest durch 5.000 teilbar sein. Zudem ist ein Agio in Höhe von 5% zu leisten. Abwicklungswährung ist Euro.

**Art/Anzahl/
Gesamtbetrag** **Anleger können Treuhandkommanditanteile erwerben. Der Gesamtbetrag der angebotenen Vermögensanlage beträgt TEUR 13.200. Aufgrund der Mindestzeichnungssumme in Höhe von TEUR 10 können daher max. 1.320 Kommanditanteile gezeichnet werden. Die Mindestanzahl ist eins. Das Kommanditkapital kann um bis zu TEUR 300 erhöht werden, so dass dann max. 1.350 Anteile gezeichnet werden können.**

Fondslaufzeit Bis zum 31.12.2030 (geplant)

Treuhänderin HEH Treuhand GmbH & Cie. KG

Zahlungstermine Einzahlung der Kommanditeinlage 14 Tage nach Beitrittsannahme auf das nachfolgend angegebene Mittelverwendungskontrollkonto des Emittenten.

Kontoverbindung Kontoinhaber: HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Konto-Nr: 740 730 010, BLZ: 200 303 00, Bank: Donner & Reuschel Aktiengesellschaft

Zahlstelle Folgende Zahlstelle führt bestimmungsgemäß Zahlungen an den Anleger aus und hält den von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht gebilligten Verkaufsprospekt, das Vermögensanlagen-Informationsblatt, den letzten veröffentlichten Jahresabschluss und den Lagebericht zur kostenlosen Ausgabe bereit: HEH Treuhand GmbH & Cie. KG Große Elbstr. 14, 22767 Hamburg

Die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG ist auch die Stelle, die Zeichnungen oder auf den Erwerb von Anteilen oder Beteiligungen gerichtete Willenserklärungen entgegennimmt.

Der von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht gebilligte Verkaufsprospekt sowie

das Vermögensanlagen-Informationsblatt können auch beim Anbieter angefordert werden:

HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG
Große Elbstr. 14, 22767 Hamburg

Art der Vermögensanlage

Anleger (im Folgenden auch Gesellschafter) treten als Treugeber mittelbar über die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG dem Emittenten, der HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, bei. Ab dem 30. Juni 2013 kann die mittelbare Beteiligung in eine unmittelbare Beteiligung als Kommanditist gewandelt werden.

Gesamtvolumen (Emissionskapital)

Der Gesamtbetrag der angebotenen Vermögensanlagen beträgt mind. TEUR 13.200 (Emissionskapital). Dieser Betrag ist zur Realisierung der Vermögensanlage erforderlich. Das geplante Kommanditkapital inklusive des Kapitals der Gründungsgesellschafter beläuft sich auf TEUR 13.230. Das Kommanditkapital kann um maximal TEUR 300 erhöht werden.

Platzierungs- und Kapitalaufbringungsgarantie

Die HEH garantiert die Platzierung eines Emissionskapitals in Höhe von TEUR 5.800 (entspricht in der Höhe der Eigenkapitalzwischenfinanzierung Tranche B) sowie die Bedienung und Rückführung der Eigenkapitalzwischenfinanzierungstranche A durch platziertes oder bereitgestelltes Eigenkapital, wobei auch der feste Teil der Leasingrate in Höhe von EUR 87.000 pro Monat, der zwischen Flybe und der Beteiligungsgesellschaft vereinbart wurde, für die Bedienung und Rückführung verwendet werden soll. Die HEH hat in den letzten fünf Jahren insgesamt vierzehn Flugzeugfonds emittiert und ein Eigenkapital inklusive Agio in Höhe von über EUR 110 Mio. platziert. Der Flugzeugfonds HEH Southampton ist der fünfzehnte Flugzeugfonds des Anbieters.

Mittelverwendungskontrolle

Mit der Überwachung der prospektkonformen Verwendung des Kommanditkapitals in der Investitionsphase ist die DONNER & REUSCHEL TREUHAND-Gesellschaft mbH & Co. KG, eine Tochtergesellschaft der Donner & Reuschel AG, beauftragt worden.

Anlegerrechte

Der Gesellschaftsvertrag gewährt den direkt beteiligten Anlegern die Rechte eines Kommanditisten, die sich aus dem Gesellschaftsvertrag, dem Treuhand- und Verwaltungsvertrag, nachstehend kurz Treuhandvertrag genannt, und den geltenden Gesetzen ergeben: Teilhabe am wirtschaftlichen Erfolg (Ergebnis und Auszahlungen), Kündigungsrecht, Teilnahme-, Rede-, Antrags- und Stimmrecht in den Gesellschafterversammlungen, Antrags- und Stimmrecht bei sonstigen Gesellschafterbeschlüssen, Anspruch auf Informationen über die Geschäfte der Gesellschaft, Vorlage des Jahresabschlusses sowie auf Einsicht in die Geschäftsunterlagen. Treuhänderisch beteiligte Anleger werden über den Treuhandvertrag wirtschaftlich und rechtlich den direkt beteiligten Kommanditisten gleichgestellt.

Übertragungsmöglichkeiten

Die Übertragung von Kommanditanteilen ist grundsätzlich durch Rechtsgeschäft (Abtretung aufgrund von Schenkung, Verkauf, Tausch etc.) oder im Erbfall möglich. Die Übertragung durch Rechtsgeschäft bedarf der Zustimmung der Treuhänderin und/oder der geschäftsführenden Kommanditistin. Die Zustimmung kann aus wichtigem Grund verweigert werden. Als wichtiger Grund gilt beispielsweise, wenn die Übertragung auf einen Dritten erfolgen soll, der in Konkurrenz zur Gesellschaft steht. Die geschäftsführende Kommanditistin darf ferner einer Übertragung widersprechen, wenn durch die Übertragung Beteiligungen unter TEUR 10 entstehen. Der Nennbetrag der bei einer Teilung gebildeten Anteile muss durch EUR 1.000 ohne Rest teilbar sein. Die Übertragung ist von der weiteren Voraussetzung abhängig, dass der Erwerber eine notariell beglaubigte Handelsregistervollmacht gemäß § 4 Nr. 2 des Gesellschaftsvertrages erteilt. Beabsichtigt ein Kommanditist seine Beteiligung ganz oder teilweise auf einen Dritten zu übertragen, so hat er diese Übertragung mindestens zwei Wochen vor Vertragsabschluss der geschäftsführenden Kommanditistin schriftlich anzuzeigen.

Handelbarkeit

Für den Handel der Anteile existiert keine gesetzlich geregelte Handelsplattform, dadurch ist die Handelbarkeit der Vermögensanlage eingeschränkt. Eine Übertragung ist grundsätzlich möglich, bedarf aber generell – wie bereits im vorherigen Punkt dargestellt – der Zustimmung der Treuhänderin und/oder der geschäftsführenden Kommanditistin und stellt somit eine Einschränkung der Handelbarkeit dar.

Weitere Kosten, insbesondere solche Kosten, die mit dem Erwerb, der Verwaltung und der Veräußerung der Vermögensanlage verbunden sind

Zusätzlich zum Erwerbspreis der Vermögensanlage wird ein Agio in Höhe von 5% erhoben. Für Einzahlungen, die nach den jeweiligen Fälligkeitsterminen geleistet werden, kann die Gesellschaft den betroffenen Anlegern Zinsen belasten. Der Zinssatz ergibt sich aus dem Zinssatz, mit dem die Gesellschaft für Zwischenkredite belastet wird, zzgl. eines Aufschlags von 3% p.a., mindestens jedoch 8% p.a. Sollte der Anleger die Eintragung als Kommanditist in das Handelsregister wünschen, trägt er die Kosten für die notarielle Beglaubigung seiner Handelsregistervollmacht von ca. 1 - 2‰ des Beteiligungsbetrages. Weiterhin fallen nachstehend genannte Kosten an, deren Höhe jedoch zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung nicht beziffert werden können. Für den Fall, dass der Anleger seinen Anteil veräußert, hat er anfallende Nebenkosten z.B. für Gutachter, Makler, Löschung Handelsregistereintragung, gegebenenfalls Vorfälligkeitsentschädigung bei einer Anteilsfinanzierung, selbst zu tragen. Ebenfalls können für eine Einsicht in die Geschäftsunterlagen Kosten entstehen. Für ihre Mitwirkung bei allen Übertragungen von Beteiligungen und die Bearbeitung von besonderen Aufträgen der Anleger, die über die reguläre Betreuung hinausgehen, kann die Treuhänderin den Anlegern eine angemessene Vergütung ihres zusätzlichen Aufwandes in Rechnung stellen. Bei einem Ausscheiden des Anlegers entstehen bei der Erstellung der Auseinandersetzungsbilanz Kosten. Generell sind vom Anleger die bei ihm anfallenden Kosten für Telefon, Internet, Porto, Bankgebühren, Beratungs- oder Reisekosten zu tragen. Darüber hinaus entstehen dem Anleger keine weiteren Kosten, insbesondere Kosten, die mit



dem Erwerb, der Verwaltung und der Veräußerung der Vermögensanlage verbunden sind.

Weitere Leistungspflichten des Anlegers

Wirtschaftlich betrachtet sind die in das Handelsregister eingetragenen Kommanditisten und Treugeber bezüglich der Haftung und deren Beschränkung gleichgestellt. Die Haftung der Anleger wird mit Eintragung ins Handelsregister auf 5% der Pflichteinlage begrenzt. Die unmittelbare Haftung erlischt mit Einzahlung der Kommanditeinlage. Eine Nachschusspflicht besteht nicht.

Soweit Anleger in der Folge Auszahlungen von der Fondsgesellschaft erhalten, die dazu führen, dass die jeweiligen Kapitalkonten einen geringeren Betrag als ihre Haftsumme aufweisen, lebt ihre persönliche Haftung in Höhe dieses Betrages bis zur Höhe der Haftsumme wieder auf (§§ 171, 172 Abs. 4 HGB). Unter bestimmten Voraussetzungen können daher bereits erhaltene Auszahlungen bis maximal zur Höhe der Haftsumme zurückgefordert werden. Über die Haftsumme hinaus kommt eine persönliche Haftung bis zur Höhe der empfangenen Aus-

zahlungen nach den §§ 30 ff. GmbHG in Betracht, wenn Auszahlungen erfolgen, die nicht durch das Eigenkapital der Gesellschaft gedeckt sind, dies kann bei Insolvenz der Beteiligungsgesellschaft geschehen.

Scheidet ein Anleger aus der Gesellschaft aus oder wird die Gesellschaft liquidiert, so besteht eine fünfjährige Nachhaftung für zu diesem Zeitpunkt dem Grunde nach bereits entstandenen Verbindlichkeiten bis zur Höhe der Haftsumme von 5% der ursprünglichen Kommanditeinlage (§ 160 Abs. 1 HGB). Siehe hierzu auch Abschnitt *Wesentliche Risiken der Vermögensanlage* (Seite 16 - 23).

Darüber hinaus bestehen keine Verpflichtungen des Anlegers, weitere Leistungen zu erbringen, insbesondere zu haften oder Nachschüsse zu leisten.

Die wesentlichen tatsächlichen und rechtlichen Risiken der angebotenen Beteiligung sind gesondert und ausführlich im nachfolgenden Abschnitt erläutert.

Wesentliche Risiken

der Vermögensanlage

Die Beteiligung an der HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG stellt für den Anleger eine unternehmerisch geprägte Investition dar, die mit Risiken verbunden ist. Unerwartete negative Entwicklungen in wirtschaftlicher, rechtlicher und steuerlicher Hinsicht können nicht ausgeschlossen werden, so dass keine Gewähr für den Eintritt der prognostizierten Ergebnisse übernommen werden kann und dieses auch negative Auswirkungen auf die Auszahlungen hätte. Es ist zu beachten, dass die beschriebenen Risiken nicht nur einzeln sondern auch zusammen eintreten und zu einem Totalverlust der Beteiligung inklusive Agio und weiterer Vermögensschädigung durch den Eintritt der anlegergefährdenden Risiken führen können. Die Anlageentscheidung sollte deshalb erst nach sorgfältiger Prüfung des gesamten Verkaufsprospektes getroffen werden. Die Sensitivitätsanalyse im gleichnamigen Kapitel des Emissionsprospektes informiert beispielhaft über die Auswirkungen verschiedener Risiken auf die prognostizierten Auszahlungen. Nachfolgend werden die wesentlichen tatsächlichen und rechtlichen Risiken im Zusammenhang mit der Vermögensanlage dargestellt. Die individuellen Aspekte des einzelnen Anlegers sollten mit einem Rechtsanwalt und/oder Steuerberater erörtert werden. Die in diesem Prospekt genannten Risiken können eine auf die Bedürfnisse, Ziele, Erfahrungen bzw. Kenntnisse und Verhältnisse des einzelnen Anlegers zugeschnittene Beratung und Aufklärung nicht ersetzen. Im Folgenden werden die Risiken klassifiziert in:

- **Prognosegefährdende Risiken** – dies sind Risiken, die zu einer Abschwächung des prognostizierten Ergebnisses führen können. Dies würde die Auszahlung an die Anleger reduzieren.
- **Anlagegefährdende Risiken** – dies sind Risiken, die zu einem teilweisen oder vollständigen Verlust der Zeichnungssumme inkl. Agio führen können.
- **Anlegergefährdende Risiken** – dies sind Risiken, die nicht nur zu einem Verlust der gesamten Zeichnungssumme inkl. Agio führen können, sondern auch das weitere Vermögen des Anlegers gefährden.

Zwischen den einzelnen Risiken bestehen Wechselwirkungen, insbesondere können sich mehrere Risiken kumulieren. Darüber hinaus sind Überschneidungen in der Einstufung des Risikos als prognose-, anlage- und anlegergefährdend möglich. Eine eindeutige Zuordnung in die oben genannten Risikoklassen ist deshalb nicht immer möglich. Die Kumulation von prognosegefährdenden Risiken oder das Auftreten eines derartigen Risikos in starker Ausprägung kann daher dazu führen, dass auch die nächsthöhere Risikoklasse erreicht wird.

Prognosegefährdende Risiken

► Höhere Kosten in der Investitionsphase

Der überwiegende Teil der Kosten der Investitionsphase ist vertraglich fixiert. Für die nicht vertraglich fixierten Kostenpositionen kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die tatsächlichen Kosten über den prognostizierten Werten liegen. Ferner wird davon ausgegangen, dass in der Investitionsphase keine weiteren Kosten oder Steuerzahlungen für den Käufer entstehen als in der Mittelverwendung und -herkunft (Prognose) des Emittenten dargestellt sind. Sollten diese Annahmen falsch sein, hätte dies negative Auswirkungen auf die Liquidität des Emittenten und die möglichen Auszahlungen an die Anleger.

► Niedrigere Zinserträge

In der Wirtschaftlichkeitsprognose wird die prognostizierte Liquidität mit einem durchschnittlichen kalkulatorischen Zinssatz von 2,00% p.a. verzinst. Sollte nur ein durchschnittlich niedrigerer Zinssatz erzielt werden können, hätte dies negative Auswirkungen auf die Auszahlungen an die Anleger.

► Auflagen der Luftverkehrsbehörde

Sollte es durch Auflagen nationaler oder zwischenstaatlicher Luftverkehrsbehörden zu Modifikationen oder Umbauten des Flugzeuges kommen, die jeweils mit Kosten in Höhe von über TUSD 100 verbunden sind, so werden diese Kosten zwischen Flybe und dem Emittenten aufgeteilt. Der prozentuale Anteil



der Kostenübernahme hängt von der verbleibenden Laufzeit des Leasingvertrages ab. Nach Ablauf des Leasingvertrages kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Emittent eventuelle Umbaukosten allein zu tragen hat. Sollten Kosten für den Emittenten aufgrund von Umbaumaßnahmen entstehen, würde dies die Auszahlungen an die Anleger mindern.

► **Betriebskosten**

Der Leasingnehmer trägt vertraglich alle Betriebs- und Wartungskosten des Flugzeuges inklusive der Versicherungskosten. Sollte dieser diese Verpflichtungen nicht oder nur unzureichend erfüllen, muss der Emittent diese Kosten bzw. Teile davon selber tragen. Dies würde die Höhe der Auszahlungen an die Anleger reduzieren.

Schließt der Emittent einen neuen Leasingvertrag ab, kann nicht ausgeschlossen werden, dass der neue Leasingvertrag entgegen dem derzeitigen Standard keine solche Betriebs- und Wartungskostenübernahme des Leasingnehmers vorsieht. Dies könnte zu negativen Abweichungen vom prognostizierten Ergebnis führen und die Auszahlungen an die Anleger schmälern.

► **Interessenkonflikte**

Grundsätzlich können Interessenkonflikte zwischen der Gesellschaft und den mit dem Management beauftragten Gesellschaften entstehen und Entscheidungen des Managements zu Lasten der Gesellschaft beeinflussen. Die Treuhänderin, die geschäftsführende Kommanditistin und Geschäftsführer sind auch bei anderen Fonds des Anbieters in gleichen oder ähnlichen Funktionen tätig. Weiterhin bestehen Interessenkonflikte, da der Anbieter mit der geschäftsführenden Kommanditistin und der Treuhänderin verbunden ist. Dies könnte negativen Einfluss auf die Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage der Gesellschaft haben und die Auszahlungen an die Anleger mindern.

► **Steuerliche Risiken**

Das steuerliche Konzept der vorliegenden Vermögensanlage beruht auf den zum Zeitpunkt der Aufstellung des Verkaufsprospektes geltenden Steuergesetzen, der veröffentlichten Rechtsprechung der Finanzgerichte und den veröffent-

lichten Verwaltungsanweisungen. Sowohl die maßgeblichen steuerlichen Gesetze als auch die Anwendung dieser Gesetze durch die Finanzverwaltung und die Rechtsprechung können sich während der Dauer dieser Beteiligung ändern. Dadurch kann es zu höheren steuerlichen Belastungen für die Beteiligungsgesellschaft und die einzelnen Anleger kommen. So kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die für dieses Beteiligungsangebot einschlägigen steuerlichen Vorschriften (insbesondere in Bezug auf die Besteuerung eines Veräußerungsgewinns) künftig ändern und es deshalb zu höheren steuerlichen Belastungen kommen kann. Es besteht das Risiko, dass die Finanzverwaltung und in einem gegebenenfalls nachfolgenden Verfahren die Finanzgerichte zu der dem Beteiligungsangebot zu Grunde liegenden Konzeption eine andere Auffassung vertreten (beispielsweise hinsichtlich der Einkunftserzielungsabsicht, des Verlustausgleiches, der Einstufung der Einkunftsart, der Zurechnung des wirtschaftlichen Eigentums, den Abschreibungen, der Besteuerung eines möglichen Veräußerungsgewinns). Dies könnte höhere steuerliche Belastungen für den Emittenten zur Folge haben und sich damit negativ auf die Höhe der Auszahlungen an die Anleger auswirken und darüber hinaus zu höheren steuerlichen Belastungen bei den Anlegern führen. Ordnet z.B. die Finanzverwaltung die Einkünfte nicht als Einkünfte aus „Vermietung und Verpachtung“ ein, sondern als gewerbliche Einkünfte, würde sich für den Emittenten eine Gewerbesteuerpflicht während der Vermietungszeit und für einen etwaig erzielten Veräußerungsgewinn ergeben. Außerdem unterläge ein Veräußerungsgewinn beim Anleger der Einkommensteuer, der besondere Steuersatz für Zinseinkünfte („Abgeltungssteuer“) wäre nicht anwendbar und die Höhe der steuerpflichtigen Einkünfte könnte für die Anleger nachteiliger als prognostiziert ermittelt werden. Im Falle einer Anteilsfinanzierung kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Überschusserzielungsabsicht abgesprochen wird. Steuernachzahlungen auf Grund eines von der erstmaligen Veranlagung abweichenden steuerlichen Ergebnisanteils aus dem Emittenten sind vom Investor mit 0,5% pro Monat zu verzinsen. Der Zinslauf beginnt 15 Monate nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Steuer entstanden ist. Bei der Ermittlung der Steuerbelastung des Anlegers wird durchgängig mit einem Einkom-

mensteuersatz von 45% zzgl. 5,5% Solidaritätszuschlag kalkuliert. Dieser Steuersatz gilt derzeit für Einkommen über TEUR 250 (bei Verheirateten TEUR 500). Es wird ferner aus Vereinfachungsgründen davon ausgegangen, dass der Anleger nicht kirchensteuerpflichtig ist. Eine Erhöhung der Steuersätze in der Zukunft würde die Steuerbelastung der Anleger im Vergleich zu der Prognoserechnung vergrößern und die Auszahlungen entsprechend verringern. In der Prognoserechnung wird davon ausgegangen, dass die Aufwendungen des Emittenten in der Investitionsphase grundsätzlich zum Vorsteuerabzug berechtigen. Sollte der Vorsteuerabzug nicht möglich sein, würde sich dies negativ auf die Liquidität des Emittenten und die Auszahlungen an die Anleger auswirken.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass auf Zahlungen an den Emittenten in der Zukunft ausländische (Quellen-) Steuern oder bei der Übergabe des Flugzeugs in Brasilien Abgaben anfallen und diese nicht erstattet oder reduziert werden können, was zu einer unter Umständen erheblichen Verringerung der Auszahlungen an die Anleger führen kann. Auch bei Änderung des Doppelbesteuerungsabkommens zwischen Deutschland und England kann es für den Emittenten bzw. die Gesellschafter zu nachteiligen steuerlichen Regelungen kommen, solange das Flugzeug an Flybe oder eine andere in England ansässige Fluggesellschaft vermietet wird. Ähnliche Risiken entstehen, wenn das Flugzeug nach Ablauf des Erstleasingvertrages an eine Airline in einem anderen Land vermietet wird.

► **Währungsrisiken**

Hauptwährung im Bereich der Flugzeugfinanzierung ist der USD. Neu abzuschließende Leasingverträge und ein späterer Verkaufserlös können daher in USD oder anderen Fremdwährungen anfallen. Niedrigere Kurse einer Fremdwährung im Verhältnis zum Euro als geplant, führen bei Einnahmen aus der Vermietung und dem Verkauf des Flugzeuges in dieser Fremdwährung zu geringeren Erlösen in Euro. Hieraus ergibt sich ein Wechselkursrisiko für den Emittenten. Eine negative Entwicklung der Fremdwährung kann in diesen Fällen gegenüber der Prognoserechnung zu reduzierten Auszahlungen an die Anleger führen.

► **Gesellschaftsrechtliche Risiken**

Es besteht das Risiko, dass einzelne Gesellschafter aufgrund hoher Beteiligungen ein erhebliches Gewicht auf der Gesellschafterversammlung erlangen und dadurch dominierenden Einfluss auf die Beteiligungsgesellschaft gewinnen, was negative Auswirkungen auf die Auszahlungen an die Anleger haben könnte.

► **Genehmigungen**

Für den Betrieb des Flugzeuges ist eine Vielzahl von behördlichen Genehmigungen erforderlich, die größtenteils immer wieder erneuert werden müssen. Sollte die Prolongation der Genehmigungen nicht oder verspätet erfolgen, könnte sich hieraus ein negativer Einfluss auf das wirtschaftliche Ergebnis und die Auszahlungen an die Anleger ergeben.

► **Flugzeugverkauf**

Zum Ende der Fondslaufzeit wird in der Prognoserechnung ein Nettoverkaufserlös für das Flugzeug in Höhe von TUSD 11.300 eingeplant. Der tatsächliche Veräußerungserlös hängt von vielen verschiedenen Faktoren ab, insbesondere der Entwicklung der Luftfahrtmärkte, dem technischen Fortschritt und dem Zustand des Flugzeuges. Auch das Angebot an Flugzeugen eines Typs und die Auffassung der Marktteilnehmer über die technische Zuverlässigkeit und Langlebigkeit des Flugzeuges haben Einfluss auf den Wiederverkaufswert. Sollte das Flugzeug zu einem niedrigeren Preis verkauft werden als prognostiziert, würde dies die Auszahlungen an die Anleger schmälern. Der Veräußerungszeitpunkt ist kalkuliert und kann tatsächlich früher oder später stattfinden. Dies würde die Auszahlungen im Vergleich zur Wirtschaftlichkeitsprognose gegebenenfalls nach hinten verschieben.

Anlagegefährdende Risiken

► **Regulierungsrisiko**

Es besteht die Möglichkeit, dass Aufsichtsbehörden von einer Regulierungspflicht des Emittenten ausgehen oder eine solche während der Fondslaufzeit eingeführt wird. Dieses Risiko besteht



insbesondere im Hinblick auf die Regulierung von „Alternative Investment Fund Managers (AIFM)“ durch die AIFM-Richtlinie, die auch für geschlossene Fonds gilt. Die AIFM-Richtlinie trat am 21. Juli 2011 in Kraft und ist bis zum 22. Juli 2013 in deutsches Recht umzusetzen. Da die Richtlinie dem nationalen Gesetzgeber einen gewissen Umsetzungsspielraum gewährt, steht der Inhalt der deutschen Regelung einschließlich der Übergangsregelungen für bereits emittierte bzw. noch im Vertrieb befindliche Fonds noch nicht fest. Gemäß den Vorgaben der AIFM-Richtlinie besteht für Emittenten u.a. die Pflicht zur regelmäßigen Bewertung der Vermögensgegenstände und zur Beauftragung einer Verwahrstelle, die in etwa die Aufgaben einer Depotbank ausüben soll. Dies wäre mit zusätzlichen Kosten verbunden.

Auch die zur Geschäftsführung befugten Personen müssen zukünftig ggf. durch die BaFin genehmigt werden, was eine Veränderung der Schlüsselpersonen mit sich bringen kann, wenn den derzeitigen Schlüsselpersonen eine Zulassung verweigert würde. Es können weitere Anforderungen und Regularien entstehen, die zur Einschränkung der Geschäftstätigkeit des Emittenten oder des Vertriebs von Eigenkapital und maximal zur Einstellung der Geschäftstätigkeit des Emittenten führen können. Im Ergebnis können sich Regulierungen negativ auf das Ergebnis des Emittenten auswirken und damit die Auszahlungen an die Anleger – bis hin zum Totalverlust der Einlage inkl. Agio – negativ belasten.

► **Mittelverwendungskontrolle**

Mit der Kontrolle der prospektkonformen Verwendung des Emissionskapitals in der Investitionsphase – die im Kapitel *Mittelverwendung und –herkunft* dargestellt ist – ist ein Mittelverwendungskontrolleur beauftragt worden. Dabei handelt es sich um eine formale Kontrolle der Zahlungen in der Investitionsphase. Der Mittelverwendungskontrolleur überprüft jedoch nicht die rechtliche oder wirtschaftliche Konzeption oder die Bonität und Leistungsfähigkeit der Vertragspartner. Die rechtlichen und wirtschaftlichen Risiken sowie das Risiko, dass die Verwendung der Mittel nicht ordnungsgemäß erfolgt, bleiben daher bestehen. Dies kann für die Anleger zu einem Totalverlust des Kommanditkapitals inkl. Agio führen.

► **Einnahmen aus der Vermietung**

Die tatsächlichen Auszahlungen aus der Beteiligung hängen vor allem davon ab, ob der Leasingnehmer Flybe seine Verpflichtungen aus dem Leasingvertrag erfüllt. Sollte der Leasingnehmer die vereinbarte Leasingrate nicht leisten und sich auch kein adäquater Ersatz finden, würde dies zu niedrigeren Einnahmen des Emittenten führen und entsprechend zu niedrigeren Auszahlungen – bis hin zum Totalverlust der Kommanditeinlage inkl. Agio.

Bei negativen externen Einflüssen, wie den Terroranschlägen am 11. September 2001 oder dem europaweiten Flugverbot nach Ausbruch der isländischen Vulkane in 2010/11, aber auch bei einer grundlegenden Änderung der wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen, können der Luftverkehr und damit auch die Fluggesellschaften besonders stark belastet werden. Dies könnte sich negativ auf die Bonität des aktuellen Leasingnehmers oder zukünftiger Mieter auswirken und die Auszahlungen des Emittenten an die Anleger sowie die Substanz der Beteiligungen mindern – bis hin zum vollständigen Verlust der vom Anleger erbrachten Einlage inkl. Agio.

Nach dem Auslaufen des Erstleasingvertrages nach 10 Jahren besteht ein Anschlussvermietungsrisiko. Die tatsächlichen Leasingerlöse bei der Anschlussvermietung können grundsätzlich unter den prognostizierten Raten liegen. Möglicherweise kann ein neuer Mieter nicht rechtzeitig gefunden werden, so dass das Flugzeug ohne Beschäftigung ist. Ferner ist es möglich, dass neue Leasingnehmer ihren Verpflichtungen aus dem Leasingvertrag nicht oder nicht termingerecht nachkommen können.

Ausfallzeiten und/oder niedrigere Leasingraten als kalkuliert, hätten einen negativen Einfluss auf die Höhe der Auszahlungen an die Anleger. Wird der Erstleasingvertrag nicht vollständig erfüllt, kann eine längerfristige Nichtbeschäftigung des Flugzeuges oder eine längerfristige Beschäftigung zu niedrigen Leasingraten auch den Kapitaldienst der Gesellschaft und damit letztendlich die Substanz des Gesellschaftsvermögens gefährden, was zu einem Totalverlust der Kommanditeinlage inkl. Agio für die Anleger führen kann.

Mit einem Wechsel des Leasingnehmers können auch Umbaukosten anfallen, die nicht durch die kalkulierte Anschlussleasingrate kompensiert werden und dadurch die Auszahlungen an die Anleger reduzieren.

► **Liquiditätsrisiko**

Grundsätzlich ergeben sich Liquiditätsrisiken aus der Ungleichheit von Ein- und Auszahlungen und bergen die Gefahr in sich, dass der Emittent mangels liquider Mittel seinen Zahlungsverpflichtungen nicht oder nicht vollständig nachkommen kann. Liquiditätsrisiken können beispielsweise dadurch entstehen, dass Tilgungen und Zinsen an die Bank geleistet werden müssen, die dafür vorgesehenen Leasingeinnahmen durch den Leasingnehmer allerdings nicht, verspätet oder gemindert gezahlt werden. Nicht ausreichende Liquidität des Emittenten kann eine Verringerung der Auszahlungen – bis hin zur Insolvenz – verursachen. Dies könnte zum Totalverlust der Kommanditeinlagen inkl. Agio führen.

► **Allgemeines Luftfahrtrisiko**

Mit ihrer Beteiligung an der HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG tragen Anleger die Risiken, die sich aus dem Kauf und der Vermietung eines Flugzeuges ergeben. Großen Einfluss auf das Ergebnis der Airlines haben u.a. die Treibstoffpreise und das weltwirtschaftliche Umfeld. So führte die Weltwirtschaftskrise im Jahr 2009 zu einem Branchenverlust in Höhe von rund USD 9,9 Mrd. Die diesem Prospekt zugrunde liegenden Annahmen und Erfolgsprognosen wurden u.a. aus Verträgen sowie Marktprognosen abgeleitet. Wegen der grundsätzlichen Unsicherheit der zukünftigen Entwicklung des Luftverkehrsmarktes und der Entwicklung der weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen können der Anbieter und der Emittent keine Gewähr dafür übernehmen, dass die Einnahmen und Ausgaben entsprechend den Prognoserechnungen anfallen werden und die Auszahlungen an die Anleger in prospektierter Höhe erfolgen oder das eingesetzte Kapital der Anleger inkl. Agio zurückgezahlt wird.

► **Fremdfinanzierung**

Die Verpflichtung aus den Darlehensverträgen ist gegenüber dem Eigenkapital des Emittenten vorrangig zu bedienen. Sollte der Emittent seiner Verpflichtung aus dem Darlehensvertrag nicht nachkommen, hat die Bank das Recht, die Zwangsversteigerung des Flugzeuges zu betreiben. Abhängig vom dann erzielten Verwertungserlös besteht die Möglichkeit, dass die Anleger ihre Kommanditeinlagen inkl. Agio ganz oder teilweise verlieren.

Sollte es für die finanzierende Bank zu erhöhten Finanzierungskosten im Rahmen neuer Bankregulierungen wie Basel III kommen, die von der Bank in der Bankmarge und den Liquiditätskosten des Emittenten noch nicht eingepreist wurden, ist sie berechtigt, diese Kosten an den Emittenten weiterzugeben. Der Leasingvertrag sieht in diesem Fall keine Kostenübernahme durch den Leasingnehmer vor. Dies hätte negative Auswirkungen auf die Auszahlung an die Anleger und könnte zu einem Totalverlust inkl. Agio führen.

Abweichungen von den prognostizierten Ergebnissen wirken sich aufgrund der in Anspruch genommenen Fremdfinanzierung stärker auf die Auszahlungshöhe aus als bei einem rein eigenkapitalfinanzierten Fonds, was auch als Hebelwirkung bezeichnet wird.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die finanzierende Bank von ihrem Sonderkündigungsrecht im Darlehensvertrag Gebrauch macht, beispielsweise wenn der Emittent ohne Zustimmung der finanzierenden Bank weitere Besicherungen von Finanzmitteln an dem Flugzeug oder dem Leasingvertrag vornimmt. Gleiches gilt u.a. bei Verletzungen von Informationspflichten oder unrichtigen Angaben seitens des Emittenten. Hierdurch könnte es zur Liquidation des Emittenten kommen, die für den Anleger den Verlust eines erheblichen Teils der Einlage bis hin zum Totalverlust inkl. Agio zur Folge haben kann.

► **Eigenkapitalzwischenfinanzierung**

In den Prognoserechnungen wird aus Vereinfachungsgründen davon ausgegangen, dass alle Kommanditisten ihre Kommanditeinlage in Höhe von insgesamt TEUR 13.200 zum 1. Januar



2013 einzahlen werden. Es ist wahrscheinlich, dass das Emissionskapital bzw. Teile davon erst später eingeworben werden können oder Einzahlungen auf das Kapital später erfolgen. Die Beteiligungsgesellschaft muss das Eigenkapital dann länger zwischenfinanzieren. Sollten die dafür anfallenden Finanzierungskosten (Zins inkl. Marge) die geplanten Auszahlungen auf das Eigenkapital von 7,5% p.a. übersteigen, würde dies die geplanten Auszahlungen an die Anleger verringern.

Auch eine möglich Verlängerung der Eigenkapitalzwischenfinanzierung Tranche A (TEUR 5.222) nach einem Jahr um weitere 9 Jahre birgt das Risiko in sich, dass die Zinsen hierfür dann zu einem hohen Zinsaufwand führen, da der Zinssatz für Tranche A erst fixiert werden müsste und heute noch nicht feststeht. Zudem wären Auszahlungen dann nur noch mit Zustimmung der finanzierenden Bank möglich. Ein hoher Zinsaufwand für Tranche A würde die Auszahlungen an die Anleger reduzieren und könnte zu einem Totalverlust der Kommanditeinlage inkl. Agio führen. Solange Tranche A noch nicht zurückgeführt worden ist, überprüft die finanzierende Bank – beginnend am 27. November 2013 – ob das Verhältnis zwischen Marktwert des Flugzeuges und dem noch ausstehenden Darlehensbetrag (Tranche A + langfristiges Darlehen) im Bereich von der Bank vorgegebener Schwellen liegt. Ein Jahr nach Flugzeugübernahme darf der noch ausstehende Darlehensbetrag nicht mehr als 80% des Marktwertes des Flugzeuges betragen. Dieser Betrag reduziert sich jährlich. Neun Jahre nach Flugzeugübernahme liegt die Schwelle beispielsweise nur noch bei 26% des Marktwertes. Sollte der noch ausstehende Darlehensbetrag oberhalb der Schwellen liegen, muss der Emittent innerhalb von 7 Tagen Sondertilgungen leisten oder Zusatzsicherheiten stellen, sodass der ausstehende Darlehensbetrag inkl. der Sondertilgungen oder Zusatzsicherheiten wieder unterhalb der maximalen Schwelle liegt. Sollte der Emittent nicht in der Lage sein, die geforderten Sondertilgungen zu leisten oder Zusatzsicherheiten zu stellen, ist die finanzierende Bank berechtigt, den Kredit fällig zu stellen und die Verwertung des Flugzeuges zu betreiben. Abhängig vom dann erzielten Verwertungserlös besteht die Möglichkeit, dass die Anleger ihre Kommanditeinlagen inkl. Agio ganz oder teilweise verlieren.

► **Versicherungen**

Der Leasingnehmer ist verpflichtet, die branchenüblichen Versicherungen in marktüblicher Höhe abzuschließen (inklusive Krieg und Terrorismus). Hierbei ist der erforderliche Versicherungsschutz für Schäden Dritter weitgehend durch Auflagen der staatlichen Luftverkehrsbehörden vorgegeben: Existiert kein gültiger Versicherungsschutz, erhält das Flugzeug keine Starterlaubnis. Als Risiko verbleiben Selbstbehalte, nicht ausreichender Versicherungsschutz und branchenübliche Ausschlussklauseln. Letztere können dazu führen, dass die Beteiligungsgesellschaft den Schaden insgesamt selbst tragen muss. Nicht oder nicht ausreichend versicherte Schäden können zu einem vollständigen Verlust der Kommanditeinlage inkl. Agio des Anlegers und zu einer Insolvenz des Emittenten führen.

► **Reputationsrisiko**

Es besteht die Möglichkeit, dass Fluggäste Flugzeugtypen oder Airlines aufgrund bestimmter Vorkommnisse wie technischer Pannen bzw. aus Sicherheitsbedenken bei zukünftigen Buchungen meiden. Das könnte negative Auswirkungen auf die Passagierzahlen von Fluggesellschaften haben, die diesen Flugzeugtyp einsetzen oder bei denen Sicherheitsbedenken bestehen. Auch der Wiederverkaufserlös oder die Erlöse der Anschlussvermietung könnten bei schlechter Reputation niedriger ausfallen als prognostiziert. Dies hätte negativen Einfluss auf die Höhe der Auszahlungen an die Anleger und könnte zu einem teilweisen oder vollständigen Verlust der Zeichnungssumme inkl. Agio führen.

► **Flugverbot, Requirierung**

Sollte aufgrund von Konstruktionsfehlern des Flugzeugtyps oder sonstigen Ereignissen ein Flugverbot für diesen Flugzeugtyp erteilt werden, könnte dies negative Auswirkungen auf den Leasingnehmer, eine Weiterbeschäftigung des Flugzeuges oder auf den Verkauf des Flugzeuges haben. Ebenso kann das Flugzeug aufgrund hoheitlicher Eingriffe requiriert werden, woraus sich Einnahmefälle ergeben können. Dies kann für die Anleger einen Totalverlust der Kommanditeinlage inkl. Agio verursachen.

► **Platzierungs- und Kapitalrisiko**

Die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG garantiert ein Emissionskapital in Höhe von TEUR 5.800 sowie die Bedienung und die Rückführung der Eigenkapitalzwischenfinanzierung Tranche A. Es besteht das Risiko, dass die Garantin ihrer Verpflichtung aus der Platzierungs- und Kapitalaufbringungsgarantie bei nicht ausreichender Einwerbung von Eigenkapital nicht nachkommt. Dies kann bei nicht vertragsgemäßer Rückführung der Eigenkapitalzwischenfinanzierungen zu einer Insolvenz des Emittenten und zu einem vollständigen Verlust der Kommanditeinlage inkl. Agio führen.

► **Rückabwicklung der Beteiligung**

Sollte es zu einer Rückabwicklung der Beteiligung kommen, erhält jeder Anleger seine Einlage abzüglich der bis dahin angefallenen Kosten wie Schadensersatzzahlungen, Vergütungen, Vertriebsprovisionen, Rechts- und Steuerberatungskosten etc. zurück. Es besteht daher das Risiko, dass den Anlegern die geleistete Einlage nicht oder nicht in vollem Umfang zurückerstattet werden kann. Für den Fall der Rückabwicklung bestehen keine besonderen Regelungen.

► **Vertragspartner- und Schlüsselpersonenrisiko**

Die tatsächlichen Auszahlungen aus der Beteiligung am Emittenten sind maßgeblich davon abhängig, dass die Hauptvertragspartner des Emittenten ihren vertraglichen Verpflichtungen nachkommen. Für den Anleger stellt sich dieses Risiko in erster Linie als Bonitätsrisiko der Hauptvertragspartner, insbesondere des Leasingnehmers Flybe dar. Es besteht ferner die Möglichkeit, dass die mit dem Flugzeugmanagement und der Beteiligungsverwaltung beauftragten Unternehmen oder sonstige wesentliche Vertragspartner ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen. Stehen die beauftragten Gesellschaften oder ihr Management nicht mehr zur Verfügung, kann es zu Verzögerungen kommen, bis ein geeigneter Ersatz gefunden wird. Ggf. kann ein Ersatz nur zu nachteiligen Konditionen realisiert werden, was einen Totalverlust der Kommanditeinlage inkl. Agio bewirken kann. Aussagen Dritter, beispielsweise die Bewertungsgutachten, können sich als nicht richtig oder zu optimistisch herausstellen und können gegen-

über den Prognoserechnungen zu verminderten Auszahlungen an die Anleger führen.

► **Fungibilität der Beteiligung**

Eine Beteiligung an einem Flugzeugleasingfonds ist grundsätzlich eine langfristige Investition. Die Laufzeit der Beteiligungsgesellschaft ist bis zum 31. Dezember 2030 geplant. Für den Handel mit Beteiligungen dieser Art existiert kein gesetzlich geregelter Markt. Es ist daher möglich, dass eine Beteiligung nicht, nicht zum gewünschten Zeitpunkt und/oder nur mit Abschlägen veräußert werden kann. Ferner bedarf die Übertragung der Beteiligung der Zustimmung der Treuhänderin und/oder der Geschäftsführung. Diese darf ihre Zustimmung jedoch nur aus wichtigem Grunde verweigern. Als wichtiger Grund gilt beispielsweise, wenn die Übertragung auf einen Dritten erfolgen soll, der in Konkurrenz zur Gesellschaft steht. Veräußerungen und Übertragungen können zudem steuerliche Effekte haben, die im Rahmen der in diesem Prospekt dargestellten steuerlichen Grundlagen nicht ausgeführt werden. Anleger sollten daher vor Übertragung der Beteiligung an einen Dritten fachkundigen Rat einholen.

Anlegergefährdende Risiken

► **Anteilsfinanzierung durch den Anleger**

Eine Anteilsfinanzierung ist vom Anbieter nicht vorgesehen. Sollte der Anleger seine Beteiligung – bzw. einen Teil davon – finanzieren, sind die Zinsen und Tilgungsraten für die Anteilsfinanzierung unabhängig von der Wertentwicklung der Beteiligung zu leisten. Für den Anleger besteht deshalb das Risiko, dass er diese Zahlungen erbringen muss, ohne Auszahlungen aus seiner Beteiligung zu erhalten. Kommt es zu einem Totalverlust der Beteiligung inkl. Agio, müssen die Anleger den Kapitaldienst aus eigenen Mitteln leisten. Dies kann zu einer Privatinsolvenz führen. Bei vorzeitiger Beendigung einer Anteilsfinanzierung kann eine Vorfälligkeitsentschädigung anfallen.



► **Internationale Rechtssysteme und Haftung im Ausland**

Der Leasingvertrag mit Flybe und weitere wesentliche Verträge und Verordnungen unterliegen englischem Recht. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass künftige Verträge unter anderen Rechtssystemen abgeschlossen werden oder Ansprüche unter anderen Rechtssystemen entstehen, beispielsweise durch den Einsatz des Flugzeuges im Ausland. Es können in fremden Rechtssystemen Ansprüche gegen den Emittenten entstehen, die dem deutschen Recht fremd sind. Ebenso können sich Rechtsansprüche als nicht durchsetzbar erweisen oder hohe Kosten verursachen, was zu einer Reduzierung der Auszahlungen an die Anleger bis hin zum Totalverlust der Kommanditeinlage inkl. Agio führen kann.

Es ist ferner möglich, dass durch den Flugbetrieb Schäden im Ausland entstehen, die nicht oder nicht ausreichend versichert sind. In einem solchen Fall haftet zunächst der Leasingnehmer. Sollte dieser nicht zahlungsfähig sein, kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Emittent als rechtlicher Eigentümer des Flugzeuges in Anspruch genommen wird. Möglicherweise erkennt in diesem Fall ein ausländisches Gericht die nach deutschem Recht bestehende Haftungsbeschränkung der Kommanditisten nicht an, so dass es zu einer unbeschränkten Haftung des Anlegers mit seinem Auslandsvermögen kommen kann, was zu einem vollkommenen Verlust des Auslandsvermögens des Anlegers führen könnte. Dies könnte die Privatinsolvenz des Anlegers zur Folge haben.

► **Haftung des Anlegers im Inland**

Die Haftung der Anleger beträgt mit Eintragung in das Handelsregister 5% der Kommanditeinlage (Haftsumme). Die unmittelbare Haftung erlischt mit Einzahlung der Kommanditeinlage. Erst wenn die Anleger während der Fondslaufzeit Auszahlungen erhalten, die dazu führen, dass die jeweiligen Kapitalkonten unter den Betrag der Haftsumme sinken, lebt die persönliche Haftung hinsichtlich dieses Differenzbetrages wieder auf. Eine über den Betrag der Haftsumme hinausgehende Haftung der Anleger bis zur Höhe der empfangenen Auszahlungen kann sich ergeben, wenn Auszahlungen an Anleger unter Ver-

stoß gegen die Vorschriften der §§ 30 ff. GmbHG erfolgen, obwohl die Vermögenslage der Gesellschaft solche Auszahlungen nicht erlaubt oder die Beteiligungsgesellschaft Insolvenz anmelden muss. Sollten dem Anleger die bereits geleisteten Auszahlungen nicht mehr zur Verfügung stehen und er auch sonst über kein Vermögen verfügen, könnte dies zu einer Privatinsolvenz führen. Scheidet ein Anleger aus der Gesellschaft aus oder wird die Gesellschaft beendet, kann eine fünfjährige Nachhaftung für zu diesem Zeitpunkt dem Grunde nach bereits entstandene Verbindlichkeiten bis zur Höhe der Haftsumme entstehen (§ 160 Abs. 1 HGB).

► **Maximales Risiko**

Eine Gefährdung des Privatvermögens des Anlegers über den Totalverlust der Beteiligung inklusive Agio hinaus – bis zur Privatinsolvenz des Anlegers und damit das maximale Risiko – kann sich aus einer etwaigen persönlichen Anteilsfinanzierung, aus der Haftung für Gesellschaftsverbindlichkeiten und aus der Nichtanerkennung der nach deutschem Recht bestehenden Haftungsbeschränkung durch ein ausländisches Gericht ergeben.

Weitere wesentliche tatsächliche und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Vermögensanlage existieren nach Kenntnis des Anbieters nicht. Für die Beurteilung der Wesentlichkeit sind als Kriterien Risikopotential und Eintrittswahrscheinlichkeit herangezogen worden.

Der Flugzeugmarkt

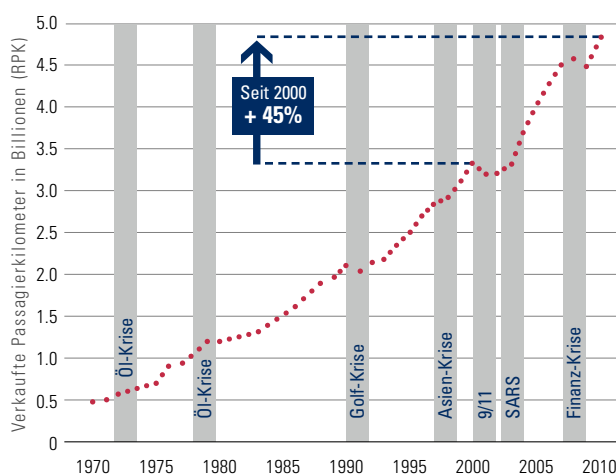
Der Luftverkehr konnte in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierliches Wachstum verzeichnen. Wachstumsstärkstes Marktsegment war der Regionalverkehrsmarkt mit Zuwachsraten von über 10% p.a. in den letzten 35 Jahren. Ausgelöst wurde das Wachstum u.a. durch günstige Flugverbindungen, die viele Passagiere zum Umsteigen von Bahn, Bus und Auto auf Regionalflugzeuge veranlassen. Da niedrige Betriebskosten ausschlaggebend bei der Kaufentscheidung sind, geht der Trend zu größeren Regionalflugzeugen mit 60 bis 99 Sitzen. In diesem Marktsegment wird für die nächsten 20 Jahre fast eine Verdreifachung der Flotte auf 6.800 Einheiten erwartet. Der Regionalflugzeugmarkt erwies sich in der Vergangenheit auch unbeeindruckt gegenüber Luftfahrtkrisen und konnte sogar in diesen Zeiten die Passagierzahlen weiter erhöhen. Eine Ursache hierfür ist sicherlich, dass ein erhöhtes Kostenbewusstsein der Fluggäste in Krisenzeiten zu einer Verschiebung vom Linien- zum Regionalflugverkehr führt.

Der wirtschaftliche Erfolg des Fonds hängt von der Höhe der Mietraten des Erst-Leasingvertrages und von den Vermarktungsmöglichkeiten (Anschlussvermietung und Verkauf) des Flugzeuges nach Ende der Erstvermietung ab. Neben dem technischen Zustand des Flugzeuges und der Triebwerke ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor daher die Entwicklung des Luftverkehrsmarktes.

Der Luftverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierliche Zuwachsraten verzeichnen können. Seit dem Jahr 1971 beträgt die durchschnittliche jährliche Steigerung des Passagieraufkommens – gemessen in verkauften Passagierkilometern (Revenue Passenger Kilometres, kurz RPK) – rund 6,3%. Dabei hat sich das Wachstum über die Jahre als recht krisenfest erwiesen. Beispielsweise führten die Terroranschläge vom 11. September 2001 nur zu einem kurzfristigen Rückgang der Passagierzahlen, die durch überproportionales Wachstum in den Folgejahren wieder weitgehend ausgeglichen werden konnten. So nahm der Flugverkehr im Jahre 2004 um 16,7% und im Jahr 2005 um 7% zu. Ähnlich resistent zeigte sich der

Luftverkehr gegenüber anderen negativen Ereignissen wie der Asien- oder Golf-Krise. Auch vom jüngsten Abschwung in Folge der weltweiten Finanzkrise erholt sich die Luftfahrt schneller, als von vielen Experten erwartet.

Entwicklung des weltweiten Flugverkehrs



(Quelle: ICAO, Airbus)

Wie gut sich die Luftfahrt von den Auswirkungen der weltweiten Finanzkrise im Jahr 2009 erholen konnte, die immerhin zum größten Rückgang der weltweiten Konjunktur seit dem Zweiten Weltkrieg führte, zeigen die Zahlen des Weltluftfahrtverbandes IATA für die Jahre 2010 und 2011. Nach einem Branchenverlust im Jahr 2009 von rund USD 9,9 Mrd. konnte bereits im Folgejahr wieder ein Branchengewinn in Höhe von USD 18 Mrd. erwirtschaftet und damit die Verluste überkompensiert werden. Und auch das Jahr 2011 verlief trotz steigender Treibstoffpreise und einer Verschärfung der europäischen Schuldenkrise mit einem Branchengewinn in Höhe von EUR 8,4 Mrd. durchaus gut. Für die Jahre 2012 und 2013 werden von der IATA Gewinne in Höhe von USD 4,1 Mrd. und von USD 7,5 Mrd. prognostiziert. Größte Gefahren bleiben die europäische Schuldenkrise und weiter steigende Treibstoffkosten. Zudem haben neue Umweltabgaben Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Fluggesellschaften. Um die Profitabilität zu erhöhen, wird es für Airlines daher immer wichtiger, eine treibstoffeffi-



ziente Flugzeugflotte zu betreiben. Diese Notwendigkeit wurde bereits in den vergangenen Jahren erkannt und überwiegend beherzigt: Obwohl der internationale Flugverkehr in den Jahren 2000 bis 2010 um rund 45% zunahm, stieg der weltweite Treibstoffverbrauch bei den Fluggesellschaften im gleichen Zeitraum nur um 3%. Positiv zu werten ist ferner, dass die Fluggesellschaften weltweit ein vorausschauendes Kapazitätsmanagement betreiben. Mit einer Kapazitätsausweitung (Passage und Cargo) von rund 3,2% liegt diese unterhalb der prognostizierten Zunahme der Nachfrage um 3,6%. Die stärkere Auslastung der Flugzeugflotte sollte tendenziell die Ticketpreise stützen bzw. sogar erhöhen.

Die Aussichten für die nächsten 20 Jahre werden von Luftfahrtexperten weiterhin positiv gesehen. Boeing erwartet z.B. ein durchschnittliches Wachstum des weltweiten Luftverkehrs von rund 5% p.a. Die regionalen Wachstumserwartungen unterscheiden sich voneinander, auf keinem Kontinent – außer Nord-

amerika – liegen sie jedoch unter 4% p.a. Für Europa wird von Airbus innerhalb dieses Zeitraums eine durchschnittliche Zunahme des Passagierluftverkehrs von 4,4% p.a. prognostiziert. Wachstumstreiber sind vor allem die Länder China, Indien, Russland und Brasilien. In den letzten 10 Jahren verzeichnete der Luftverkehr in diesen Ländern Wachstumsraten von fast 10% pro Jahr. Auch in den nächsten Jahren wird für diese Länder ein überproportional starkes Wachstum vorhergesehen.

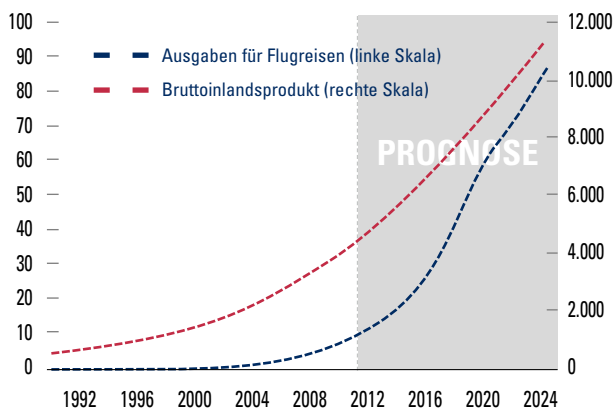
Gründe für das anhaltende Luftverkehrswachstum liegen u.a. in einem zusätzlichen Bedarf an Geschäftsreisen, der durch eine zunehmende Arbeitsteilung in einer globalisierten Wirtschaft verursacht wird. Dies gilt sowohl für den Personen- als auch für den Frachtverkehr.

Weitere Wachstumsimpulse sind von dem steigenden Tourismus in den wirtschaftlich stark wachsenden und bevölkerungsreichen Ländern wie China (1,3 Mrd. Einwohner) oder Indien



(1,1 Mrd. Einwohner) zu erwarten. Im Vergleich zu den westlichen Volkswirtschaften besteht hier ein signifikanter Nachholbedarf. So absolviert im Durchschnitt jeder US-Bürger drei Flugreisen pro Jahr, in China sind es erst 0,3 und in Indien 0,1.

Chinas Ausgaben für Flugreisen im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt (in Mrd. USD/Wechselkurs 2005)



(Quelle: Bombardier, 2012 und IHS Global Insight)

Es ist davon auszugehen, dass das starke Wirtschaftswachstum in den genannten Ländern zu einem steigenden Einkommen der Bevölkerung führen wird und dadurch auch zu einem erhöhten Urlaubsreiseverkehr. Das enorme Potential Chinas und Indiens spiegelt sich in der Luftverkehrsprognose von Airbus wider: Für China prognostiziert Airbus eine Verdoppelung des inländischen Flugverkehrs alle 5 Jahre, in Indien werden in diesem Bereich Wachstumsraten bis zum Jahr 2015 von 16,4% p.a. und bis zum Jahr 2025 von 12,3% p.a. vorhergesehen.

Auf der Angebotsseite werden die massiven Kapazitätserweiterungen voraussichtlich das Wachstum des Luftverkehrs beflügeln. Beinahe alle großen Flughäfen der Welt haben einen Ausbau ihrer Start- und Landekapazität für die nächsten Jahre angekündigt.

Auch die Liberalisierung des internationalen Luftverkehrs, d.h. der weitere Abbau internationaler Wettbewerbsbeschränkungen, sollte sich als Wachstumstreiber der Branche erweisen. Bestehen momentan noch eine Vielzahl von bilateralen Abkommen, die heute den Marktzugang zwischen einzelnen Ländern regulieren und begrenzen, sollten diese in den nächsten Jahren durch liberalere multilaterale Abkommen abgelöst oder vollständig aufgehoben werden.

Durch den Abbau innerstaatlicher Regulierungen (Deregulierung des Luftverkehrs) hat der Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften zugenommen. Infolgedessen ist der erzielbare Ticketpreis pro Passagierkilometer tendenziell gesunken. Dies hat die Anbieter dazu bewogen, ihre Stückkosten weiter zu senken und zu einem starken Wachstum sogenannter Low-Cost-Carrier geführt. So ist der Marktanteil der Low-Cost-Carrier am gesamten innereuropäischen Verkehr von 7% im Jahr 2000 bereits auf 26% im Januar 2010 angestiegen. Die Low-Cost-Carrier reduzieren das Produkt "Lufttransport" auf die Kernleistung und generieren durch günstige Flugtarife überproportional steigende Nachfrage. Menschen, die sonst mit Bahn, Bus, Fähre, Auto gefahren wären, nutzen nun das Flugzeug als Verkehrsmittel. Einsparpotentiale für die Fluggesellschaften ergeben sich u.a. durch die Streckenwahl (kleinere Flughäfen in der Umgebung der Reiseziele haben meist niedrigere Flug-



hafengebühren), den Direktverkauf der Flugtickets über das Internet oder telefonisch, kürzere Standzeiten der Flugzeuge, niedrigere Personalkosten, weniger Serviceleistungen sowie den Einsatz wirtschaftlicher Flugzeugtypen mit günstigeren Betriebskosten. Zielgruppe sind preisbewusste Freizeit-Passagiere und kostenbewusst reisende Geschäftsleute auf Kurz- und Mittelstrecken. Auf Langstrecken konnten sich Low-Cost-Carrier bisher nicht etablieren.

Um die prognostizierte steigende Nachfrage nach Luftbeförderung bedienen zu können, reicht es bei weitem nicht aus, die vorhandenen Kapazitäten effizienter zu nutzen. Vielmehr besteht die Notwendigkeit, die Kapazitäten auszuweiten. Laut einer Studie von Boeing wird sich allein die weltweite Jet-Flugzeugflotte von 19.890 Flugzeugen im Jahr 2011 auf 39.780 Flugzeuge im Jahr 2031 in den nächsten 20 Jahren in etwa verdoppeln. Von diesen 39.780 Flugzeugen sollen nur noch rund 5.780 Einheiten aus der aktuellen Flugzeugflotte stammen. Boeing geht davon aus, dass in etwa 34.000 Flugzeuge bis zum Jahr 2031 ausgeliefert werden.

Neben der Wirtschaftlichkeit ist Sicherheit das bestimmende Thema in der Luftfahrt. Die Sicherheitsstatistik des Jahres 2011 zeigt, dass das Flugzeug weiterhin eines der sichersten Transportmittel ist. Nach einer Erhebung des Luftfahrtverbandes IATA erreichte die Unfallrate bei in westlichen Ländern gebauten Flugzeugen im vergangenen Jahr ein historisches Tief. Die Unfallrate wird im Verlust von Flugzeugen gemessen, die zerstört oder so sehr beschädigt wurden, dass sie nicht mehr repariert werden können. Nach IATA-Angaben lag diese Quote 2011 bei 0,37, d.h. dass sich 0,37 schwere Unfälle je einer Millionen Flüge ergaben bzw. ein Unfall alle 2,7 Millionen Flüge.

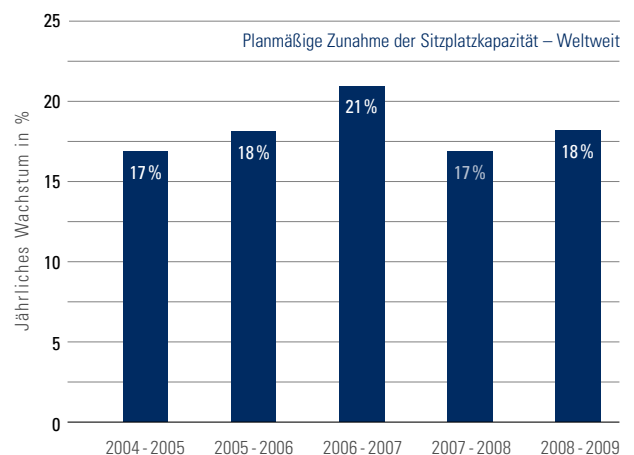
Der Regionalflugzeugmarkt

Als Regionalverkehr wird in der Regel der Einsatz von Flugzeugen mit einer Kapazität von bis zu 149 Sitzen bezeichnet. Regionalflugzeuge werden vor allem als Zubringerdienst für die großen Verkehrsdrehkreuze der Linienfluggesellschaften oder zur selektiven Verbindung einzelner Regionalzentren eingesetzt. Generell ist zu beobachten, dass das seit langem

bestehende "Hub-and-Spoke"-System (wörtlich: Nabe und Speiche; in Deutschland wird meist der Begriff Drehkreuz verwendet) zunehmend durch Punkt-zu-Punkt-Verbindungen (Direktverbindungen) ergänzt wird. Regionalfluggesellschaften bieten ihre Dienste unter eigener Marke, als Franchise-Nehmer oder in Kooperation mit anderen Gesellschaften an.

Der Regionalverkehr war in den vergangenen Jahrzehnten das wachstumsstärkste Marktsegment im Luftverkehr. Seit dem Jahr 1971 liegt die jährliche Steigerung des Passagieraufkommens in diesem Segment bei über 10% pro Jahr. Zum Vergleich: Bei Linienfluggesellschaften lag das Wachstum bei rund 4% p.a. Wie die nachfolgende Grafik zeigt, lag die Wachstumsrate im Segment der 60 bis 99-sitzigen Regionalflugzeuge in den Jahren Jahr 2004 bis 2009 sogar bei rund 18% pro Jahr.

Große Regionalflugzeuge (60 - 99 Sitze) mit starkem Wachstum



(Quelle: OAG Schedule, 2005 - 2009)

Der Regionalflugzeugmarkt erwies sich in der Vergangenheit auch unbeeindruckt gegenüber Luftfahrtskrisen und konnte sogar in diesen Zeiten die Passagierzahlen weiter erhöhen. Eine Ursache hierfür ist sicherlich, dass ein erhöhtes Kostenbewusstsein der Fluggäste in Krisenzeiten zu einer Verschiebung vom Linien- zum Regionalflugverkehr führt.

Veränderung der Passagierzahlen während verschiedener Luftfahrtkrisen

	Linien (Mainline)	Regional
Golfkrieg	-4 %	+19 %
Asienkrise	-1 %	+10 %
11.9.2001/ Irakkrieg/ SARS	-3 %	+32 %

(Quelle: Bombardier, 02/2006)

Zukünftig sollten auch die aufstrebenden Länder Indien und China vermehrt Regionalflugzeuge bestellen. Bombardier erwartet beispielsweise, dass China 2.200 neue Regionalflugzeuge in der Größenklasse 60 bis 149 Sitzplätze bis zum Jahr 2031 benötigt.

Starkes Wachstum bei größeren Regionalflugzeugen

Die Aussichten für den Regionalflugzeugmarkt werden sehr positiv für die nächsten 20 Jahre gesehen, hängen allerdings stark vom Flugzeugtyp ab. Da die Einsparung von Betriebskosten bei steigendem Passagieraufkommen heute ein ausschlaggebender Faktor bei der Kaufentscheidung ist, geht der Trend zu größeren und treibstoffsparenden Regionalflugzeugen. Besonders hohe Zuwachsraten erwartet Bombardier dementsprechend bei Regionalflugzeugen mit 60 bis 99 Sitzplätzen. Bestand die Flugzeugflotte in diesem Segment 2011 noch aus 2.500 Flugzeugen, wird für das Jahr 2031 eine Erweiterung auf 6.800 Flugzeuge prognostiziert. Für jedes Flugzeug, welches aus dem Markt austritt, sollen rund 5 neue Flugzeuge ausgeliefert werden. Ebenfalls stark wachsen soll die Flotte der Flugzeuge mit einer Kapazität zwischen 100 und 149 Sitzplätzen. Hierfür wird ein Anstieg von 5.100 auf 9.000 Einheiten vorhergesehen. Diese beiden Marktsegmente werden damit immer mehr zum Herzstück des wachstumsstarken Regionalverkehrs. Kleinere Regionalflugzeuge mit weniger als 60 Sitzplätzen werden hingegen auf Grund der hohen operativen Kosten deutlich an Bedeutung verlieren und immer mehr durch größere Regionalflugzeuge ersetzt. Die nachfolgende Tabelle fasst die Wachstumserwartung Bombardiens für den Flugzeugmarkt mit bis zu 150 Sitzen zusammen:

Wachstumsprognose für Flugzeuge mit bis zu 150 Sitzen

Anzahl Sitze	Flotte 2011	Auslieferungen (Prognose)	Marktaustritte (Prognose)	Flotte 2031 (Prognose)
20-59	3.600	300	2.700	1.200
60-99	2.500	5.600	1.300	6.800
100-149	5.100	6.900	3.000	9.000
Summe	11.200	12.800	7.000	17.000

(Quelle: Bombardier, 2012)

Begründet wird das überproportional starke Wachstum größerer Maschinen u.a. damit, dass das Passagieraufkommen auf bisher wenig frequentierten Strecken zunimmt, wodurch die Wirtschaftlichkeit größerer Regionalflugzeuge erhöht wird. Durch den Einsatz größerer Regionalflugzeuge sinken die Betriebskosten pro Sitz erheblich. So liegen die Betriebskosten pro Sitz bei einem Regionaljet mit 50 Sitzen ca. 25 % über denen eines modernen Regionaljets mit 88 Sitzen.

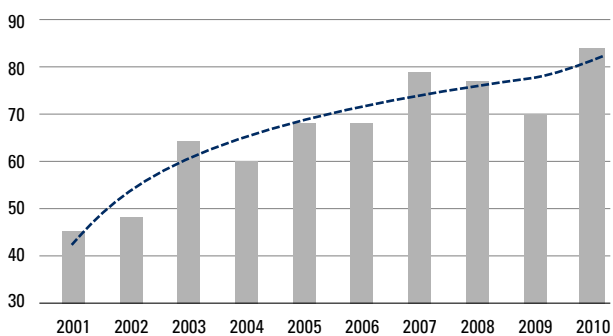
Wesentliche Faktoren bei den Betriebskosten sind die Personal- und Treibstoffkosten. Beinahe unabhängig von der Flugzeuggröße fallen die Personalkosten an, so dass diese umgerechnet pro Sitzplatz bei größeren Regionalflugzeugen deutlich unter denen bei kleineren liegen. Ähnlich verhält es sich mit den Treibstoffkosten. Durch die steigenden Kerosinpreise sind kleinere Regionaljets in den letzten Jahren immer unwirtschaftlicher geworden. Beispielsweise liegt der Treibstoffverbrauch pro Sitzplatz bei einer CRJ 200 rund 20 % über dem einer Embraer E175. Im Januar 2008 wurden für Rohöl erstmals in der Geschichte USD 100 je Barrel gezahlt, im Juni 2008 lag der Preis bereits über USD 140. Fluggesellschaften mit einer Flugzeugflotte mit hohem Treibstoffverbrauch wurden im Jahr 2008 bei einem Anteil der Kerosinkosten an den operativen Gesamtkosten von bis zu 60 % (im Branchendurchschnitt lag der Anteil zwischen 30 % und 40 %) finanziell schwer belastet. So führten besonders die hohen Treibstoffpreise zu einem Branchenverlust im Jahr 2008 von rund USD 16,0 Mrd. Seit einem Allzeithoch von knapp unter USD 150 im Juli 2008 sind die Ölpreise aufgrund der nachlassenden Weltkonjunktur kurzzeitig bis auf unter USD 50 zurückgegangen, ziehen seitdem



allerdings wieder kontinuierlich an. Im Jahr 2011 lagen die Treibstoffpreise im Jahresdurchschnitt sogar auf einem historischen Höchstniveau. Zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung lag der Ölpreis (WTI) bei rund USD 85 je Barrel. Langfristig wird erwartet, dass Öl teuer bleibt. Die steigende Nachfrage aus Ländern wie China und Indien sollte weiterhin preistreibend wirken. Auch viele Experten gehen für die nächsten Jahre weiterhin von hohen Treibstoffpreisen aus, was die Nachfrage nach ökonomisch und ökologisch vorteilhaften Regionalflugzeugen unterstützen sollte.

Vor allem wegen der abnehmenden Betriebskosten wächst daher bei neu ausgelieferten Regionalflugzeugen die durchschnittliche Anzahl an Sitzen seit dem Jahr 2000 fast kontinuierlich. Lag sie im Jahr 2001 noch bei 46 Sitzen, stieg sie bis zum Jahr 2010 bereits auf 83 an.

Sitzplatzanzahl bei neuen Regionalflugzeugen



(Quelle: Bombardier, 2010)

Scope Clauses

Förderlich für das Größenwachstum bei Regionalflugzeugen ist zudem eine Aufweichung der Scope Clauses, d.h. den Tarifvereinbarungen zur Begrenzung des Einsatzes von Regionalflug-

zeugen einer bestimmten Größe bei einer bestimmten Fluggesellschaft. Scope Clauses reglementieren, wie viele Strecken eine Fluggesellschaft an ihre Regionalflugpartner abgeben darf und/oder wie groß die Flugzeuge der Regionalflugpartner sein dürfen. Der Grund für diese Regelungen liegt u.a. darin, dass die Piloten der Linienfluggesellschaften befürchteten, dass zu viele Strecken durch die Regionalflugpartner bedient werden, bei denen die Gehälter der Piloten meist deutlich geringer sind. Die derzeitige und zukünftig zu erwartende Lockerung der Scope Clauses ermöglicht es den Regionalfluggesellschaften, mehr Regionalflugzeuge mit einer höheren Passagierkapazität auf zahlreichen Routen zu betreiben. Insbesondere in den USA erwarten viele Experten im Rahmen des Insolvenzverfahrens der American Airlines ein Aufweichen der Scope Clauses und damit verbunden eine Vielzahl an Bestellungen von Regionaljets in der Größenklasse 70 bis 90-Sitzplätze, um die vergleichsweise ineffizienten 50-sitzigen Regionaljets zu ersetzen, die noch in sehr hohen Stückzahlen in den USA in Betrieb sind.

Regionalflugzeughersteller

In den 90er Jahren hat in der Industrie von Regionalflugzeugen eine zunehmende Konzentration stattgefunden, da eine Reihe von Herstellern fusionierten, den Betrieb eingestellt oder den Bau von Regionalflugzeugen aufgegeben haben. Renommiertere Hersteller wie Fokker, Dornier und Saab schieden in dieser Zeit aus dem Markt aus. Der Weltmarkt für die derzeit in Produktion befindlichen Regionaljets wird momentan von zwei Herstellern dominiert: Bombardier und Embraer. Neue Marktteilnehmer werden in Zukunft der russische Flugzeughersteller Sukhoi und das chinesische Unternehmen Commercial Aircraft Corporation of China Ltd. (COMAC) sein, die es zunächst aber schwer haben dürften, westliche Airlines als Käufer zu gewinnen. Auch Mitsubishi plant den Einstieg in den Regionalflugzeugmarkt, dies aber nicht vor dem Jahr 2015.

Das Anlageobjekt

Anlageobjekt

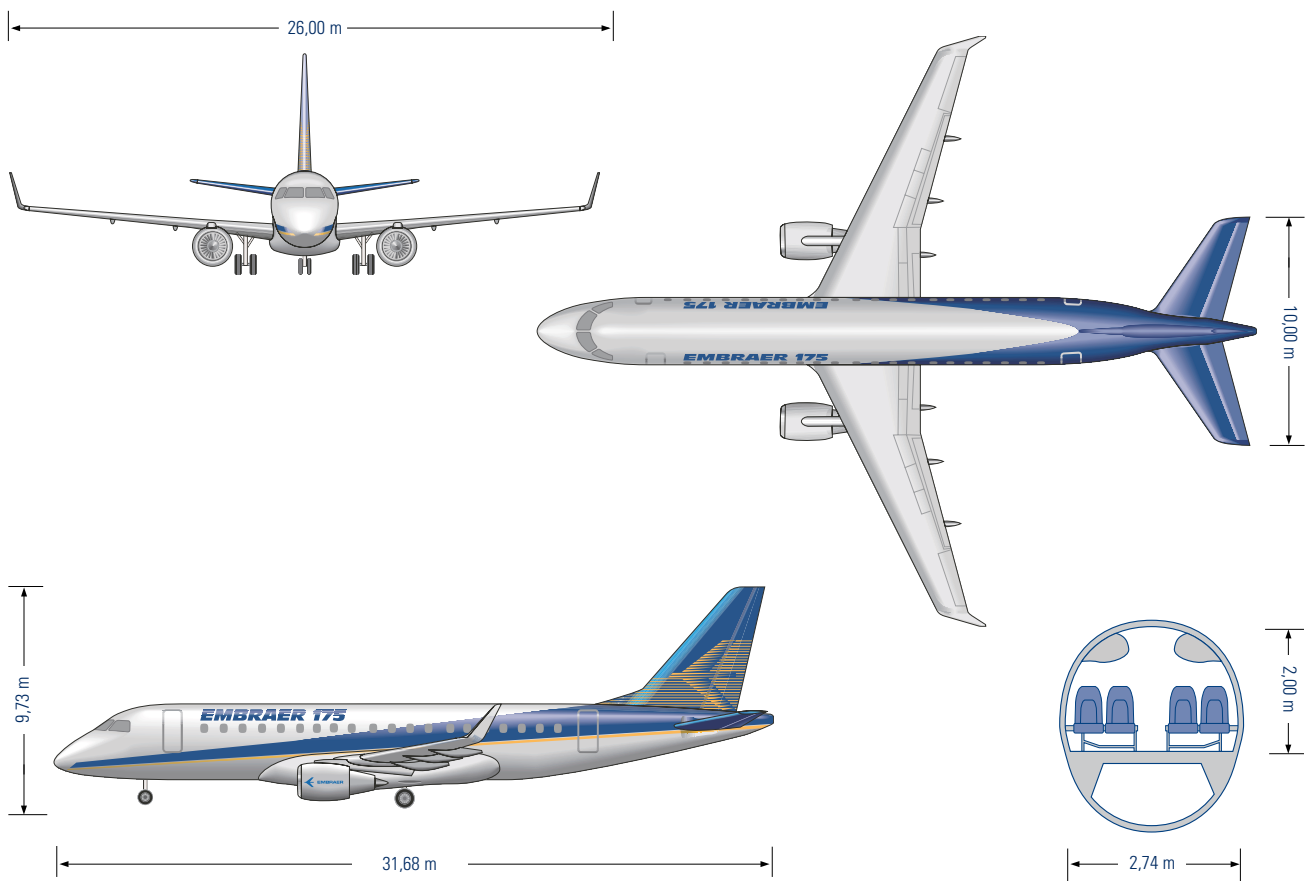
Anlageobjekt des Emittenten ist ein modernes Regionalflugzeug des Typs Embraer E175 für 88 Passagiere. Das Fondsflugzeug gehört zur erfolgreichen „E-Jet-Familie“ des Herstellers Embraer, welcher gemeinsam mit dem kanadischen Hersteller Bombardier momentan den Markt für Regionaljets beherrscht. Die Familie bzw. Baureihe umfasst die Flugzeugtypen Embraer 170, 175, 190 und 195, mit einer Passagierkapazität zwischen 70 und 124 Sitzplätzen. Die gesamte Baureihe wurde von Grund auf neu entwickelt (Erstauslieferung der E175 erfolgte im Juli 2005), um die Lücke zwischen den 70- und den 120-sitzigen Flugzeugen zu schließen, die bis Anfang des neuen Jahrtausends bestand. Aufgrund dieser Lücke waren viele Fluggesellschaften in der Vergangenheit gezwungen, Strecken weniger effizient zu betreiben. So wurden Strecken mit zu großen oder zu kleinen Flugzeugen bedient. Eine profitable Nutzung konnte dadurch häufig nicht erreicht werden, da entweder die Auslastung zu gering war, um die bei großen Flugzeugen höheren Betriebskosten zu decken oder das Flugzeug nicht über genügend Sitze verfügte, um generell die Fixkosten langfristig erwirtschaften zu können. Gestiegene

Treibstoffpreise machen beispielsweise mittlerweile den wirtschaftlichen Einsatz 50-sitziger Regionaljets fast unmöglich. Weltweit setzen mehr als 60 Fluggesellschaften die E-Jets ein, u.a. Flybe, Lufthansa und KLM. Von der gesamten E-Jet-Familie wurden bisher über 1.000 Flugzeuge verkauft. Im Segment der Regionaljets mit einer Kapazität zwischen 61 und 120 Sitzplätzen ist Embraer Marktführer mit einem Weltmarktanteil von 43%. Der geschätzte Marktwert des Fondsflugzeuges gemäß den vorliegenden Gutachten liegt rund USD 1 Mio. über dem Kaufpreis, da der Leasingnehmer als größter Besteller der E175 den Mengenrabatt direkt an die Fondsgesellschaft weitergibt.

Technische Daten

Flugzeugtyp	Embraer E175 STD
Hersteller	Embraer
Triebwerke	2 General Electric CF34-8E5
Reichweite	3.700 km
Passagierkapazität	88 Sitzplätze
Max. Geschwindigkeit	870 km/h
Max. Abfluggewicht	34.998 kg
Seriennummer	17000355





Ablieferungs- / Übernahmedatum 27. November 2012
bzw. geplanter
Herstellungszeitpunkt

Flügelspanweite	26,00 m
Gesamtlänge	31,68 m
Gesamthöhe	9,73 m

Die HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG hat am 27. November 2012, im Rahmen einer Abtretung der Ansprüche aus dem Kaufvertrag zwischen Flybe und Embraer durch den Leasingnehmer das Flugzeug direkt vom Hersteller übernommen. Durch den Einstieg in den Kaufvertrag profitiert der Emittent vom Mengenrabatt des Bestellers. Der Kaufpreis inkl. Anschaffungsnebenkosten beträgt

ca. USD 26,6 Mio. Der Kaufpreis wurde am Übernahmetag des Flugzeuges gezahlt. Das Flugzeug wurde nicht von Personen, die in den §§ 3, 7 oder 12 VermVerkProspV genannt werden – hierzu zählen Anbieter/Prospektverantwortlicher, Gründungsgesellschafter, Gesellschafter zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung, Mitglieder der Geschäftsführung des Emittenten, die Treuhänderin und der Mittelverwendungskontrolleur – erworben. Diesen Personen stand und steht daher kein Eigentum und auch keine dingliche Berechtigung am Anlageobjekt oder an wesentlichen Teilen desselben zu.

Anlagepolitik ist das Einwerben und Investieren von Kommanditkapital, um den Erwerb des Fondsflugzeuges zu ermöglichen. Die Anlagestrategie des Emittenten besteht darin, durch die Verfol-

gung der Anlagepolitik das Anlageziel zu verwirklichen. Anlageziel ist die Erzielung von Erträgen aus der Vermietung und der Veräußerung des Fondsflugzeuges. Das Flugzeug wurde bereits übernommen und an den Leasingnehmer übergeben. Hierfür wurden am 27. November 2012 der Kauf-, der Leasing- und der langfristige Darlehensvertrag unterschrieben und die Finanzierungen in Anspruch genommen (Realisierungsgrad). Eine Änderung der Anlagestrategie oder Anlagepolitik ist nicht vorgesehen, kann jedoch durch satzungsändernden Gesellschafterbeschluss des Emittenten mit einer Mehrheit von 75% der abgegebenen Stimmen vorgenommen werden.

Über die Anschaffung und Herstellung des Anlageobjektes sowie über wesentliche Teile davon ist der Kaufvertrag vom 27. November 2012 geschlossen worden. Dieser ist im Abschnitt *Rechtliche Grundlagen* auf der Seite 78 aufgeführt.

Die gesamten Nettoeinnahmen aus der Einwerbung des Kommanditkapitals werden für den Erwerb des Flugzeuges bzw. die Rückführung der Eigenkapitalzwischenfinanzierungen sowie den Aufbau einer Liquiditätsreserve verwendet. Für sonstige Zwecke werden die Nettoeinnahmen nicht genutzt. Da die Nettoeinnahmen für die Realisierung der Anlagestrategie und der Anlagepolitik der Vermögensanlage allein nicht ausreichen, ist planmäßig noch ein langfristiges Darlehen aufgenommen worden.

Bis zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung wurden keine Derivate und Termingeschäfte getätigt. Deren Einsatz ist auch nicht geplant.

Hersteller

Embraer ist ein brasilianisches Unternehmen mit Sitz in São José dos Campos, welches am 19. August 1969 gegründet wurde und sich zunächst vollständig im Staatsbesitz befand. Im Jahr 1994 erfolgte die Privatisierung und damit einher gingen eine rasche Marktexpansion und die Diversifikation des Produktportfolios. Seit dem Jahr 2000 ist Embraer auch an der New York Stock Exchange (NYSE) gelistet. Das Unternehmen ist fünftgrößter Exporteur Brasiliens und hat weltweit 17.265 Beschäftigte. Bis heute wurden über 5.000 Flugzeuge in rund

100 Länder auf 5 Kontinenten verkauft. Mit seinem vielfältigen Portfolio liefert sich Embraer einen Wettstreit mit dem kanadischen Konkurrenten Bombardier um Platz drei der weltweit größten Hersteller von Verkehrsflugzeugen, nach Boeing und Airbus. Embraer produziert sowohl Flugzeuge für den zivilen als auch den militärischen Sektor. Neben dem Hauptsitz in der Nähe von São Paulo unterhält Embraer Büros und Servicestützpunkte in Australien, der Volksrepublik China, Frankreich, Portugal, Singapur und den USA. Der Umsatz für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2011 belief sich auf rund BRL 9,86 Mrd. (BRL = Brasilianischer Real/ Wechselkurs USD/BRL zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung ca. bei 2,00), was einer Zunahme von 5% gegenüber dem Vorjahr entsprach. Der operative Gewinn lag bei rund BRL 521,8 Mio. Größtes Segment im Embraer Konzern ist der kommerzielle Luftfahrtbereich mit einem Anteil von 64% am Gesamtumsatz. Es folgen die Bereiche Businessjets mit 19% und der Verteidigungssektor mit 15%. Ausgeliefert wurden im Geschäftsjahr 2011 105 Regionaljets, 99 Businessjets sowie 12 Militärflugzeuge. Der Auftragsbestand umfasste zum Jahresende 2011 Festbestellungen im Wert von USD 15,4 Mrd. Im Jahr 2010 änderte das Unternehmen seinen Namen von Embraer – Empresa de Aeronáutica auf Embraer S.A.

Das Fondsflugzeug – Embraer E175

Investiert wird in ein modernes Regionalflugzeug des Typs Embraer E175 STD mit einer Kapazität für 88 Passagiere. Das Fondsflugzeug gehört zur erfolgreichen „E-Jet-Familie“ des Herstellers Embraer, welcher gemeinsam mit dem kanadischen Hersteller Bombardier momentan den Markt für größere Regionaljets beherrscht. Die Familie bzw. Baureihe umfasst die Flugzeugtypen Embraer 170, 175, 190 und 195, mit einer Passagierkapazität zwischen 70 und 124 Sitzplätzen. Die gesamte Baureihe wurde von Grund auf neu entwickelt, um die Lücke zwischen den 70- und den 120-sitzigen Flugzeugen zu schließen, die bis Anfang des neuen Jahrtausends bestand. Die Embraer 170 war das erste Modell der neuen E-Jets-Serie. Das Roll-Out fand am 29. Oktober 2001 statt, der Erstflug am 19. Februar 2002. Zugelassen wurde diese Variante im Februar 2004. Die Auslieferung an Kunden begann im März 2004 (Erstauslieferung der E175 erfolgte im Juli 2005 an Air Canada).



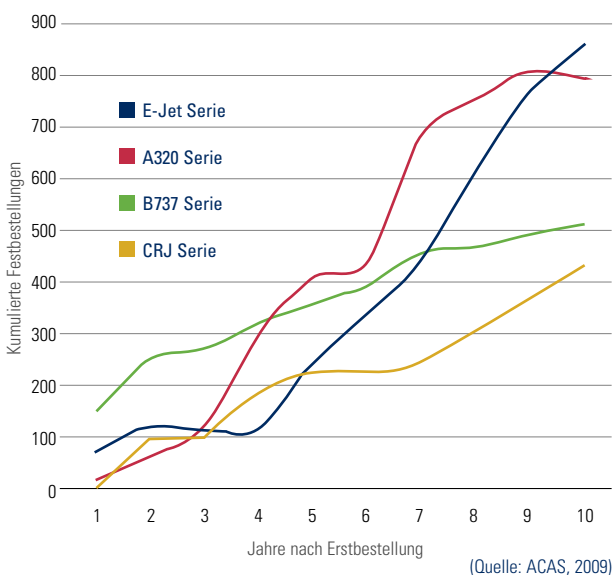
Bis zum Markteintritt von Bombardier und Embraer – vor deren Markteintritt gab es 20 Jahre keinen neuen Marktteilnehmer im Segment der Regionaljets – war in den neunziger Jahren der einzige neuere Regionaljet in der Größenklasse der Embraer E175 die Fokker F70, ein Abkömmling der größeren F100. Da der Hersteller Fokker im Jahr 1996 in Konkurs ging, wurden von der F70 allerdings nur 48 Flugzeuge ausgeliefert. Aufgrund des Produktvakuum im Segment der 70 bis 120-sitzigen Regionalflugzeuge waren viele Fluggesellschaften in der Vergangenheit gezwungen, Strecken weniger effizient zu betreiben. So wurden Strecken mit zu großen oder zu kleinen Flugzeugen bedient. Eine profitable Nutzung konnte dadurch häufig nicht erreicht werden, da entweder die Auslastung zu gering war, um die bei

großen Flugzeugen höheren Betriebskosten zu decken oder das Flugzeug nicht über genügend Sitze verfügte, um generell die Fixkosten langfristig erwirtschaften zu können. Gestiegene Treibstoffpreise machen beispielsweise mittlerweile den wirtschaftlichen Einsatz 50-sitziger Regionaljets fast unmöglich. Dennoch besitzt immer noch eine Vielzahl von Fluggesellschaften 50-sitzige Regionaljets, da deren Einsatz durch sogenannte Scope Clauses vorgegeben war. Die bereits erfolgte und zukünftig zu erwartende Lockerung der Scope Clauses ermöglicht es den Regionalfluggesellschaften, mehr Regionalflugzeuge mit einer höheren Passagierkapazität auf zahlreichen Routen zu betreiben. Ineffiziente kleinere Flugzeuge werden durch größere Flugzeuge ersetzt. Dies ist sehr förderlich für die

Nachfrage nach Regionalflugzeugen in der Größenklasse 60-99 Sitzplätze, da diese die natürliche Kapazität für vielen Strecken besitzen, die momentan noch auf den reglementierten Strecken von zu kleinen Regionaljets angeboten werden.

Wie gut Embraer mit der E-Jet-Familie die große Nachfrage nach größeren Regionaljets bedienen kann, belegt deren großer Verkaufserfolg sehr eindrucksvoll. So wurden von der E-Jet-Familie in den ersten 10 Jahren seit Auflegung des E-Jet-Programms sogar mehr Flugzeuge verkauft als von der Airbus A320- oder der Boeing 737-Familie.

Die E-Jet-Familie: Erfolgreichstes Flugzeugprogramm mit nur einem Mittelgang



Embraer E175 – das ökonomische Flugzeug

E-Jets sind wirtschaftliche Flugzeuge, da sie aufgrund ihrer besonderen Bauweise über ein sehr gutes Verhältnis zwischen Nutzlast und Leergewicht verfügen. Dies senkt den Treibstoffverbrauch und reduziert weitere gewichtsabhängige Kosten wie Flughafengebühren. Die Treibstoffersparnis der E175 gegenüber der nicht mehr in der Produktion befindlichen Fokker 70 entspricht rund 35%. Die E175 verbraucht in etwa so viel

Treibstoff wie das aktuelle Konkurrenzflugzeug, die Bombardier CRJ900, dies allerdings bei einem größeren Flugkomfort. Der höhere Flugkomfort resultiert aus einem vergrößerten Rumpf, wodurch auch viele große Linienfluggesellschaften die E-Jets einsetzen. E-Jets werden daher häufig auch nicht mehr als Regionaljets bezeichnet, sondern als Standardrumpflugzeuge (Narrowbodies). Der Sitzkomfort entspricht dem der Boeing 737- oder Airbus A320-Familie, allerdings ohne den ungeliebten Mittelplatz.

Die Embraer E175 STD verfügt über eine Reichweite von 3.700 Kilometern. Dies ermöglicht es Airlines, in Europa und Nordamerika fast alle Flugziele ohne Zwischenlandung erreichen zu können. Die Embraer E175 STD ist damit ein sehr flexibel einsetzbarer Flugzeugtyp.

Maximale Reichweite der Embraer E175



Die gesamte E-Jet-Baureihe zeichnet sich durch eine hohe Kommunalität aus, d.h. die verschiedenen Typen werden zu großen Teilen aus gleichen Komponenten gebaut. Fluggesellschaften ist es dadurch möglich, verschiedene Typen der E-Jet-Familie einzusetzen, um ihr Streckennetz der Nachfrage ent-



sprechend, optimal zu bedienen, bei nur sehr geringen Zusatzkosten. So senkt der hohe Anteil baugleicher Teile die Wartungs- und Lagerkosten erheblich, da nicht für jeden Flugzeugtyp spezifische Teile vorgehalten werden müssen. Die E170 und die E175 besitzen zu 100% gleiche Ersatzteile und auch gegenüber der E190 und 195 liegt die Übereinstimmung der E170/175 bei 86%. Ferner kann der Einsatz des Flug- und Wartungspersonals sehr flexibel gestaltet werden. Beispielsweise verfügt die gesamte Baureihe über das gleiche Cockpit und Fly-by-Wire-System (elektronische Flugsteuerung). Piloten können alle E-Jet-Typen mit nur einer Typenzulassung und nach minimaler Umschulung fliegen. Diese Kommunalitätsvorteile machen sich bereits Fluggesellschaften wie Air France, Finnair und Virgin Australia zu nutzen:

E-Jets Flotteneinsatz

	E170	E175	E190	E195
		✈		✈
	✈		✈	
	✈	✈	✈	
	✈		✈	
	✈		✈	
	✈	✈		✈
	✈		✈	
			✈	✈
		✈	✈	
	✈	✈	✈	
		✈		✈
		✈	✈	
		✈	✈	
	✈	✈		
	✈		✈	
	✈		✈	✈
	✈		✈	

(Quelle: Embraer, 2012)

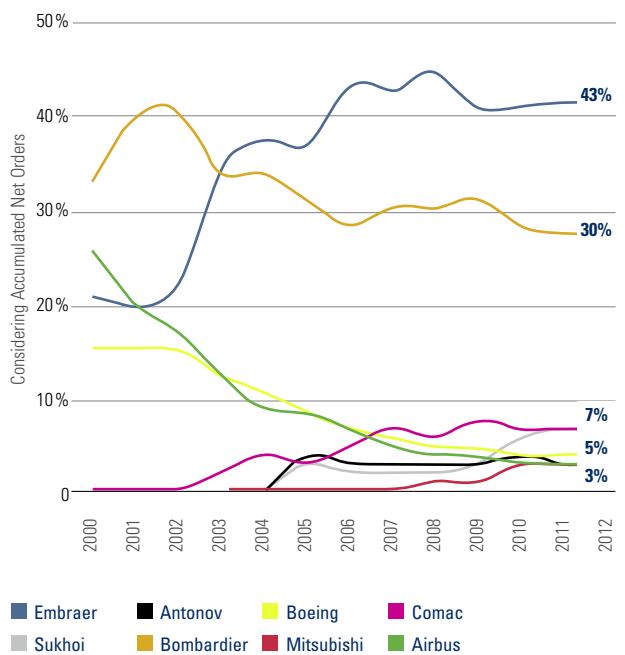
Betreiber der E-Jets-Familie

Die Embraer E-Jets sind mit über 1.000 verkauften Einheiten das erfolgreichste Regionalflugzeugprogramm im Segment der 60 bis 120-sitzigen Regionaljets bis heute. Der Marktanteil in diesem Bereich liegt bei 43%.

In den Wachstumsmärkten Lateinamerika/Karibik und China besitzt Embraer sogar eine noch dominierendere Stellung. So verfügt Embraer bei Flugzeugen bis 120 Sitzplätzen in Latein-

Entwicklung des weltweiten Marktanteils

im Segment der 60 bis 120-sitzigen Regionaljets



(Quelle: Embraer, 2012)

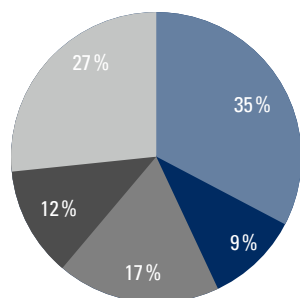
amerika/Karibik über einen Marktanteil von 79% und auch in China wurde bereits der 100ste E-Jet ausgeliefert, der Marktanteil liegt hier bei 70%. Besonders beeindruckend ist, dass Embraer diesen Erfolg in nur knapp acht Jahren gelungen ist, denn die Erstauslieferung der E-Jet-Familie erfolgte erst im Jahr 2004. Von den über 1.000 festen Bestellungen wurden schon mehr als 800 Flugzeuge übergeben.



Wie geographisch breit gefächert sich die Nachfrage nach E-Jets darstellt, verdeutlicht die nachfolgende Übersicht der bisherigen E-Jet Kunden:

Festbestellungen

- Europa & GUS
- Nord Amerika
- Mittlerer Osten & Afrika
- Latinamerika
- Asien, Pazifik & China

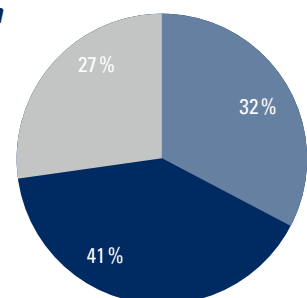


35% der Festbestellungen wurden von Fluggesellschaften in Nordamerika getätigt. Zweitgrößter Abnehmerkreis sind Fluggesellschaften in Europa und der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (kurz GUS) mit einem Anteil von ca. 27%. Auf den wei-

teren Plätzen folgen Airlines aus Südamerika und aus Asien inkl. dem Pazifikraum.

E-Jets Kundenbasis nach Geschäftssegmenten

- Low Cost Carrier
- Linienfluggesellschaften
- Regionalairlines



(Quelle: Embraer, 2012)



Eingesetzt werden die E-Jets dabei hauptsächlich von Regionalairlines (Anteil von 41 % an den Festbestellungen und am Auftragsbestand), doch auch Linienfluggesellschaften weisen einen Anteil in Höhe von 32 % auf, gefolgt von Low Cost Carriern (27 %).

Airlines, die E-Jets einsetzen



Bis heute wurden über 1.000 E-Jets an rund 60 Airlines in über 40 Länder verkauft.

Orderbuch E-Jet-Familie zum 30. Juni 2012

Model	Festbestellung	Optionen	Auslieferungen	Auftragsbestand
E170	189	31	182	7
E175	189	290	153	36
E190	546	355	424	122
E195	134	20	99	35
Gesamt	1.058	696	858	200

Die hohe Kundenzufriedenheit mit der E-Jet-Familie spiegelt sich in verschiedenen Pressestimmen der Betreiber wider. Dabei werden vor allem der hohe Flugkomfort und die ökonomischen Vorteile der Embraer E175 herausgestellt. Auch die Möglichkeit, die Flottenkapazität optimal auf die Nachfrage anpassen zu können, wird als großer Wettbewerbsvorteil bewertet:

“The Embraer E175 delivers the right economic and environmental performance for the sector lengths we are most interested in exploiting in Europe. We have enjoyed an excellent relationship with Embraer since we became the world’s launch customer for the Embraer E195 aircraft, which has been a

superb addition to our fleet with its outstanding reliability and performance.”

“Die Embraer E175 bietet die optimale ökonomische und ökologische Performance für die Flugstrecken, an denen wir in Europa interessiert sind. Wir haben bereits eine hervorragende Geschäftsbeziehung mit Embraer seit wir Erstkunde der Embraer E195 geworden sind, die eine exzellente Ergänzung unserer Flotte darstellt mit einer außergewöhnlichen Zuverlässigkeit und Performance.”

Jim French,
Vorstandsvorsitzender Flybe

“A little over a year after we began operating the E-Jets in our fleet, we can affirm that the introduction of this aircraft family has been a great success, and we have received very positive feedback from our customers. Having a combination of the Embraer170s and Embraer 190s in the same fleet gives us superb flexibility, enabling us to match capacity with demand on our existing routes and to develop our network.”

“Knapp ein Jahr nachdem wir die E-Jets in unsere Flugzeugflotte aufgenommen haben, können wir bestätigen, dass die Einführung ein großer Erfolg ist, so erhielten wir von unseren Kunden bisher sehr positive Resonanz. Die Kombination von Flugzeugen der Typen Embraer 170 und Embraer 190 gibt uns die notwendige Flexibilität, die Kapazitäten optimal auf unserem Streckennetz anzupassen und neue Routen zu entwickeln.”

Peter Simpson, Geschäftsführer BA CityFlyer,
Tochtergesellschaft von British Airways

“Since FDA started offering flights in July 2009, we have made significant progress in developing our network and business. This progress has been made possible partly due to the operational flexibility offered by the E-Jets family, especially the EMBRAER 170 and EMBRAER 175, which has allowed us to explore and capitalize on new routes.”

“Seitdem Fuji Dream Airlines im Juli 2009 seinen Flugbetrieb begonnen hat, konnten wir signifikanten Fortschritt machen in der Entwicklung unseres Streckennetzes und unseres Geschäftsmodells. Möglich gemacht hat diesen Fortschritt u.a. die flexiblen Einsatzmöglichkeiten unserer E-Jet-Familie, insbesondere die Typen Embraer 170 und 175, welche es uns ermöglichen neue Flugstrecken auszutesten und auszulasten.”

Tsuneji Sugawa, Geschäftsführer,
Fuji Dream Airlines

"The E-Jets are a favorite among our passengers because of their comfort and amenities. They play an integral and growing role in our Frontier Airlines operations."

"Die E-Jets sind wegen ihres Komforts und ihrer Bequemlichkeit die von unseren Passagieren bevorzugten Flugzeuge. Sie bilden eine integrale und wachsende Rolle in unserem Frontier Airlines Streckennetz."

Bryan Bedford, Chairman,
Präsident und Vorstandsvorsitzender, Republic Airways Holdings.

"Our current fleet of E-Jets is performing smoothly and the additional E175s are the right aircraft to achieve our strategy of network development. It also offers excellent synergy with our current narrow-body jets, enabling us to right-size aircraft to a route based on demand variations due to seasonal or specific time-of-day influences, thus improving our results."

"Unsere aktuelle E-Jet-Flotte ist im Betrieb reibungslos und die zusätzlichen E175 sind die richtigen Flugzeuge um unsere strategische Streckenentwicklung voranzutreiben. Die E-Jet-Flotte bietet dabei exzellente Synergien mit unseren aktuellen Standardrumpfflugzeugen, was uns ermöglicht, die Kapazitäten der Nachfrage entsprechend anzupassen und so auf eine saisonale oder tageszeitenabhängige Nachfrage reagieren zu können. Diese Flexibilität verbessert unsere Ergebnisse."

Piotr Siennicki,
Vorstandsvorsitzender, LOT Polish Airlines

Bewertungsgutachten

Der Anbieter hat für das Anlageobjekt drei Gutachten in Auftrag gegeben. Ein Gutachten wurde von AVITAS Inc. – mit Büros in Washington DC und London –, ein Gutachten von Ascend, London, und ein Typrating von The Aircraft Value Analysis Company (AVAC), Bearley, Vereinigtes Königreich, erstellt. Es existieren nach Kenntnis des Anbieters für das vorliegende Anlageobjekt keine weiteren Bewertungsgutachten.

Die im Jahr 1985 gegründete Gutachtergesellschaft AVITAS Inc. arbeitete bereits als Berater und Wertgutachter für zahlreiche namhafte Finanzunternehmen, Fluggesellschaften, Anwaltskanzleien und Flugzeughersteller wie Bank of America, Hypo-Vereinsbank, Credit Suisse First Boston, British Airways, Ryanair, Airbus und Boeing. AVITAS veröffentlicht für die Luftfahrtindustrie auch Publikationen, beispielsweise den "Global

Outlook for Air Transportation" oder das "BlueBook of Commercial Turboprop Aircraft Values". AVITAS hat für den Anbieter den aktuellen Marktwert, die aktuelle Marktleasingrate, die zukünftige Marktleasingrate sowie die zukünftigen Verkaufswerte einer Embraer E175 bewertet.

AVITAS schätzt den aktuellen Verkehrswert des Fondsflugzeuges Embraer E175 in seinem Wertgutachten vom 3. Oktober 2012 auf USD 28,3 Mio. und den Verkaufswert im Jahr 2030 in einem Half-Life-Zustand – ohne Berücksichtigung eines Mehrwertes durch bessere Rückgabebedingungen der Triebwerksverschleißteile – auf USD 11,3 Mio.

AVAC ist eines der führenden Informations- und Beratungsunternehmen im Bereich des globalen Luftverkehrs und bietet neben Marktanalysen auch individuelle Analysen an. Gegründet wurde AVAC im Jahr 1991. Das Unternehmen verfügt über ein umfangreiches Datenarchiv in dem rund 35.000 Transaktionen enthalten sind.

AVAC schätzt den aktuellen Marktwert der Embraer E175 laut Gutachten vom 4. Oktober 2012 auf USD 26,5 Mio. AVAC vergibt an Flugzeuge auch Typratings. Das Fondsflugzeug wird mit einem Rating von B eingestuft, wobei A++ die Bestnote darstellt und E- die schlechteste Bewertung. Zum Vergleich: die sehr populäre A380 wird von den Aircraft Value News, deren Herausgeber AVAC ist, lediglich mit der Note C++ bewertet.

Ascend ist Teil der Airclaims-Gruppe und versorgt seit über 40 Jahren Unternehmen wie Lufthansa oder Rolls-Royce mit Markt- und Bewertungsgutachten. Neben der Erstellung von Gutachten bietet Ascend weitere Serviceleistungen im Bereich der Luftfahrt an, beispielsweise Asset Management und Monitoring. Gemäß Gutachten vom 8. Oktober 2012 beträgt der Marktwert des Fondsflugzeuges USD 28,01 Mio. Der prognostizierte Marktwert im Jahr 2030 beträgt unter Berücksichtigung, dass die Verschleißteile der Triebwerke einen Rückgabestatus von 100% haben, während das Flugzeug ansonsten in einem Half-Life-Zustand zurückgegeben wird, USD 11,71 Mio.



Der in der Wirtschaftlichkeitsprognose angenommene Verkaufspreis basiert auf dem Avitas Gutachtenwert ohne Berücksichtigung eines Mehrwertes durch bessere Rückgabebedingungen der Verschleißteile der Triebwerke.

Die nachfolgende Tabelle gibt die prognostizierte Wertentwicklung der Embraer E175 durch Avitas in einem Half-Life-Zustand bis zum Jahr 2030 an. Diese Werte dienen bei einem späteren Verkauf als Maßstab bei der Ermittlung einer erfolgsabhängigen Sondervergütung beim Flugzeugverkauf.

Geschätzte Marktwerte Embraer E175 STD durch Avitas (Prognose) in Half-Life-Zustand

Aktueller Marktwert	USD	28,3 Mio.
2013	USD	26,8 Mio.
2014	USD	25,6 Mio.
2015	USD	25,5 Mio.
2016	USD	25,5 Mio.

2017	USD	24,6 Mio.
2018	USD	22,7 Mio.
2019	USD	20,3 Mio.
2020	USD	18,2 Mio.
2021	USD	16,8 Mio.
2022	USD	16,2 Mio.
2023	USD	16,0 Mio.
2024	USD	16,1 Mio.
2025	USD	16,1 Mio.
2026	USD	16,1 Mio.
2027	USD	15,4 Mio.
2028	USD	14,0 Mio.
2029	USD	12,5 Mio.
2030	USD	11,3 Mio.

Auf Wunsch können die Bewertungsgutachten bei dem Anbieter angefordert werden. Die beiden gutachterlich angegebenen Verkaufswerte von Ascend und Avitas geben die jeweiligen Basis-szenarien wieder und berücksichtigen eine 3%ige Inflation.

Der Leasingnehmer



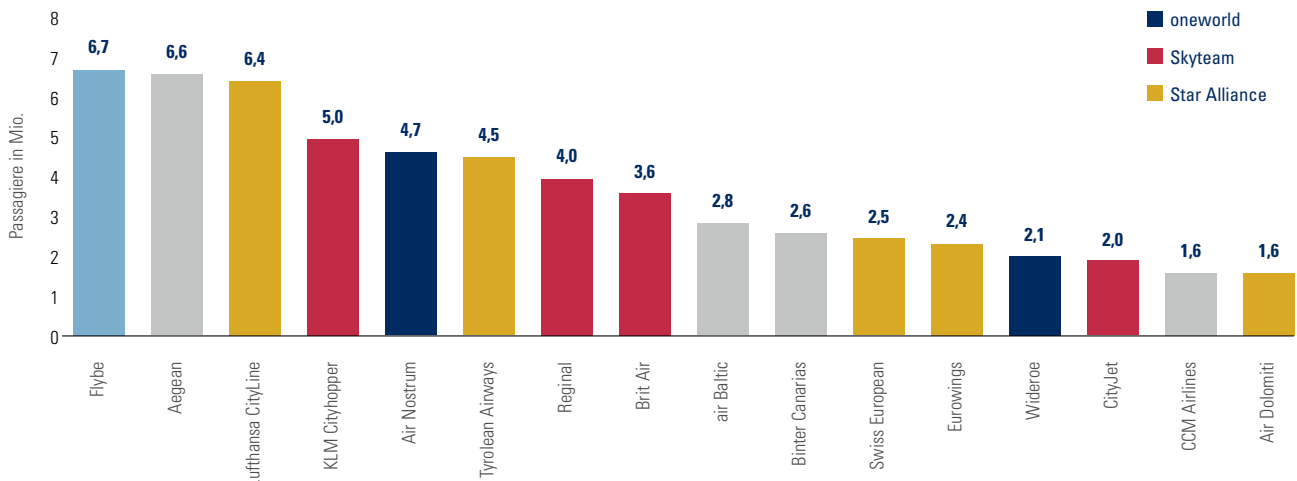
Der Leasingnehmer – Flybe

Die im Jahr 1978 gegründete Fluggesellschaft Flybe ist die größte Regionalairline Europas. Durch die Übernahme von BA Connect, eine Tochtergesellschaft von British Airways, nahm die Anzahl der beförderten Passagiere im Geschäftsjahr 2007/08 von rund 5 Mio. Fluggästen auf rund 7 Mio. zu. Im Jahr 2011 folgte die Expansion nach Skandinavien und in die baltischen Staaten. Hierfür gründete Flybe gemeinsam mit der finnischen Linienfluggesellschaft Finnair das Joint Venture Flybe Nordic. Der Umsatz unter Management der Flybe-Gruppe stieg dadurch im Geschäftsjahr 2011/12 um rund 14% auf GBP 678,8 Mio. Die Anzahl der transportierten Passagiere unter Management konnte gleichzeitig um 5,8% von 7,2 Mio. auf 7,6 Mio. erhöht werden. Auch für die weiteren Expansionspläne innerhalb Europas ist Flybe sehr gut aufgestellt. Für den Einsatz auf längeren Flugstrecken zum europäischen Festland hat Flybe im Sommer 2010 35 Flugzeuge des Typs E175 mit einer Kapazität von 88 Passagieren beim Hersteller Embraer fest bestellt. Schon jetzt besteht eine verbindliche Kreditzusage in Höhe von rund USD 500 Mio. von der brasiliani-

schen Exportbank BNDES zur Finanzierung von 20 E175. Trotz der Expansion innerhalb Europas bleibt Flybe's Hauptgeschäftsfeld das United Kingdom (UK). Mit einem Marktanteil bei Flügen innerhalb von UK in Höhe von rund 28% ist Flybe in ihrem Heimatmarkt Marktführer. Ohne London beträgt der Marktanteil sogar rund 51%. Die starke Marktstellung macht Flybe auch für andere Airlines zu einem attraktiven Kooperationspartner. So konnte im Geschäftsjahr 2010/11 ein Code Share Agreement mit Air France geschlossen werden. Ferner wurde die Zusammenarbeit mit British Airways intensiviert, deren Muttergesellschaft IAG auch einen Anteil in Höhe von 14,5% an Flybe hält. Zum 31. März 2012 verfügte Flybe über ein Eigenkapital in Höhe von GBP 89,4 Mio. und freie liquide Mittel in Höhe von GBP 42,9 Mio. Das Ratingunternehmen Dun & Bradstreet Inc. (D&B) bewertet die Flybe Group Plc in seinem Risk Rating mit der Bestnote „Minimal Risk“ (Abruf 19. November 2012). Die gute Geschäftsentwicklung Flybe's wird auch von Branchenexperten anerkannt. So ist Flybe als beste Regionalairline der Welt 2009 von dem weltweit führenden Fachmagazin ATW Air Transport World ausgezeichnet worden.



Größte Regionalairlines Europas



(Quelle: Flybe Berechnung auf Basis von Official Airline Guide (OAG) und Eurostat Daten, Jan - Okt 2009)

Geschichte

Flybe ist eine englische Regionalfluggesellschaft mit Sitz in Exeter, die seit über 30 Jahren im Flugzeugmarkt tätig ist. Gegründet im Jahr 1978 trat die Fluggesellschaft zunächst als Jersey European auf. 1983 wurde sie von der Walker Steel Group übernommen, die auch die Fluggesellschaft Spacegrand Aviation betrieb. Die beiden Airlines wurden anfänglich separat geführt, gingen dann aber 1985 gemeinsam in die Jersey European Airways über. Im Mai 2000 gab die Airline einen neuen Markennamen bekannt – British European. Durch die Neuausrichtung im Jahr 2002 in Richtung Low-Cost-Airline – einhergehend mit einer erneuten Umbenennung in Flybe (Flybe steht für Fly British European) – hat sich Flybe erfolgreich zu einer der größten europäischen Regionalfluggesellschaften entwickelt. Im März 2007 übernahm Flybe die Airline BA Connect und wurde somit zur größten regionalen Fluggesellschaft Europas.

Die Mitarbeiterzahl stieg durch die BA Connect-Übernahme von über 1.600 auf mehr als 3.000 an. Im Dezember 2010 ging Flybe im Rahmen einer Kapitalerhöhung an die Londoner Börse und unterliegt seitdem den Publizitätspflichten für börsennotierte Gesellschaften. Im Juli 2011 übernahm Flybe gemeinsam mit Finnair die mit 900.000 Fluggästen größte Inlandsfluglinie Finnlands, die Finnish Commuter Airline (FCA). Finnair arbeitet

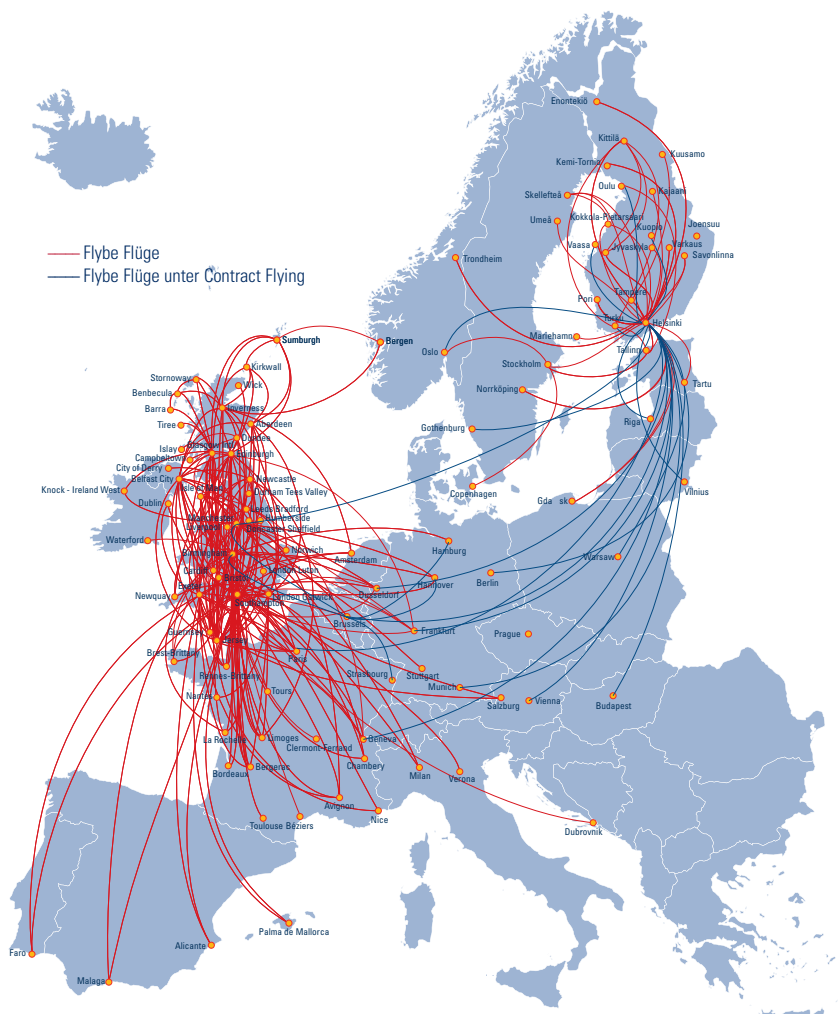
mit FCA bereits seit über zehn Jahren zusammen, um Punkt-zu-Punkt-Verbindungen und Zubringerflüge in Finnland und im Baltikum anbieten zu können. Ziel des Erwerbs ist es, eine nordeuropäische Regionalairline zu etablieren, deren Streckennetz neben Finnland auch Schweden, Estland und Lettland umfassen soll. An der neuen Gesellschaft mit dem Namen Flybe Nordic hält Flybe 60 % des Kapitals und Finnair 40 %.

Im August 2011 erfolgte eine Aufteilung der Flybe Gruppe in drei strategische Einheiten, um eine klarere Fokussierung auf die einzelnen Geschäftsfelder zu erreichen und die ausgegebene Wachstumsstrategie besser umsetzen zu können. Größte Einheit ist die Flybe UK, die im Geschäftsjahr 2011/12 86,6 % des Umsatzes unter Management verbuchte und die alle Flüge innerhalb von UK und von UK nach Kontinentaleuropa umfasst. Die beiden anderen Einheiten sind Flybe Europe, die das gemeinsame Joint Venture mit Finnair inkl. des finnischen Wartungszentrums beinhaltet, und Flybe Aviation Support. Flybe Aviation Support offeriert technische Serviceleistungen und Wartungen für Flugzeuge der Hersteller Embraer, Bombardier und ATR für die eigene Flugzeugflotte und für Dritte. Ferner gehört auch das neue Trainingszentrum Flybe's zur Schulung des eigenen und fremden Personals zu dieser Sparte.

Hauptgesellschafter der Flybe Group ist die zum Walker Trust gehörende Rosedale Aviation Holdings Ltd. mit einem Anteil von 48,1%. Die Walker-Familie befand sich mit einem geschätzten Vermögen in Höhe von GBP 400 Mio. unter den Top 150 der Sunday Times Rich List 2009. Zweitgrößter Anteilseigner ist die International Consolidated Airlines Group, S.A. (IAG), Holdinggesellschaft der Fluglinien British Airways und IBERIA. Ihr Anteil beträgt 14,5%. Weitere größere Aktienpakete zwischen 3,0% und 5,3% halten Quantum Partners LP, James French und Richard Griffiths. Der Rest der Aktien befindet sich überwiegend im Streubesitz.

Streckennetz

Flybe ist Europas größte unabhängige Regionalairline, die mit mehr als 200 Flugstrecken 100 Flughäfen in 18 Ländern verbindet. Dominierender Teil des Streckennetzes von Flybe UK – diese Sparte umfasst alle Flugstrecken von Flybe außer den neuen Flugstrecken in Skandinavien und den baltischen Staaten, die zur Sparte Flybe Europe gehören – sind mit einem Anteil von rund 74% weiterhin Strecken innerhalb von UK. Die starke Marktstellung Flybe's in UK im Vergleich zu den Wettbewerbern verdeutlichen die folgenden Zahlen: So beträgt der Marktanteil bei Flügen innerhalb von UK rund 28%. Ohne London liegt der Marktanteil sogar bei rund 51%. Trotz der hohen Marktpräsenz in UK gewinnen auch Flugstrecken zwischen UK und Kontinentaleuropa immer mehr an Bedeutung. Dafür ist Flybe im Juli 2010 ein wegweisendes Code Share Agreement mit Air France eingegangen. Flybes Fluggästen steht damit auch das Flugnetz der neuen Partnerairline zur Verfügung, deren Passagiere im Gegenzug auch Flybes Streckennetz nutzen. Die Vereinbarung ist ein zusätzlicher Meilenstein in Flybes Wachstumsstrategie. Mittlerweile wird mit Flügen zwischen UK und Europa rund 26% des Umsatzes von Flybe UK erwirtschaftet.



Auch wenn Flybe UK im Geschäftsjahr 2011/12 noch über einen Umsatzanteil in Höhe von 86,6% verfügte, sollte zukünftig die weitere Expansion vor allem bei Flybe Europe stattfinden. Seit Beginn des operativen Geschäfts im August 2011 hat sich die Flugzeugflotte von Flybe Europe auf 28 Flugzeuge in etwa verdoppelt, was einem Anteil von 25% an der gesamten Flybe-Flugzeugflotte entspricht. Für 21 Flugzeuge bestehen dabei langfristige vertragliche Vereinbarungen mit Finnair, da diese Flugzeuge vor allem als Zulieferflugzeuge für



das Langstreckennetz von Finnair eingesetzt werden. Durch die langfristigen Verträge herrscht für große Teile der Flybe Europe Flugzeugflotte hohe Planungssicherheit.

Neben der sich immer weiter ausprägenden geographischen Diversifizierung besteht auch innerhalb der Flybe-Kundenstruktur eine starke Heterogenität, was Flybe's Geschäftsergebnis weniger abhängig von einzelnen Geschäftsbereichen und damit gleichzeitig krisenresistenter macht. Im Jahr 2011 waren 41,6% der Passagiere Geschäftsreisende, 29,7% gaben an Freunde oder Verwandte zu besuchen und bei 23,7% der Fluggäste handelte es sich um Urlauber. Positiv hervorzuheben ist ferner die große Kundentreue: 25% aller Kunden fliegen im Jahr mindestens 10-mal mit Flybe.

Flybe geht bei der Auswahl des Streckennetzes sehr selektiv vor. Rund 80% der Strecken von Flybe UK führen über Wasser und keine Strecke ist unter drei Stunden Fahrzeit per Auto zu erreichen. Die Konkurrenz durch alternative Transportmittel ist dadurch stark eingeschränkt. Viele der von Flybe angebotenen Strecken eignen sich zudem wegen des Passagieraufkommens vor allem für Regionalflugzeuge mit bis zu 100 Sitzen. Die meisten Billigfluggesellschaften wie Ryanair und EasyJet setzen Flugzeuge in der Größenklasse um die 150 Sitzplätze ein, die auf vielen Strecken Flybes unrentabel sind. Dadurch ist Flybe einen geringeren Wettbewerb ausgesetzt, verglichen mit Fluggesellschaften, die insbesondere Hauptflughäfen wie London





anfliegen. Regionalflughäfen verlangen niedrigere Start- und Landegebuhen als die Hauptflughäfen. Dies ist ein Kostenvorteil für Fluggesellschaften mit einem hohen Marktanteil im Regionalverkehr.

Flotte/Flottenplanung

Ein entscheidender Schritt in Richtung Low-Cost-Fluggesellschaft war die Reduzierung der Anzahl unterschiedlicher Flugzeugtypen und der Einsatz besonders wirtschaftlicher und ökologischer Flugzeuge. Flybe UK setzt nur noch die beiden Flugzeugtypen Bombardier Q400 und E-Jets ein. Die Flugzeugflotte von Flybe Europe besteht aus E-Jets und treibstoffeffizienten Turbopropflugzeugen vom Hersteller Avions de Transport Regional (ATR), an dem die Airbus Muttergesellschaft European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) einen Anteil von 50 % hält.

Die Vereinheitlichung der Flotte bringt u.a. folgende Vorteile:

→ Sinkende Wartungs- und Instandhaltungskosten, da der technische Schulungsaufwand für das Bodenpersonal reduziert wird und die Arbeitsabläufe automatisiert erfolgen können;

- Günstigere Einkaufspreise der Flugzeuge und Ersatzteile durch Mengenrabatte;
- Einheitliche Flotte vergrößert Flexibilität hinsichtlich der Einsatzmöglichkeiten der Piloten und des Kabinenpersonals.

Zum 31. März 2012 stellte sich die Flybe-Flugzeugflotte folgendermaßen dar:

	Anzahl an Sitzplätzen	Anzahl an Flugzeugen
Flybe UK		
Embraer E195 Regionaljet	118	14
Embraer E175 Regionaljet	88	4
Bombardier Q400 Turbopropflugzeug	78	49
Flybe Europe		
ATR 42 Turbopropflugzeug	48	3
ATR 72 Turbopropflugzeug	68-72	11
Embraer E170 Regionaljet	76	2

Flybe betreibt mit einem Durchschnittsalter von 4,6 Jahren (Stand 1. Juni 2012) eine der jüngsten und umweltfreundlichsten Flugzeugflotten weltweit.



Auch für die weiteren Expansionspläne innerhalb Europas ist Flybe sehr gut aufgestellt. Für den Einsatz auf längeren Flugstrecken zum europäischen Festland hat Flybe im Sommer 2010 35 Flugzeuge des Typs E175 mit einer Kapazität von 88 Passagieren beim Hersteller Embraer fest bestellt. Die ersten sieben Flugzeuge dieser Bestellung wurden bis Ende Juni 2012 an Flybe ausgeliefert. Schon jetzt besteht eine verbindliche Kreditzusage in Höhe von rund USD 500 Mio. von der brasilianischen Exportbank BNDES zur Finanzierung von 20 E175.

Flybe Aviation Support

Mit Flybe Aviation Services hat Flybe ein Tochterunternehmen zur technischen Betreuung und Wartung von Regionalflugzeugen der Hersteller ATR, Bombardier und Embraer. Den größten Teil des Umsatzes (ca. 62%) erzielt Flybe Aviation Services mit Dienstleistungen für andere Fluggesellschaften wie Lufthansa, British Airways und Air France. Flybes Wartungszentrum wurde von der Aviation Week zu Europas Bestem im Jahr 2009 gekürt.

Eine weitere strategisch wichtige Weichenstellung wurde im Jahr 2011 durch die Eröffnung des neuen Trainingszentrums mit 26 Klassenräumen, Trainingsflächen für das Kabinenpersonal und einer Trainingshalle für Piloten mit zwei modernen Flugsimulatoren gesetzt. Das neue Trainingszentrum gewährleistet ein gut ausgebildetes Fachpersonal, welches unabdingbar für langfristigen Erfolg ist. So durchliefen über 1.200 Flybe Mitarbeiter in den vergangenen 12 Monaten das Trainingszentrum. Zudem nutzen auch fremde Fluggesellschaften das Trainingszentrum zur Aus- und Weiterbildung ihres Personals. Daraus wurden Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2011/12 in Höhe von GBP 3 Mio. erzielt.

Flybe gehört zu den sichersten Airlines. Es kam bisher (Stand Datum der Prospektaufstellung) zu keinen ernsthaften Zwischenfällen im Flugbetrieb mit Personenschäden.

Geschäftsentwicklung

Alleiniger Gesellschafter von Flybe Limited ist die Flybe Group Plc, die die Verpflichtungen von Flybe unter dem Leasingvertrag vollumfänglich garantiert. Die Flybe Group konnte in den

letzten 10 Jahren seit der Neustrukturierung in Richtung Low-Cost-Fluggesellschaft stark expandieren. Die Anzahl der Fluggäste erhöhte sich um rund 350% von 2,2 Mio. auf nunmehr 7,6 Mio. Gleichzeitig nahm der Umsatz unter Management von GBP 219,1 Mio. auf GBP 678,8 Mio. zu.

In der folgenden Tabelle werden ausgewählte Kennzahlen der Flybe Group Plc der letzten fünf Jahre dargestellt.

In Mio. GBP	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12
Umsatz unter Management	535,9	573,1	570,5	595,5	678,8
EBITDA¹⁾	29,0	11,2	27,2	23,5	12,1
Operativer Gewinn/Verlust	16,2	-25,8	27,6	-0,9	-4,9
Operativer Cash Flow	-2,7	19,0	14,9	18,1	3,0
Eigenkapital	31,3	3,6	21,5	107,9	89,4

¹⁾ Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

Flybe hat mit dem Joint Venture Flybe Nordic und dem Bau des neuen Trainingszentrums wichtige Zukunftsinvestments getätigt, die im Geschäftsjahr 2011/12 allerdings zunächst zu operativen Anfangsverlusten in Höhe von GBP 4,9 Mio. führten. Ohne Berücksichtigung dieser Zusatzaufwendungen hätte Flybe mit einem Ergebnis von GBP -1,3 Mio. ein fast ausgeglichenes Ergebnis erwirtschaftet und dies in einem für Fluggesellschaften herausfordernden Jahr, in dem Gesellschaften wie Air France/KLM hohe dreistellige Millionenverluste erzielten und der Treibstoffpreis im Jahresdurchschnitt so hoch war wie niemals zuvor. Im ersten Halbjahr 2012/13 fiel ein operativer Verlust von GBP 1,3 Mio. an (Vorjahr Gewinn GBP 16,2 Mio.), hauptsächlich verursacht durch nochmal um GBP 12,7 Mio. gestiegene Treibstoffkosten im Vergleich zur Vorjahresperiode.

Das Joint Venture Flybe Nordic, an dem Flybe 60% und Finnair 40% hält, ermöglicht Flybe eine Expansion in den skandinavischen und osteuropäischen Raum mit einem starken strategischen Partner. So übernahm Flybe Nordic im August 2011 die finnische Regionalfluggesellschaft Finncomm samt ihrer 16 Flugzeuge und überführte diese sowie Teile des dazugehörigen

Streckennetzes in die 100%ige Tochtergesellschaft des Joint Ventures Flybe Finland. Flybe ist sehr zufrieden mit der bisherigen Entwicklung des Joint Ventures. Der Umsatzbeitrag der erst seit August 2011 operativ tätigen Gesellschaft am Flybe Geschäftsergebnis 2011/12 lag bereits bei GBP 63,5 Mio. Aktuell erstreckt sich das Streckennetz von Flybe Finland auf 25 Flugrouten in 6 Ländern.

Die weitere Expansion steht schon fest: Die schlanke Kostenstruktur der neuen Gesellschaft hat Finnair dazu bewogen, einen weiteren Vertrag mit Flybe Finland abzuschließen, in dem vereinbart wurde, dass ab Ende Oktober 2012 Teile des von Finnair angebotenen Flugnetzes von Flybe Finland übernommen werden. So hat Flybe bereits im Jahr 2007 bei der erfolgreichen Übernahme der British Airways Tochter BA Connect bewiesen, dass sie Regionalflüge bedeutend wirtschaftlicher betreiben kann als die großen Linienfluggesellschaften, die u.a. höhere Personalkosten aufweisen und häufig wegen der übergeordneten Hauptmarke kaum Zusatzeinnahmen generieren können. Im Vertrag mit Finnair ist daher geregelt, dass weitere 12 Embraer E190 Regionaljets ab dem 30. Oktober 2012 von Flybe Finland betrieben werden, die bis dato von Finnair bewirtschaftet wurden. Die Anzahl der von Flybe Finland eingesetzten Flugzeuge steigt dadurch auf 28 an. Das ist fast eine Verdoppelung der Flugzeugflotte innerhalb eines Zeitraums von etwas über einem Jahr und entspricht ca. 25% der gesamten Flybe-Flotte. Die rasche Expansion ist für das Joint Venture und damit auch für Flybe nur mit geringen Risiken verbunden, da für 21 Flugzeuge vertragliche Vereinbarungen mit Finnair bestehen, da diese vor allem als Zulieferflugzeuge für das Langstreckennetz von Finnair benötigt werden.

Nach den guten Erfahrungen mit der Übernahme von BA Connect und der erfreulichen Entwicklung von Flybe Nordic sondiert Flybe weiterhin den Markt nach interessanten Investitionsmöglichkeiten.

Das Risk Rating der Flybe Group Plc bei der renommierten Ratingagentur Dun & Bradstreet Inc. (D&B) lag in den letzten Jahren zwischen Low Risk und der Bestnote Minimal Risk. Zum



19. November 2012 wurde die Flybe Group Plc mit Minimal Risk bewertet. D&B liefert für sichere Unternehmensentscheidungen weltweit die meisten B2B-Informationen sowie Risiko- und Potenzial-Analysen. Die D&B-Datenbank umfasst Informationen zu mehr als 100 Mio. Unternehmen aus über 200 Ländern. Aktualisierungen erfolgen rund eine Million Mal täglich. Der D&B Kundenstamm besteht aus über 150.000 Kunden. Dazu zählen mehr als 90% der Business Week Global 1.000 Unternehmen.

Auszeichnungen Flybe

Die gute Geschäftsentwicklung Flybes und der Beitrag zum Schutz der Umwelt wird auch von Branchenexperten anerkannt: Flybe ist als beste Regionalairline der Welt 2009 von dem weltweit führenden Fachmagazin ATW Air Transport World ausgezeichnet worden. In den 35 Jahren davor konnte nur eine britische Airline überhaupt diese wichtige Auszeichnung erhalten. Besonders hervorgehoben wurde bei der Preisverkündung Flybes strategische Weitsicht, die häufig wegweisend für die gesamte Airlinebranche sei. Bei den „Business Travel Award“ im Januar 2010 gewann Flybe ferner den sechsten Umweltpreis innerhalb von 18 Monaten. Als einzige Airline wurde Flybe bei dieser Veranstaltung mit einem zweiten Preis zur besten Kurzstreckenairline gekürt. Hierbei setzte sich



Flybe gegen Konkurrenten wie British Airways und BMI durch. Im Jahr 2011 gewann Flybe erneut den „Business Travel Award“ als beste Kurzstreckenairline. Die Auszeichnungen Flybes zeigen auch, dass in der Luftfahrtbranche Ökologie und Ökonomie immer stärker Hand in Hand gehen. Neben den genannten Auszeichnungen konnte Flybe in letzter Zeit weitere wichtige Preise gewinnen:

Januar 2011

→ „Best Short-Haul Airline Award“ beim Business Travel Award

Januar 2010

→ „Best Short-Haul Airline Award“ und „Best Environmental Contribution Award“ beim Business Travel Award

Januar 2009

→ Auszeichnung zur weltweit besten Regionalairline des Jahres 2009 durch „Air Transport World“

Dezember 2008

→ „Buying Business Travel Green Diamond Award“ für ökologisches Engagement

November 2008

- Auszeichnung zur besten inländischen Fluggesellschaft auf der 16. „Scottish Passenger Agents Association“
- Auszeichnung zur umweltfreundlichsten „Low-Cost-Airline“ beim British Travel Award

Oktober 2008

- „Brussels Airport“ Umweltpreis 2008
- Größtes sich in Privatbesitz befindliches Mittelstandsunternehmen Englands der Sunday-Times-2008-Liste

September 2008

- „Budgie Award 2008“ für besondere Verdienste im Umweltschutz

Juli 2008

- Jim French (Vorstandsvorsitzender Flybe) erhält den globalen „Regional Leadership Award“ bei den „Global Airline Strategy Awards“

Juni 2007

- Auszeichnung durch „Flight International“ mit dem „Best Management Team 2007 Award“

Angaben über wesentliche Vertragspartner

Wesentliche Vertragspartner des Emittenten

Die nachfolgend abgebildete Tabelle fasst wichtige Angaben über die wesentlichen Vertragspartner des Emittenten zusammen. Weder der Anbieter/Prospektverantwortlicher noch die Treuhänderin oder der Mittelverwendungskontrolleur haben einen Beirat oder

Firmenname	HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG	HEH Hamburger EmissionsHaus Verwaltungsgesellschaft mbH	Verwaltung HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH
Funktion/Aufgaben	Der Anbieter ist gemäß Gesellschaftsvertrag mit der Projektierung, Fremdkapitavermittlung und Platzierung des Emissionskapitals beauftragt, ferner ist er gemäß Dienstleistungsvertrag Platzierungsgarant.	Als persönlich haftende Gesellschafterin mit der Geschäftsführung des Anbieters beauftragt.	Gemäß Gesellschaftsvertrag persönlich haftende Gesellschafterin, jedoch nicht mit der Geschäftsführung des Emittenten beauftragt; Gründungsgesellschafterin.
Sitz	Hamburg	Hamburg	Hamburg
Geschäftsanschrift	Große Elbstr. 14, 22767 Hamburg	Große Elbstr. 14, 22767 Hamburg, auch Geschäftsführungsanschrift	Große Elbstr. 14, 22767 Hamburg
Handelsregister	Hamburg, HRA 103 513	Hamburg, HRB 964 52	Hamburg, HRB 115709
Tag der ersten Eintragung	17. Februar 2006	17. Februar 2006	15. Oktober 2012
Gesellschafter	Gunnar Dittmann, Hamburg; IC Consulting AG, Rosenheim; Dirk Porath, Neuwied; Günther Flick, Wilnsdorf; Gerhard Kurcz, Talheim; Jörn-Hinnerk Mennerich, Hamburg; Beteiligungsgesellschaft Große Elbstraße - GbR, Hamburg	HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG	HEH Beteiligungsgesellschaft mbH
Geschäftsführung	Komplementärin ist die HEH Hamburger EmissionsHaus Verwaltungsgesellschaft mbH.	Gunnar Dittmann, Jörn-Hinnerk Mennerich. Den Geschäftsführern sind keine besonderen Funktionsbereiche zugeordnet.	Gunnar Dittmann, Jörn-Hinnerk Mennerich und Dr. Sven Kehren. Den Geschäftsführern sind keine besonderen Funktionsbereiche zugeordnet.
Kapital	EUR 1.000.000	EUR 25.000	EUR 25.000 (EUR 12.500 eingezahlt)
Verflechtungen/ Interessenkonflikte (siehe hierzu auch Abschnitt <i>Wesentliche Risiken</i> , Seite 17)	Die Einwerbung des Kommanditkapitals wird – unter Einbeziehung Dritter – durch den Anbieter koordiniert und durchgeführt. Der Anbieter hält mittelbar 100 % der Anteile an der Komplementärin des Emittenten und an der geschäftsführenden Kommanditistin. Die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG ist ein 100%iges Tochterunternehmen des Anbieters. Jörn-Hinnerk Mennerich und Gunnar Dittmann sind Gesellschafter des Anbieters und Geschäftsführer der Komplementärin des Anbieters, der Komplementärin des Emittenten sowie der geschäftsführenden Kommanditistin. Zu weiteren Verflechtungen siehe Kapitel <i>Angaben über den Emittenten</i> .	Jörn-Hinnerk Mennerich und Gunnar Dittmann sind Gesellschafter des Anbieters und Geschäftsführer der Komplementärin des Anbieters, der Komplementärin des Emittenten sowie der geschäftsführenden Kommanditistin.	Jörn-Hinnerk Mennerich und Gunnar Dittmann sind Gesellschafter des Anbieters und Geschäftsführer der Komplementärin des Anbieters, der Komplementärin des Emittenten sowie der geschäftsführenden Kommanditistin. Der Geschäftsführer der Komplementärin des Emittenten und der geschäftsführenden Kommanditistin Dr. Sven Kehren ist ebenfalls für den Anbieter tätig. Die Komplementärin des Emittenten ist ein 100%iges Tochterunternehmen der HEH Beteiligungsgesellschaft mbH. Der Anbieter hält 100 % an der HEH Beteiligungsgesellschaft mbH.



ein Aufsichtsgremium eingerichtet. Grundsätzlich haftet die Komplementärin einer KG unbeschränkt. Die auf der Seite 48 aufgeführte Komplementärin des Emittenten, die Verwaltung HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH, ist eine Kapitalgesellschaft und haftet daher nur beschränkt auf ihr Gesellschaftsvermögen.

HEH Aviation Management GmbH	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG	HEH Treuhand- und Verwaltungsgesellschaft mbH	DONNER & REUSCHEL TREUHAND-Gesellschaft mbH & Co. KG
Gemäß Gesellschaftsvertrag mit der Geschäftsführung des Emittenten beauftragt; Gründungsgesellschafterin.	Treuhänderin, gemäß Gesellschafts- und Treuhandvertrag mit der Verwaltung und Betreuung der Anleger beauftragt; Gründungsgesellschafterin.	Als persönlich haftende Gesellschafterin mit der Geschäftsführung der Treuhänderin beauftragt.	Mittelverwendungskontrolleurin, gemäß Mittelverwendungskontrollvertrag mit der Durchführung der Mittelverwendungskontrolle in der Investitionsphase beauftragt.
Hamburg	Hamburg	Hamburg	Hamburg
Große Elbstr. 14, 22767 Hamburg, auch Geschäftsführungsanschrift	Große Elbstr. 14, 22767 Hamburg	Große Elbstr. 14, 22767 Hamburg	Ballindamm 27, 20095 Hamburg
Hamburg, HRB 103 532	Hamburg, HRA 105 818	Hamburg, HRB 971 78	Hamburg, HRA 654 71
13. Dezember 2007	16. April 2007	8. Mai 2006	11. Februar 1965
HEH Beteiligungsgesellschaft mbH	HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG	HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG	DONNER & REUSCHEL Aktiengesellschaft
Gunnar Dittmann, Jörn-Hinnerk Mennerich und Dr. Sven Kehren. Den Geschäftsführern sind keine besonderen Funktionsbereiche zugeordnet.	Komplementärin ist die HEH Treuhand- und Verwaltungsgesellschaft mbH.	Matthias Abel	Treuhand Contor Vermögensverwaltungs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung
EUR 25.000	EUR 25.000	EUR 25.000	EUR 52.000
Jörn-Hinnerk Mennerich und Gunnar Dittmann sind Gesellschafter des Anbieters und Geschäftsführer der Komplementärin des Anbieters, der Komplementärin des Emittenten und der geschäftsführenden Kommanditistin. Der Geschäftsführer der Komplementärin des Emittenten und der geschäftsführenden Kommanditistin Dr. Sven Kehren ist ebenfalls für den Anbieter tätig. Die geschäftsführende Kommanditistin ist ein 100%iges Tochterunternehmen der HEH Beteiligungsgesellschaft mbH und Gründungskommanditistin des Emittenten. Der Anbieter hält 100% an der HEH-Beteiligungsgesellschaft mbH.	Die Treuhänderin ist ein 100%iges Tochterunternehmen des Anbieters. Weitere Umstände oder Beziehungen, die Interessenkonflikte der Treuhänderin begründen können, existieren nicht.	Die Komplementärin der Treuhänderin ist ein 100%iges Tochterunternehmen des Anbieters.	Umstände oder Beziehungen, die Interessenkonflikte der Mittelverwendungskontrolleurin begründen können, existieren nicht.

Firmenname	Flybe Limited	Flybe Group Plc	Embraer S.A.
Funktion/Aufgaben	Leasingnehmer	Garantiegeber	Hersteller und Verkäufer
Sitz	England	England	Brasilien
Geschäftsanschrift	Jack Walker House, Exeter International Airport, Devon, EX5 2HL	Jack Walker House, Exeter International Airport, Devon, EX5 2HL	Av. Brigadeiro Faria Lima, 2.170, Postal code 12227-901, São José dos Campos
Handelsregister			
Tag der ersten Eintragung	1992	1978	1969
Gesellschafter	Flybe Group Plc	Rosedale Aviation Holding Ltd.; International Consolidated Airlines Group, S.A.; Quantum Partners LP; J. French; R. Griffiths	Previ, Oppenheimer Funds, BNDESPAR, Thornburger Investment, Black Rock Inc.
Geschäftsführung	J. French; M. Chown; A. Knuckey; M. Rutter; A. Strong Non-Executives: C. Scott; A. Smith; D. Longbottom; P. Smith; A. Lovell	J. French; M. Chown; A. Knuckey; M. Rutter; A. Strong Non-Executives: C. Scott; A. Smith; D. Longbottom; P. Smith; A. Lovell	A. Silva; H. Wever; A. Azevedo; A. Filho; C. Almeida; I. Vainboim; J. Neto; J. Silva; S. Zraick; S. Yokota; S. Pinto; V. Goncalves; W. Delfino
Kapital	GBP 5 Mio.	GBP 89,4 Mio.	
Verflechtungen/ Interessenkonflikte (siehe hierzu auch Abschnitt <i>Wesentliche Risiken, Seite 17</i>)	Personelle und/oder kapitalmäßige Verflechtungen oder sonstige Umstände, die einen Interessenkonflikt begründen könnten, sind dem Anbieter nicht bekannt.	Personelle und/oder kapitalmäßige Verflechtungen oder sonstige Umstände, die einen Interessenkonflikt begründen könnten, sind dem Anbieter nicht bekannt.	Personelle und/oder kapitalmäßige Verflechtungen oder sonstige Umstände, die einen Interessenkonflikt begründen könnten, sind dem Anbieter nicht bekannt.

Verflechtungen/Interessenkonflikte

Die auf den Seiten 48 und 49 angegebenen Gründungsgesellschafter (Verwaltung HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH, HEH Aviation Management GmbH und HEH Treuhand GmbH & Cie. KG) sind gleichzeitig die einzigen Gesellschafter des Emittenten zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung. Somit beziehen sich alle Angaben zu den Gründungsgesellschaftern gleichzeitig auch auf die Gesellschafter zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung. Um den Eindruck zu vermeiden, dass es sich um unterschiedliche Gesellschafter handelt, werden die nachfolgenden Angaben nur zu

den Gründungsgesellschaftern und nicht auch noch zu den Gesellschaftern des Emittenten zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung getätigt.

Der Vertrieb des Emissionskapitals obliegt dem Anbieter, der HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG. Die geschäftsführende Gründungskommanditistin des Emittenten, die HEH Aviation Management GmbH (Gründungsgesellschafter), und die persönlich haftende Gesellschafterin des Emittenten (Gründungsgesellschafter) sind mittelbar 100%ige Tochterunternehmen des Anbieters. Die HEH Hamburger Emissions-


**Fintech Aviation Services
Sarl.**

Gemäß Dienstleistungs-
vertrag mit der technischen
Überwachung des Flugzeuges
beauftragt.

Schweiz

18, Avenue Louis-Casai, 1209,
Geneva, Switzerland

Commercial Register of the
Canton of Geneva;
Company No. CH-660-1358009-6

24. Juni 2009

Oliver Stuart-Menteth;
Caroline Stuart-Menteth

Managing Director
Oliver Stuart-Menteth;

Directors
Michel Parratt
und Roberto Corvaglia

Personelle und/oder
kapitalmäßige Verflechtungen
oder sonstige Umstände,
die einen Interessenkonflikt
begründen könnten, sind
dem Anbieter nicht bekannt.

Haus GmbH & Cie. KG ist auch Alleingesellschafterin der Treu-
händerin (Gründungsgesellschafter).

Der Vertrieb erfolgt u. a. über Unternehmen, an denen
Gesellschafter des Anbieters maßgeblich beteiligt sind (zu
Verflechtungen/Interessenkonflikte siehe auch Abschnitt
Wesentliche Risiken der Vermögensanlage, Seite 17). Eine
dem Anbieter von einer deutschen Bank zugesagte Eigenka-
pitalzwischenfinanzierung (Tranche B) wurde dem Emittenten
vom Anbieter für die Abnahme des Fondsflugzeuges zur Ver-
fügung gestellt.

Darüber hinaus bestehen keine unmittelbaren oder mittelbaren
Beteiligungen der Gründungsgesellschafter an Unternehmen, die
dem Emittenten Fremdkapital zur Verfügung stellen, die mit dem
Vertrieb der emittierten Vermögensanlage beauftragt sind oder
die im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung des
Anlageobjektes zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung Lieferun-
gen oder Leistungen erbringen.

Darüber hinaus sind die Gründungsgesellschafter auch nicht für
Unternehmen tätig, die mit dem Vertrieb der emittierten Vermö-
gensanlage betraut sind, die dem Emittenten Fremdkapital zur
Verfügung stellen oder die im Zusammenhang mit der Anschaf-
fung oder Herstellung des Anlageobjektes Lieferungen oder Lei-
stungen erbringen.

Die Gründungsgesellschafter sind nicht mit dem Vertrieb der
emittierten Vermögensanlage beauftragt. Sie vermitteln oder
stellen dem Emittenten kein Fremdkapital zur Verfügung und
erbringen selbst auch keine Lieferungen oder Leistungen im
Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung des Anla-
geobjektes.

Die Mitglieder der Geschäftsführung des Emittenten Gunnar Ditt-
mann, Jörn-Hinnerk Mennerich und Dr. Sven Kehren sind zugleich
direkt oder indirekt Gesellschafter des Anbieters, der mit dem
Vertrieb der angebotenen Vermögensanlage betraut ist und dem
Emittenten eine Zwischenfinanzierung zur Verfügung gestellt hat.
Sie sind auch als Geschäftsführer oder Prokuristen für dieses
Unternehmen tätig. Den Mitgliedern der Geschäftsführung des
Emittenten sind keine besonderen Funktionsbereiche zugeordnet.

Darüber hinaus bestehen keine unmittelbaren oder mittelbaren
Beteiligungen der Mitglieder der Geschäftsführung des Emitten-
ten (Gunnar Dittmann, Jörn-Hinnerk Mennerich und Dr. Sven
Kehren), des Anbieters und Prospektverantwortlichen (Gunnar
Dittmann, Jörn-Hinnerk Mennerich), der Treuhänderin (Matthias
Abel) und der Mittelverwendungskontrolleurin (Thomas Man-
gels, Thomas Krone, Kristin Eckmann; den Geschäftsführern sind
keine besonderen Funktionsbereiche zugeordnet; geschäfts-
ansässig sind sie am Ballindamm 27, 20095 Hamburg) an Unter-
nehmen, die dem Emittenten Fremdkapital zur Verfügung stellen,

die mit dem Vertrieb der angebotenen Vermögensanlage beauftragt sind oder die im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung des Anlageobjektes zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung Lieferungen oder Leistungen erbringen.

Gunnar Dittmann und Jörn-Hinnerk Mennerich sind Geschäftsführer der Komplementärin des Anbieters (mit dem Vertrieb betraut und Bereitsteller einer Eigenkapitalzwischenfinanzierung), der Komplementärin des Emittenten und der geschäftsführenden Kommanditistin des Emittenten (mit der Geschäftsführung des Emittenten betraut). Der Geschäftsführer der Komplementärin des Emittenten und der geschäftsführenden Kommanditistin, Dr. Sven Kehren, ist ebenfalls für den Anbieter tätig. Darüber hinaus sind die Mitglieder der Geschäftsführung des Emittenten, des Anbieters und der Prospektverantwortlichen, der Treuhänderin und der Mittelverwendungskontrolleurin zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung nicht für Unternehmen tätig, die mit dem Vertrieb der angebotenen Vermögensanlage betraut sind, die dem Emittenten Fremdkapital zur Verfügung stellen oder die im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung des Anlageobjektes Lieferungen oder Leistungen erbringen.

Die Mitglieder der Geschäftsführung des Emittenten, des Anbieters und der Prospektverantwortlichen, der Treuhänderin und der Mittelverwendungskontrolleurin sind nicht mit dem Vertrieb der emittierten Vermögensanlage beauftragt. Sie vermitteln oder stellen dem Emittenten kein Fremdkapital zur Verfügung und erbringen selbst auch keine Lieferungen oder Leistungen im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung des Anlageobjektes.

Es existieren keine Personen, die nicht in den Kreis der nach der Vermögensanlagen-Verkaufsprospektverordnung (VermVerkProspV) angabepflichtigen Personen fallen, die Herausgabe oder den Inhalt des Prospektes oder die Abgabe oder den Inhalt des Angebotes der Vermögensanlage aber wesentlich beeinflusst haben.

Umfang von Leistungen und Lieferungen

Die Gründungskommanditistin HEH Aviation Management GmbH, vertreten durch die Geschäftsführer Gunnar Dittmann,

Jörn-Hinnerk Mennerich und Dr. Sven Kehren, übernimmt die Geschäftsführung, Vertretung und Liquidation der Gesellschaft. Die Gründungskomplementärin hat das Recht zur Vertretung der Gesellschaft (vergleiche Seite 72). Der Anbieter (Prospektverantwortlicher) übernimmt die Konzeption, die Platzierung/Vertrieb, die Vermittlung der Finanzierung, stellt eine Zwischenfinanzierung und gibt eine Platzierungs- und Kapitalaufbringungsgarantie (vergleiche Seite 79-81). Die Treuhänderin und Gründungskommanditistin übernimmt allgemeine Verwaltungsaufgaben für die Anleger (vergleiche Seite 77 f.). Der Mittelverwendungskontrolleur soll die ordnungsgemäße Verwendung der eingezahlten Gesellschaftereinlagen sicherstellen (vergleiche Seite 79 f.). Über diese genannten Leistungen hinaus werden keine Leistungen und Lieferungen durch Gründungsgesellschafter/Gesellschafter zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung, den Anbieter und Prospektverantwortliche, die Treuhänderin, die Mittelverwendungskontrolleurin wie auch die Mitglieder der Geschäftsführung des Emittenten, des Anbieters und der Prospektverantwortlichen, der Treuhänderin und der Mittelverwendungskontrolleurin erbracht.

Sonstige Angaben

Die Gründungsgesellschafter sind juristische Personen oder Personengesellschaften, so dass die Angaben zu bestehenden Eintragungen in ein Führungszeugnis entfallen. Im Führungszeugnis der Mitglieder der Geschäftsführung des Emittenten, des Anbieters und Prospektverantwortlichen, der Treuhänderin und der Mittelverwendungskontrolleurin sind zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung keine Eintragungen in Bezug auf Verurteilungen wegen einer Straftat enthalten. Das jeweilige Führungszeugnis ist zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung nicht älter als sechs Monate.

Gegen die Gründungsgesellschafter liegen keine ausländischen Verurteilungen wegen einer Straftat vor. Alle Mitglieder der Geschäftsführung des Emittenten, des Anbieters und Prospektverantwortlichen, der Treuhänderin und der Mittelverwendungskontrolleurin sind deutsche Staatsangehörige; ausländische Verurteilungen wegen einer Straftat liegen nicht vor.

Über das Vermögen eines Gründungsgesellschafters oder eines Mitglieds der Geschäftsführung des Emittenten, des



Anbieters und Prospektverantwortlichen, der Treuhänderin und der Mittelverwendungskontrolleurin ist innerhalb der letzten fünf Jahre kein Insolvenzverfahren eröffnet oder mangels Masse abgewiesen worden.

Weder ein Gründungsgesellschafter noch ein Mitglied der Geschäftsführung des Emittenten, des Anbieters und Prospektverantwortlichen, der Treuhänderin und der Mittelverwendungskontrolleurin waren innerhalb der letzten fünf Jahre in der Geschäftsführung einer Gesellschaft tätig, über deren Ver-

mögen ein Insolvenzverfahren eröffnet oder mangels Masse abgewiesen wurde.

Weder gegenüber den Gründungsgesellschaftern noch gegenüber einem Mitglied der Geschäftsführung des Emittenten, des Anbieters und Prospektverantwortlichen, der Treuhänderin und der Mittelverwendungskontrolleurin ist eine Erlaubnis zum Betreiben von Bankgeschäften oder zur Erbringung von Finanzdienstleistungen durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht aufgehoben worden.



Angaben über durchgeführte Vermögensanlagen

Die HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG ist das neunzehnte Beteiligungsangebot und bereits der fünfzehnte Flugzeugfonds der HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG. Die HEH hat seit 2008 bis zum Jahresende 2011 insgesamt vierzehn Flugzeugfonds initiiert und bis zum Datum der Prospektaufstellung ein Eigenkapital in Höhe von über EUR 110 Mio. platziert. Die wirtschaftliche Entwicklung der Fondsgesellschaften verläuft seitdem sehr erfolgreich. Auszahlungen erfolgten frühzeitig. Wegen der guten Liquiditätsentwicklung wurden die Auszahlungen statt jährlich in einem halbjährlichen Rhythmus geleistet. Seit dem ersten Quartal 2011 wurde der Auszahlungsrhythmus sogar nochmal auf quartalsweise verbessert. Im Jahr 2012 erfolgten für alle 14 Flugzeugfonds vier Quartalsauszahlungen. Die Auszahlungen entsprechen daher auch im Jahr 2012 den prognostizierten 8% p.a. Gemäß der geprüften Leistungsbilanz 2011

liegt die Liquidität bei allen Fonds höher als geplant. Die Darlehen wurden bei allen Fonds planmäßig getilgt. Im Jahr 2007 platzierte die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG zudem vier Schiffsfonds mit einem Kommanditkapital von insgesamt rund EUR 13,5 Mio., davon zwei als Private Placements. Das Investitionsvolumen belief sich auf ca. EUR 37 Mio. Die Tilgungen auf die Hypothekendarlehen erfolgten bis einschließlich 3. Quartal 2008 planmäßig. Seitdem können die Schiffsfonds in Folge des dramatischen Verfalls der Charterraten die Tilgungen nicht mehr leisten. Auch Auszahlungen sind nicht mehr möglich. Trotz eines zwischenzeitlich durchgeführten Sanierungskonzeptes konnte der Verkauf zweier Schiffe zu den gegenwärtig niedrigen Marktpreisen nicht vermieden werden. Auch bei den beiden anderen Schiffen steht ein Verkauf an. Einen Auszug der wirtschaftlichen Ergebnisse der Flugzeugfonds kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Die aktuelle Leistungsbilanz der HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG kann kostenlos auf der Internetseite www.heh-fonds.de eingesehen werden.

Auszug aus der Leistungsbilanz 2011 – Flugzeugfonds – der HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG

	Investitions- volumen in TEUR ¹⁾		Emissions- kapital in TEUR ²⁾		Kumuliertes Steuerliches Ergebnis in Prozent ³⁾		Darlehens- stand in Aufnahme- währung Ende 2011 ⁴⁾				Kumulierte Auszahlungen in Prozent bis Ende 2011 ⁵⁾		Kumuliertes Betriebser- gebnis in TEUR ⁶⁾	
	Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist	Soll		Ist		Soll	Ist	Soll	Ist
HEH London	14.769	14.780	7.150	7.160	-10,71	-11,20	TEUR	5.273	TEUR	5.273	32,00	32,00	-2.248	-2.037
HEH Hamburg	13.876	13.903	7.150	7.175	-8,21	-10,58	TEUR	4.744	TEUR	4.744	32,00	32,00	-1.967	-2.021
HEH Exeter	13.789	13.788	7.150	7.150	-7,99	-8,50	TGBP	3.712	TGBP	3.712	32,00	32,00	-1.956	-1.898
HEH Manchester	14.280	13.635	7.150	7.185	-8,40	-8,12	TUSD	7.393	TUSD	7.450	32,00	32,00	-1.916	-2.393
HEH Newcastle	14.371	15.857	7.150	7.178	-8,15	-13,15	TUSD	8.800	TUSD	8.800	32,00	32,00	-1.917	-2.312
HEH Bristol	15.350	15.795	7.150	7.250	-7,99	-9,04	TUSD	9.016	TUSD	8.933	24,00	24,00	-1.947	-2.033
HEH Birmingham	15.675	15.675	7.150	7.150	-8,37	-10,86	TUSD	9.012	TUSD	9.012	24,00	24,00	-2.139	-2.082
HEH Cologne	15.833	15.885	7.150	7.200	-7,60	-8,40	TUSD	9.426	TUSD	9.426	24,00	24,00	-2.163	-2.129
HEH Edinburgh	15.110	15.216	7.150	7.250	-6,54	-7,04	TGBP	5.892	TGBP	5.892	16,00	16,00	-2.135	-2.122
HEH Leeds	15.450	15.460	7.150	7.160	-4,77	-5,72	TEUR	6.940	TEUR	6.940	16,00	16,00	-2.046	-1.986
HEH Liverpool	15.535	15.655	7.150	7.265	-4,14	-4,87	TUSD	9.582	TUSD	9.582	16,00	16,00	-1.947	-1.910
HEH Valencia	21.561	21.452	11.200	11.335	-0,01	-0,89	TUSD	12.865	TUSD	12.860	8,00	8,00	-2.490	-2.521
HEH Barcelona	21.561	k.A.	11.200	5.080	0,18	-1,83	TUSD	13.741	TUSD	13.761	8,00	8,00	-2.471	-1.595
HEH Sevilla	21.561	k.A.	11.200	2.730	0,08	-0,12	TUSD	13.179	TUSD	13.181	8,00	8,00	-2.486	-577

¹⁾ Der USD war am Übernahmetag der Flugzeuge bei den Fonds „flybe. Newcastle“ und „flybe. Bristol“ gegenüber dem EUR stärker und beim Fonds „flybe. Manchester“ schwächer als prognostiziert. Daher sind die Anschaffungskosten der Flugzeuge in EUR höher bzw. niedriger als prognostiziert. Auf die Auszahlungen an die Gesellschafter hat dies keinen Einfluss, da der fixe Teil der Leasingrate bei allen Fonds in der Höhe gleich ist und von Flybe in EUR geleistet wird. Dieser Teil der Leasingrate steht für die Auszahlungen und Gesellschaftskosten zur Verfügung. Das Emissionskapital beträgt bei allen Flybe-Fonds planmäßig TEUR 7.150. Der variable Teil der Leasingrate entspricht dem Kapitaldienst und ist abhängig vom jeweiligen Darlehensbetrag höher bzw. niedriger als prognostiziert. Die Fonds HEH Barcelona und HEH Sevilla waren Ende 2011 noch in der Platzierung, so dass die Investitionsphase noch nicht abgeschlossen war und das Investitionsvolumen daher noch nicht feststand.

²⁾ Die vollständige Platzierung der Fonds HEH Sevilla und HEH Barcelona erfolgte im Jahr 2012.

³⁾ Das steuerliche Ergebnis ist bezogen auf das im Prospekt angegebene Eigenkapital ohne Agio.

⁴⁾ Alle Darlehen wurden planmäßig getilgt. Gegenüber den Prospektannahmen führte bei dem Fonds „HEH Manchester“ eine spätere Ablieferung des Flugzeuges und beim Fonds „HEH Bristol“ eine frühere Ablieferung zu einer Verschiebung des Tilgungsplans. Leichte Verschiebungen des Tilgungsplans gibt es auch bei den Fonds HEH Valencia, Barcelona und Sevilla aufgrund gegenüber den Prognoserechnungen veränderter Zinssätze, auf denen die Tilgungsstruktur basiert.

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

⁶⁾ Auf das Betriebsergebnis haben Abschreibungen, Wechselkurse, Ablieferungstermine, Beitrittszeitpunkte etc. Einfluss. Deshalb sind die Soll/Ist-Werte kaum vergleichbar. Das Betriebsergebnis enthält nicht liquiditätswirksame Aufwendungen und Erträge. Ein unmittelbarer Rückschluss auf die Liquiditätsentwicklung und damit auf die Auszahlungen ergibt sich daher hieraus nicht.



Vergütungen

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die einmaligen Provisionen bzw. anderweitigen Vergütungen der vorliegenden Vermögensanlage in der Investitionsphase. Anschließend werden die laufenden Vergütungen während der Betriebsphase und bei Liquidation der Gesellschaft aufgelistet. Die ausgewiesenen Vergütungen basieren größtenteils auf den Regelungen des Gesellschafts-, Treuhand- und Mittelverwendungskontrollvertrages sowie weiterer Dienstleistungsverträge. Die Höhe dieser Vergütungen ist zum Teil von der wirtschaftlichen Entwicklung der Gesellschaft abhängig. Diese können daher höher oder niedriger ausfallen als nachfolgend dargestellt. Es wird davon ausgegangen, dass der Emittent zum Vorsteuerabzug berechtigt ist. Die Vergütungen verstehen sich zzgl. etwaiger Umsatzsteuer.

Einmalige Vergütungen gemäß Mittelverwendungsplan (Prognose)

	TEUR	In % der Gesamtinvestition
1. Anschaffungsnebenkosten	152	0,64 %
2. Finanzierungskosten	372	1,56 %
3. Gründungskosten	80	0,34 %
4. Treuhandkosten und Mittelverwendungskontrolle	84	0,35 %
5. Kosten für Marketing, Platzierung und Werbung inkl. Agio	1.452	6,10 %
6. Kosten für die Vermittlung von Finanzierungen	300	1,26 %
7. Platzierungsgarantie	264	1,11 %
8. Projektierung	450	1,89 %

Zu 1.) Die Vermittlung des Flugzeuges und des dazugehörigen Leasingvertrages erfolgte durch die Airfund Corporation. Hierfür wurde eine Vergütung in Höhe von insgesamt 0,5% des Kaufpreises des Flugzeuges vereinbart, die bei Ablieferung des Flugzeuges fällig wird. Weiterhin sind in dieser Position die Rechtsberatungskosten einer englischen Kanzlei des Emittenten in Höhe von geschätzten TEUR 50 enthalten.

Zu 2.) Dem Darlehensgeber der langfristigen Finanzierung werden die Rechtsberatungskosten ersetzt, die im Rahmen der Vertragsverhandlungen bei der Prüfung und der Dokumentation der entsprechenden Verträge entstanden sind. Hierfür sowie für die Bearbeitung und Bereitstellung der Eigenkapitalzwischenfinanzierungen und des langfristigen Darlehens werden Gebühren für die beiden deutschen Geschäftsbanken in Höhe von insgesamt ca. TEUR 372 (davon TEUR 89 geschätzt) fällig. Ferner sind in dieser Position die prognostizierten Kosten für die Eintragung der Flugzeughypothek enthalten.

Zu 3.) Es wird mit Gründungskosten in Höhe von TEUR 80 kalkuliert. Dabei handelt es sich vor allem um Kosten für Notar- und Gerichtsgebühren, Gutachten sowie für Steuer- und Rechtsberatung in Deutschland. Ein großer Teil dieser Vergütungen ist bereits vertraglich vereinbart worden.

Die Anschaffungsneben-, Finanzierungs- und die Gründungskosten sind nach Rechnungsstellung fällig.

Zu 4.) Die Verwaltungskosten setzen sich zusammen aus der Einrichtungsgebühr für die Treuhänderin HEH Treuhand GmbH & Cie. KG gemäß Treuhand- und Gesellschaftsvertrag in Höhe von 0,5% des vorgesehenen Kommanditkapitals sowie voraussicht-

lichen Kosten für nichtabziehbare Vorsteuer. Die Vergütung ist zum 31. Dezember 2012 verdient und fällig.

Mit der Mittelverwendungskontrolleurin, der DONNER & REUSCHEL TREUHAND-Gesellschaft mbH & Co. KG, ist vertraglich eine Vergütung in Höhe von TEUR 13 (Gesamtbetrag der Vergütung) vereinbart worden. Nach Aufnahme der Verwendung des der Mittelverwendungskontrolle unterliegenden Emissionskapitals ist die Vergütung zahlbar. Die Vergütung erhöht sich prozentual zum platzierten Kapital (maximal um TEUR 0,3 auf TEUR 13,3), wenn die Platzierungsreserve von bis zu TEUR 300 in Anspruch genommen wird.

Zu 5.) Die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG wird die Platzierung des Eigenkapitals durchführen. Für die Vermittlung des Eigenkapitals sowie für alle damit im Zusammenhang stehenden Werbe- und Marketingmaßnahmen erhält die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG gemäß Gesellschaftsvertrag eine Vergütung in Höhe TEUR 1.452 inklusive Agio. Sie ist dazu ermächtigt, leistungsfähige Dritte mit der Erbringung dieser Leistung zu beauftragen. Die Vergütung erhöht sich prozentual zum platzierten Kapital (maximal um TEUR 33 auf TEUR 1.485), wenn die Platzierungsreserve von bis zu TEUR 300 in Anspruch genommen wird. Die Vergütung ist anteilig in dem Verhältnis verdient, in dem das einzuwerbende Kommanditkapital durch rechtsverbindliche Beitrittserklärungen platziert ist, und fällig, sobald es die Liquiditätslage der Beteiligungsgesellschaft erlaubt. Die HEH ist berechtigt, auf die vorbezeichnete Vergütung Teilzahlungen nach Maßgabe des eingeworbenen Kapitals zu verlangen.

Zu 6. und 8.) Die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG hat den Fonds konzipiert, alle Partner in das Konzept eingebunden sowie den Verkaufsprospekt einschließlich der Anlagen erstellt. Gemäß Gesellschaftsvertrag erhält sie hierfür eine Vergütung in Höhe von TEUR 450, die mit Billigung der Veröffentlichung des Verkaufsprospektes verdient und fällig wird. Ferner steht ihr für die Vermittlung des Fremdkapitals eine Vergütung in Höhe von TEUR 300 zu. Verdient und fällig ist diese mit Auszahlung der Finanzierungen.

Zu 7.) Für die Gewährung der Platzierungsgarantie erhält die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG gemäß Vertrag eine Vergütung in Höhe von TEUR 264. Die Auszahlung dieser Vergütung ist nach Einwerbung eines Betrages in Höhe von EUR 5.800.000 fällig. HEH erhält ferner eine Vergütung für die Sicherheitenstellung im Rahmen der Eigenkapitalzwischenfinanzierung Tranche B und für die von HEH übernommene weitere Kapitalaufbringungsgarantie. Der Betrag dieser Vergütung entspricht dem für das Kalenderjahr 2013 bei vollständiger Einzahlung zum 1. Januar 2013 rechnerisch anfallenden Auszahlungsbetrag auf das vorgesehene Kommanditkapital des Fonds in Höhe von EUR 13,23 Mio. abzüglich der für das Jahr 2013 tatsächlich zu leistenden Auszahlungen an Kapitalanleger abzüglich des tatsächlichen Zins- und Kostenaufwandes der Beteiligungsgesellschaft für die Eigenkapitalzwischenfinanzierungen (ohne Berücksichtigung der Bearbeitungs- und Bereitstellungsgebühren sowie Anwaltskosten) im Jahr 2013. Sie beträgt jedoch höchstens 2% des Kommanditkapitals. Die Vergütung ist zum 31. Dezember 2013 fällig. Abschläge sind nach Rückführung der Eigenkapitalzwischenfinanzierungen möglich. HEH stundet diese Vergütungen jedoch, soweit und solange die Liquiditätslage der Beteiligungsgesellschaft die Auszahlung nicht zulässt.

Neben den einmaligen Vergütungen in der Investitionsphase fallen während der Betriebsphase folgende laufende Gebühren an:

- Für die Übernahme der persönlichen Haftung erhält die Komplementärin zeitanteilig bis zum Monat der Vollbeendigung der Gesellschaft eine jährliche, jeweils anteilig zum Quartalsende fällige Vergütung von TEUR 5, die beginnend mit dem Jahr 2014 um 2% p.a. erhöht wird. Die Vergütung für das Jahr 2012 ist zum Jahresende fällig und zahlbar und beträgt TEUR 2,5. Bei prospektgemäßem Verlauf der Gesellschaft ergibt sich hieraus bis zum Jahre 2030 eine Gesamtvergütung der Komplementärin in Höhe von ca. TEUR 110. Darüber hinaus erhält sie Ersatz ihrer Aufwendungen, die ihr im Rahmen der Ausübung der Komplementärstellung entstehen.
- Die geschäftsführende Kommanditistin erhält für die Geschäftsführung der Gesellschaft zeitanteilig bis zum



Monat der Vollbeendigung der Gesellschaft eine jährliche Vergütung von TEUR 15, die jeweils anteilig zum Quartalsende zu zahlen ist und beginnend mit dem Jahr 2014 um 2% p.a. erhöht wird. Die Vergütung für das Jahr 2012 in Höhe von TEUR 7,5 ist zum Jahresende fällig und zahlbar. Darüber hinaus erhält sie Ersatz ihrer Aufwendungen, die ihr im Rahmen der Geschäftsführung entstehen.

- Die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG übernimmt die Betreuung der Treugeber und der Kommanditisten. Hierfür erhält sie zeitanteilig bis zum Monat der Vollbeendigung der Gesellschaft eine jährliche Vergütung von TEUR 25, die jeweils anteilig zum Quartalsende zu zahlen ist und beginnend mit dem Jahr 2014 um 2% p.a. erhöht wird. Die Vergütung für das Jahr 2012 ist zum Jahresende fällig und zahlbar und beträgt TEUR 10. Aus Vorsichtsgründen wurden für eventuell nicht abziehbare Vorsteuer Kosten in Höhe von etwa TEUR 2 bis TEUR 3 p.a. berücksichtigt. Bei prospektgemäßem Verlauf der Gesellschaft ergibt sich inklusive der Einrichtungsgebühr der Treuhänderin bis zum Jahre 2030 eine Gesamtvergütung der Treuhänderin in Höhe von ca. TEUR 652 (inkl. anteilig kalkulierter Umsatzsteuer).
 - Für die steuerliche Beratung und Prüfung des Jahresabschlusses wird mit Kosten in Höhe von TEUR 10 p.a. kalkuliert, die annahmegemäß ab dem Jahr 2014 um 2% p.a. erhöht werden.
 - Die regelmäßige Inspektion des Flugzeuges sowie die Überwachung der Logbücher und der Wartungsdokumente – um den aktuellen Zustand des Flugzeuges in Bezug auf die gemäß Leasingvertrag vereinbarten Wartungs- und Reparaturmaßnahmen zu überprüfen – wird durch Fintech Aviation Services Sarl. (FAS) durchgeführt. Hierfür erhält FAS eine feste monatliche Vergütung sowie eine nach Tagen abzurechnende Sondervergütung für Zusatzleistungen. Zudem werden FAS sämtliche Kosten im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit für den Emittenten ersetzt. Vertragsgemäß erhöhen sich die Vergütungen um 3% p.a. ab dem Jahr 2014. Es wurde mit anfänglichen jährlichen Kosten in Höhe von TEUR 15 p.a. kalkuliert.
 - In Höhe der Kommanditeinlagen von jeweils TEUR 15 sind die HEH Aviation Management GmbH und die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG am Ergebnis des Emittenten beteiligt.
- Im Rahmen der Veräußerung oder bei Verlust des Flugzeuges ergeben sich folgende Vergütungen:
- Von dem Nettoveräußerungserlös des Flugzeuges – d.h. nach Abzug von Maklerkommissionen und anderer Gebühren und Kosten, die im Zusammenhang mit dem Verkauf des Flugzeuges stehen – sowie gegebenenfalls aus einer Totalverlustentschädigung erhält die geschäftsführende Kommanditistin gemäß Gesellschaftsvertrag 2%. Soweit der Verkaufserlös oder die Versicherungsentschädigung im Falle eines Totalverlustes die fortgeschriebenen Werte (abgedruckt auf der Seite 39 dieses Verkaufsprospektes) des Bewertungsgutachtens von Avitas (geschätzte Half-Life-Werte ohne Berücksichtigung eines besseren Rückgabeszustandes der Verschleißteile der Triebwerke) für das Flugzeug übersteigt, erhält die geschäftsführende Kommanditistin ferner eine zusätzliche Ergebnisbeteiligung in Höhe von 15% des Mehrbetrages zwischen dem Gutachtenwert und dem tatsächlichen Verkaufserlös bzw. der Entschädigungssumme. Bei prospektgemäßem Verlauf der Gesellschaft ergibt sich inklusive der laufenden Geschäftsführungsvergütung bis zum Jahre 2030 eine Gesamtvergütung der HEH Aviation Management GmbH in Höhe von ca. TEUR 503.
- Über die in diesem Abschnitt (Seite 55-57) aufgeführten Vergütungen hinaus stehen den Gründungsgesellschaftern, wie auch den Mitgliedern der Geschäftsführung des Emittenten, des Anbieters und der Prospektverantwortlichen, der Treuhänderin und der Mittelverwendungskontrolleurin keine Gewinnbeteiligungen, Entnahmerechte, sonstige Gesamtbezüge, insbesondere Gehälter, Aufwandsentschädigungen, Versicherungsentgelte, Provisionen und Nebenleistungen jeder Art zu.

Wirtschaftliche Angaben

Mittelverwendung und -herkunft der Investitionsphase (Prognose)

Mittelverwendung der HEH Aviation "Southampton" Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG (Investitionsplan)	TEUR	In % der Gesamt- investition	In % des EK inkl. Agio
Aufwand für den Erwerb/die Herstellung des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten			
1. Kaufpreis Flugzeug	20.395	85,75%	146,84%
2. Anschaffungsnebenkosten	152	0,64%	1,09%
Summe	20.547	86,39%	147,93%
Fondsabhängige Kosten			
3. Finanzierungskosten	372	1,56%	2,67%
4. Gründungskosten (Notar- und Gerichtsgebühren, Steuer- und Rechtsberatung, Gutachten etc.)	80	0,34%	0,58%
5. Treuhandgebühren und Mittelverwendungskontrolle	84	0,35%	0,60%
6. Kosten für Marketing, Platzierung und Werbung inkl. Agio	1.452	6,10%	10,45%
7. Kosten für die Vermittlung von Finanzierungen	300	1,26%	2,16%
8. Platzierungsgarantie	264	1,11%	1,90%
9. Projektierung	450	1,89%	3,24%
Summe	3.001	12,62%	21,61%
10. Liquiditätsreserve	237	1,00%	1,70%
Gesamtinvestition	23.785	100,00%	171,24%

Mittelherkunft der HEH Aviation "Southampton" Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG (Finanzierungsplan)	TEUR	In % der Gesamt- investition	In % des EK inkl. Agio
Fremdkapital			
11. Darlehen	9.895	41,60%	71,24%
Kommanditkapital			
12. Emissionskapital	13.200	55,50%	95,03%
13. HEH Aviation Management GmbH	15	0,06%	0,11%
14. HEH Treuhand GmbH & Cie. KG	15	0,06%	0,11%
Summe	13.230	55,62	95,25%
15. Agio	660	2,77%	4,75%
Gesamtfinanzierung	23.785	100,00	171,24%

Rechnerische Abweichungen resultieren aus Rundungsdifferenzen.



Nebstehend sind die geplante Mittelverwendung und Mittelherkunft des Emittenten in der Investitionsphase abgebildet. Das Flugzeug ist am 27. November 2012 übernommen und bezahlt worden. Der Wechselkurs USD/EUR am Tag der Übernahme des Flugzeuges lag bei 1,2933. Die Anleger nehmen nach ihrem Beitritt und nach Zahlung der Pflichteinlage (wirtschaftlicher Beitritt) anteilig an den Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten des Emittenten teil. Annahmegemäß treten alle Anleger aus Vereinfachungsgründen zum 1. Januar

2013 dem Emittenten bei und leisten zu diesem Zeitpunkt auch ihre Kommanditeinlage.

Die aufgeführten Vergütungen verstehen sich zzgl. etwaiger Umsatzsteuer. Bei den Vergütungen für die Treuhänderin in der Investitions- und Betriebsphase wurde aus Vorsichtsgründen ein Teil der Umsatzsteuer als nicht abzugsfähige Vorsteuer berücksichtigt, da die Finanzverwaltung davon ausgeht, dass ein Teil der Verwaltungsleistung direkt für die Anleger erbracht wird.



zu 1. und 2. Kaufpreis Flugzeug inkl. Anschaffungsnebenkosten

Der Emittent trat gemäß Vereinbarung mit Flybe in den Kaufvertrag zwischen dem Leasingnehmer und Embraer ein. Der Kaufpreis des Flugzeuges inkl. Anschaffungsnebenkosten beträgt ca. USD 26,6 Mio. (siehe hierzu den Punkt Kaufvertrag im Abschnitt *Rechtliche Grundlagen*). Die Anschaffungsnebenkosten enthalten eine Maklergebühr an die Airfund Corporation in Höhe von 0,5% des Kaufpreises des Flugzeuges für die Vermittlung des Flugzeuges und des dazugehörigen Leasingvertrages. Im Rahmen der Verhandlung des Kauf-, Darlehens- und Leasingvertrages sind ferner Rechtsberatungskosten einer englischen Kanzlei des Emittenten in Höhe von geschätzten TEUR 50 angefallen.

zu 3. Finanzierungskosten

Für die Bearbeitung und Bereitstellung der Eigenkapitalzwischenfinanzierungen und des langfristigen Darlehens, den Eintragungskosten für die Flugzeughypothek sowie für die im Rahmen der Vertragsverhandlung zu ersetzenden Rechtsberatungskosten der finanzierenden Bank fallen Gebühren in Höhe von geschätzten TEUR 372 (davon geschätzte Kosten in Höhe von TEUR 89) an.

zu 4. Gründungskosten (Notar- und Gerichtsgebühren, Steuer- und Rechtsberatung, Gutachten etc.)

Bei den Gründungskosten in Höhe von TEUR 80 handelt es sich um Kosten für Notar- und Gerichtsgebühren, Steuer- und Rechtsberatung in Deutschland, Gutachten und geschätzte sonstige Kosten. Die Gründungskosten wurden zum Teil aus Erfahrungswerten abgeleitet, im Wesentlichen sind sie jedoch vertraglich fixiert.

zu 5. Treuhandgebühren und Mittelverwendungskontrolle

Die Treuhänderin, die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, erhält gemäß Gesellschaftsvertrag für die Einrichtung der Treuhandverwaltung eine einmalige Vergütung in Höhe von 0,5% des vorgesehenen Kommanditkapitals. Aus Vorsichtsgründen wurde die Nichtabziehbarkeit eines Teiles der Vorsteuer berücksichtigt. Mit dem Mittelverwendungskontrolleur ist vertraglich eine Vergütung in Höhe von TEUR 13 vereinbart.

zu 6. Kosten für Marketing, Platzierung und Werbung inkl. Agio

Für die Vermittlung von Eigenkapital sowie aller damit im Zusammenhang stehenden Werbe- und Marketingmaßnahmen erhält die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG gemäß Gesellschaftsvertrag eine Provision in Höhe von TEUR 1.452 inklusive Agio.

zu 7. Kosten für die Vermittlung von Finanzierungen

Gemäß Gesellschaftsvertrag beträgt die Vergütung der HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG für die Vermittlung der Eigenkapitalzwischenfinanzierung und des langfristigen Darlehens TEUR 300.

zu 8. Platzierungsgarantie

Die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG erhält eine vertraglich vereinbarte Vergütung in Höhe von insgesamt TEUR 264 für das Stellen der Platzierungsgarantie in Höhe von TEUR 5.800. HEH erhält ferner eine Vergütung für die Sicherheitenstellung gegenüber der finanzierenden Bank (Tranche B der Eigenkapitalzwischenfinanzierung) und die von HEH übernommene weitere Kapitalaufbringungsgarantie. Der Betrag dieser Vergütung entspricht dem für das Kalenderjahr 2013 bei vollständiger Einzahlung zum 1. Januar 2013 rechnerisch anfallenden Auszahlungsbetrag auf das vorgesehene Kommanditkapital des Fonds in Höhe von EUR 13,2 Mio. abzüglich der für das Jahr 2013 tatsächlich geleisteten Auszahlungen an Kapitalanleger abzüglich des tatsächlichen Zins- und Kostenaufwandes der Beteiligungsgesellschaft für die Eigenkapitalzwischenfinanzierungen (ohne Berücksichtigung der Bereitstellungs- und Bearbeitungsgebühren sowie Anwaltskosten) im Jahr 2013. Sie beträgt jedoch höchstens 2% des Kommanditkapitals.

zu 9. Projektierung

Für die Beratung und Betreuung in der Gründungsphase, die Aufbereitung der wirtschaftlichen Eckdaten der Beteiligungsgesellschaft über den langfristigen Einsatz des Flugzeuges (Projektierung) und die Erstellung der Beitragsunterlagen erhält die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG entsprechend dem Gesellschaftsvertrag eine Vergütung in Höhe von TEUR 450.



zu 10. Liquiditätsreserve

Die Liquiditätsreserve wird planmäßig TEUR 237 betragen. Sie dient als Reserve für außerplanmäßige Kosten in der Investitionsphase.

zu 11. Darlehen

Das langfristige Darlehen in Höhe von TEUR 9.895 wurde vom Emittenten bei einer deutschen Bank aufgenommen und bei der Übernahme des Flugzeuges am 27. November 2012 ausbezahlt. Das Darlehen wird über die Laufzeit von 120 monatlichen Raten getilgt. Der Kapitaldienst wird monatlich vorab geleistet, d.h. die erste Rate wurde bereits am Aufnahmetag beglichen. Der Zinssatz wurde für 10 Jahre fixiert und beträgt inkl. Zinsmarge 4,23 %.

Die angestrebte Fremdkapitalquote nach vollständiger Einwerbung des Emissionskapitals liegt bezogen auf das prognostizierte Gesamtinvestitionsvolumen exkl. Agio in Höhe von EUR 23,13 Mio. bei 42,8%. Die Einzelheiten der von der deutschen Geschäftsbank angebotenen Darlehensbedingungen sind im Abschnitt *Rechtliche Grundlagen* im Punkt *Darlehensverträge* auf den Seiten 80 – 81 dargestellt (zu den Risiken einer Fremdfinanzierung siehe auch Abschnitt *Wesentliche Risiken der Vermögensanlage* Punkt *Fremdfinanzierung* auf Seite 20).

Durch den Einsatz von Fremdkapital kann ein sogenannter Hebeleffekt auf das Eigenkapital entstehen, weil mit einem vergleichsweise geringen Eigenkapital vergleichsweise größere Vermögenswerte angeschafft werden können. Auf diese Weise kann die Eigenkapitalrendite einer Investition gesteigert werden. Das setzt jedoch voraus, dass das eingesetzte Fremdkapital zu einem niedrigeren Zinssatz aufgenommen wird, als die Gesamtkapitalrendite beträgt. Die tatsächliche Wirkung des Hebeleffekts ist daher abhängig von der Zins- und Renditeentwicklung und kann auch negativ sein.

zu 12. - 14. Kommanditkapital

Das geplante Kommanditkapital beläuft sich auf TEUR 13.230, davon werden TEUR 13.200 (Emissionskapital) zur Zeichnung angeboten. TEUR 30 wurden bereits durch die Gründungsge-

sellschafter gezeichnet und voll eingezahlt. Laut Gesellschaftsvertrag kann das Kommanditkapital maximal um weitere TEUR 300 erhöht werden.

Damit der Emittent das Fondsflugzeug vor Einwerbung des Kommanditkapitals übernehmen konnte, hat dieser zudem zwei Eigenkapitalzwischenfinanzierungen erhalten. Tranche A in Höhe von TEUR 5.222 wurde dem Emittenten von der deutschen Geschäftsbank am Tag der Flugzeugübernahme bereitgestellt, die auch die langfristige Finanzierung bewilligt hat. Die Bankmarge inkl. Liquiditätskosten beträgt hierfür 4,0% zzgl. dem jeweiligen Euribor-Zinssatz. Die Rückführung soll innerhalb von 12 Monaten erfolgen, es besteht allerdings die Möglichkeit einer Verlängerung um weitere 9 Jahre, die Bankmarge inkl. der Liquiditätskosten reduziert sich dann auf 3,5%. Zudem hat der Anbieter zum Zeitpunkt der Übernahme des Flugzeuges bei einer weiteren deutschen Geschäftsbank eine Eigenkapitalzwischenfinanzierung in Höhe von TEUR 5.800 in Anspruch genommen und diese vereinbarungsgemäß dem Emittenten zur Begleichung des Flugzeugkaufpreises überlassen. Die Bankmarge hierfür inkl. Liquiditätskosten für diese Tranche B liegt bei 2,0%. Die Höhe des Zinssatzes ist abhängig von den Konditionen am Geld- und Kapitalmarkt. Die Rückführung von Tranche B hat bis zum 15. November 2013 zu erfolgen. Der Anbieter musste der finanzierenden Bank der Tranche B Sicherheiten im Werte von ca. TEUR 2.500 stellen. Tranche A wird durch die Sicherheiten der langfristigen Finanzierung (Flugzeughypothek etc.) unterlegt. Die Tilgung beider Eigenkapitaltranchen kann monatlich erfolgen und wird durch die Einzahlung der Pflichteinlagen erbracht. In der Wirtschaftlichkeitsprognose wird aus Vereinfachungsgründen angenommen, dass das gesamte Emissionskapital zum 1. Januar 2013 eingezahlt wird. Weitere Angaben zur Finanzierung finden sich auf den Seiten 80 - 81.

zu 15. Agio

Auf das Emissionskapital wird ein Agio in Höhe von 5% erhoben.

Wirtschaftlichkeitsprognose der Beteiligungsgesellschaft

Liquiditätsprognose		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1. Leasingeinnahmen	TEUR	2.255	2.257	2.254	2.255	2.255	2.255	2.255	2.256
2. Zinseinnahmen	TEUR	17	17	17	17	17	16	16	16
3. Zinsausgaben	TEUR	396	363	323	286	246	204	161	116
4. Tilgung Fremdkapital	TEUR	815	850	887	925	965	1.007	1.050	1.096
5. Gesellschaftskosten	TEUR	72	73	75	77	78	80	82	84
6. Auszahlungen	TEUR	992	992	992	992	992	992	992	992
7. Liquidität p.a.	TEUR	-3	-4	-6	-8	-10	-12	-14	-16
8. Liquidität Jahresanfang kum.	TEUR	237	325	320	314	306	296	284	270
9. Liquidität Jahresende kum.	TEUR	325 ¹⁾	320	314	306	296	284	270	254
10. Auszahlungen	%	7,50³⁾	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50

Steuerliche Ergebnisprognose (Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung)

1. Leasingeinnahmen	TEUR	2.255	2.257	2.254	2.255	2.255	2.255	2.255	2.256
3. Zinsausgaben	TEUR	396	363	323	286	246	204	161	116
5. Gesellschaftskosten	TEUR	72	73	75	77	78	80	82	84
11. Abschreibungen	TEUR	1.941	1.941	1.941	1.941	1.941	1.941	1.941	1.941
12. Steuerliches Ergebnis	TEUR	-153	-120	-85	-48	-10	30	72	115
13. in % des Kommanditkapitals	%	-1,16	-0,91	-0,64	-0,36	-0,08	0,23	0,54	0,87
14. Zu versteuerndes Ergebnis	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Steuerliche Ergebnisprognose (Einkünfte aus Kapitalvermögen)

15. Einkünfte aus Kapitalvermögen	TEUR	17	17	17	17	17	16	16	16
16. in % des Kommanditkapitals	%	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,12	0,12	0,12

¹⁾ Bis zum angenommenen Beitritt der Anleger zum 1. Januar 2013 (Vorphase) ist planmäßig ein Liquiditätsüberschuß von TEUR 91 entstanden.

²⁾ TEUR 167 wurde bereits in der Vorphase getilgt.

³⁾ Pro rata temporis (zeitanteilig ab Einzahlung, siehe §11 Gesellschaftsvertrag).

⁴⁾ Ohne Veräußerungserlös beträgt die prognostizierte Auszahlung 174%.



2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Verkauf	Summe
2.255	2.171	1.754	1.754	1.754	1.754	1.754	1.754	1.754	1.631	8.692	45.068
15	15	25	27	29	31	33	35	37	38	0	417
68	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.181
1.143	990	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9.728 ²⁾
85	87	89	91	93	95	97	100	102	104	174	1.738
992	992	1.588	1.588	1.588	1.588	1.588	1.588	1.588	1.985	9.144	32.165
-18	97	102	102	102	102	102	102	101	-420	-	-
254	236	334	436	537	639	741	843	944	1.046	-	-
236	334	436	537	639	741	843	944	1.046	626	-	-
7,50	7,50	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	15,00	69,12	243⁴⁾
2.255	2.171	1.754	1.754	1.754	1.754	1.754	1.754	1.754	1.631	0	36.376
68	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.181
85	87	89	91	93	95	97	100	102	104	0	1.564
1.941	1.941	1.941	1.941	0	0	0	0	0	0	0	23.291
160	124	-276	-278	1.661	1.659	1.656	1.654	1.652	1.527	0	9.339
1,21	0,94	-2,09	-2,10	12,55	12,54	12,52	12,50	12,49	11,54	0,00	70,59
0,00	0,64	0,00	0,00	8,36	12,54	12,52	12,50	12,49	11,54	-	70,59
15	15	25	27	29	31	33	35	37	38	-	417
0,12	0,11	0,19	0,20	0,22	0,23	0,25	0,26	0,28	0,28	-	3,15

Es wird in der Wirtschaftlichkeitsprognose angenommen, dass alle Anleger zum 1. Januar 2013 dem Emittenten wirtschaftlich beitreten und ihre Einlage zu diesem Zeitpunkt einzahlen. Planmäßig sind bis dahin Leasingzahlungen in Höhe von TEUR 375 eingegangen, Zinsen und Tilgungen auf das Hypothekendarlehen in Höhe von TEUR 34 und TEUR 167 geleistet und Zinsen für die Eigenkapitalzwischenfinanzierung in Höhe von TEUR 50 gezahlt worden. Für das technische Management sowie für weitere Gesellschaftskosten werden vertragsmäßig Kosten in Höhe von TEUR 33 fällig. Dies würde einen Liquiditätsüberschuss von TEUR 91 ergeben, der in der Wirtschaftlichkeitsprognose in die Liquidität des Jahres 2013 eingeflossen ist.

zu 1. Leasingeinnahmen

Gemäß dem Leasingvertrag zwischen dem Emittenten und Flybe werden die Leasingraten ab dem Zeitpunkt der Übernahme des Flugzeuges fällig und monatlich im Voraus geleistet. Das Flugzeug wurde Ende November 2012 abgeliefert und übernommen. Der Leasingvertrag hat eine feste Laufzeit von zehn Jahren. Die Höhe der Leasingrate während der Festlaufzeit ist abhängig vom Zinssatz des Darlehens. Sie setzt sich aus einer festen, in Euro zu zahlenden Komponente in Höhe von EUR 87.000 pro Monat und einer variablen Komponente in Höhe des monatlichen Kapitaldienstes zusammen, die in der Aufnahmewährung des langfristigen Darlehens zu leisten ist. Die Aufnahme des langfristigen Darlehens erfolgte in EUR. Für die gesamte Darlehenslaufzeit wurde ein Zinssatz inklusive Zinsmarge in Höhe von 4,23 % p.a. festgeschrieben. Das komplette Darlehen soll innerhalb von 10 Jahren vollständig getilgt werden. Für den restlichen Prognosezeitraum, nach Ablauf des Erstleasingvertrages, wird durchgängig eine monatliche Leasingrate in Höhe von TUSD 190 prognostiziert. Die Anschlussleasingrate basiert auf der Schätzung des vorliegenden Wertgutachtens von Avitas.

In der Prognoserechnung wird davon ausgegangen, dass der Emittent am 31. Dezember 2030 aus dem Verkauf des Flugzeuges einen Nettoerlös in Höhe von TUSD 11.300 – entsprechend dem niedrigeren der beiden vorhandenen Gutachtenwerte – erzielt.

Es wird über die gesamte Betriebsphase mit einem gleichbleibenden EUR/USD-Wechselkurs in Höhe von 1,30 kalkuliert.

zu 2. Zinseinnahmen

Die prognostizierte Liquidität des Fonds wird jeweils zu Marktkonditionen auf einem verzinslichen Auslandskonto angelegt. Es wird hierbei von einer Verzinsung in Höhe von 2,00 % p.a. ausgegangen.

zu 3. Zinsausgaben

Zum Zeitpunkt der Übernahme des Flugzeuges wurde ein langfristiges Darlehen in Höhe von rund TEUR 9.895 bei einer deutschen Geschäftsbank aufgenommen. Der Zinssatz inkl. Zinsmarge wurde über die gesamte Laufzeit des Darlehens mit 4,23 % p.a. festgeschrieben. Der variable Teil der Leasingrate ist vom Leasingnehmer währungskongruent zur Aufnahmewährung des Darlehens zu leisten.

Der Emittent hat zum Zeitpunkt der Übernahme des Flugzeuges zwei Eigenkapitalzwischenfinanzierungen in Anspruch genommen. Die Höhe des Zinssatzes ist abhängig vom Euribor-Zinssatz. Es wurde bis Ende Dezember 2012 mit einem Zinssatz in Höhe von 4,75% kalkuliert. Dies liegt über dem durchschnittlichen Zinssatz, der bis zum Datum der Prospektaufstellung geleistet werden musste. In der Prognoserechnung wurde angenommen, dass alle Anleger zum 1. Januar 2013 dem Emittenten beigetreten sind und ihre Einlage geleistet haben. Eine Eigenkapitalzwischenfinanzierung ist dann nicht mehr erforderlich. Bis zu diesem Zeitpunkt würden unter den vorgenannten Annahmen Eigenkapitalzwischenfinanzierungszinsen in Höhe von TEUR 50 angefallen sein. Ein späterer Beitritt der Anleger würde die Zinsausgaben in dieser Position erhöhen, dafür aber die Auszahlungen in der Position 6. dieser Wirtschaftlichkeitsprognose reduzieren.

zu 4. Tilgung Fremdkapital

Das langfristige Darlehen soll vertragsgemäß monatlich vorab über eine Laufzeit von 10 Jahren in 120 Raten ab Übernahme des Flugzeuges getilgt werden. Die Tilgung der Eigenkapitalzwischenfinanzierungen erfolgt durch die Einzahlung der Pflichteinlagen.



zu 5. Gesellschaftskosten

Die Gesellschaftskosten setzen sich aus folgenden Positionen zusammen:

1. Die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG erhält zeitanteilig bis zum Monat der Vollbeendigung der Gesellschaft eine jährliche Vergütung von TEUR 25, die jeweils anteilig zum Quartalsende zu zahlen ist und beginnend mit dem Jahr 2014 um 2% p.a. erhöht wird. Die Vergütung für das Jahr 2012 beträgt TEUR 10.
2. Die geschäftsführende Kommanditistin erhält zeitanteilig bis zum Monat der Vollbeendigung der Gesellschaft eine jährliche Vergütung von TEUR 15, die jeweils anteilig zum Quartalsende zu zahlen ist und beginnend mit dem Jahr 2014 um 2% p.a. erhöht wird. Für das Jahr 2012 erhält die geschäftsführende Kommanditistin eine Vergütung in Höhe von TEUR 7,5.

3. Die Komplementärin bekommt zeitanteilig bis zum Monat der Vollbeendigung der Gesellschaft eine jährliche, jeweils anteilig zum Quartalsende fällige Vergütung von TEUR 5, die beginnend mit dem Jahr 2014 um 2% p.a. erhöht wird. Für das Jahr 2012 erhält sie eine Vergütung von TEUR 2,5.
4. Für die Vergütung an Wirtschaftsprüfer und Steuerberater wurde mit Kosten in Höhe von TEUR 10 p.a. kalkuliert. Annahmegemäß erhöht sich die Vergütung ab dem Jahr 2014 um 2% p.a.
5. Die Kontrolle der gemäß Leasingvertrag vom Leasingnehmer vorzunehmenden Wartung des Flugzeuges wird durch Fintech Aviation Services Sarl. (FAS) durchgeführt. Hierfür erhält FAS gemäß Vertrag eine monatliche sowie für Sonderleistungen eine nach Tagen abzurechnende Vergütung. Es wurde mit anfänglichen jährlichen Kosten in Höhe von TEUR 15 p.a. kalkuliert. Vertragsgemäß erhöhen sich die Vergütungen um 3% p.a. ab dem Jahr 2014.
6. Bei Veräußerung des Flugzeuges erhält die geschäftsführende Kommanditistin für ihre Abwicklungstätigkeit eine vereinbarte Vergütung von 2% des Nettoveräußerungserlöses. Soweit der Verkaufserlös oder die Versicherungsschädigung im Falle eines Totalverlustes die fortgeschriebenen Werte (abgebildet auf Seite 39 dieses Verkaufsprospektes) des Bewertungsgutachtens von Avitas für das Flugzeug übersteigt, erhält die geschäftsführende Kommanditistin ferner eine zusätzliche Ergebnisbeteiligung in Höhe von 15% des Mehrbetrages zwischen dem Gutachtenwert (Half-Life-Zustand) und dem tatsächlichen Verkaufserlös bzw. der Entschädigungssumme.

zu 6. Auszahlungen

Es ist vorgesehen, dass die Anleger Auszahlungen zu Beginn in Höhe von 7,5% pro rata temporis (zeitanteilig ab Einzahlung in vollen Monaten, siehe §11 Gesellschaftsvertrag) auf ihre Einlage erhalten, die bis auf 15% ansteigen sollen. Finanziert werden diese Auszahlungen planmäßig sowohl durch Gewinn-

ne der Beteiligungsgesellschaft als auch durch Eigenkapitalrückzahlungen. Auszahlungen sollen nach Feststellung des Jahresabschlusses und Beschlussfassung durch die Gesellschafter erfolgen. Die Komplementärin kann die vorgesehenen Auszahlungen auch bereits im laufenden Jahr veranlassen, wenn entsprechende Liquidität vorhanden ist.

zu 7. Liquidität p.a.

Diese Position berechnet sich aus der Summe der Positionen 1. und 2. abzgl. der Summe der Positionen 3. bis 6.

zu 8. Liquidität Jahresanfang kum.

Die Liquidität zu Beginn entspricht Position 10. aus dem Kapitel *Mittelverwendung und Mittelherkunft*, d.h. der prognostizierten Liquiditätsreserve aus der Investitionsphase. Für die folgenden Jahre stellt die Anfangsliquidität jeweils den Stand der Liquiditätsreserve zum Ende des vorangegangenen Jahres dar.

zu 9. Liquidität Jahresende kum.

Diese Position ergibt sich ab dem Jahr 2014 als Summe der Positionen 7. und 8. Im Jahr 2013 wurde noch der planmäßige Liquiditätsüberschuss in Höhe von TEUR 91 aus der Vorphase berücksichtigt.

zu 10. Auszahlungen in Prozent

Die Auszahlungen in Prozent stellen die prognostizierten Auszahlungen (Position 6.) im Verhältnis zum prognostizierten Kommanditkapital dar.

zu 11. Abschreibungen

Die Anschaffungskosten des Flugzeuges (Kaufpreis zzgl. Anschaffungsnebenkosten) werden über einen Zeitraum von 12 Jahren entsprechend der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer laut AfA-Tabelle abgeschrieben. Die Abschreibung erfolgt linear und beginnt ab dem kalkulierten Beitritt der Anleger zum 1. Januar 2013. Neben den Anschaffungskosten des Flugzeuges werden hier auch die fondsabhängigen Kosten der Mittelverwendung aktiviert und vollständig über 12 Jahre abgeschrieben.



zu 12. Steuerliches Ergebnis

Mit einem angenommenen Beitritt der Anleger zum 1. Januar 2013 erwerben diese für steuerliche Zwecke anteilig die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten des Emittenten. Die bis zu diesem Zeitpunkt erzielten steuerlichen Ergebnisse sind den Gründungskommanditisten zuzuweisen.

Die den Gründungskommanditisten bis zum angenommenen wirtschaftlichen Beitritt der Anleger entstandenen Verluste werden diesen ausgeglichen und führen steuerlich für die Anleger im Ergebnis zu einer Reduzierung der Anschaffungskosten des Flugzeuges.

Das steuerliche Ergebnis ergibt sich aus der Differenz der jährlichen Einnahmen abzüglich der Ausgaben und der Abschreibungen.

Der Verkauf des Flugzeuges zum Laufzeitende ist nach derzeit geltender Rechtslage steuerfrei.

Das steuerliche Ergebnis wird den Anlegern entsprechend ihrer Beteiligungsquote zugewiesen.

Zu 13. in % des Kommanditkapitals (Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung)

Steuerliches Ergebnis in Prozent des geplanten Kommanditkapitals.

zu 14. Zu versteuerndes Ergebnis

Nach § 21 Abs. 1 Satz 2 EStG ist § 15b EStG über die Begrenzung des Verlustausgleichs bei sogenannten Steuerstundungsmodellen zu beachten, wonach Verluste, sofern sie in der Anfangsphase 10% des gezeichneten Kapitals übersteigen, weder mit Einkünften aus Gewerbebetrieb noch mit Einkünften aus anderen Einkunftsarten ausgeglichen werden dürfen. Die Verluste mindern jedoch die Einkünfte, die in den folgenden Wirtschaftsjahren aus derselben Einkunftsquelle erzielt werden. Nach der Prognoserechnung, die nach dem BMF-Schreiben vom 17. Juli 2007 zu § 15b EStG für die Berechnung der 10% Grenze maßgeblich ist, entstehen aus

der Vermietung des Flugzeuges Anfangsverluste, die 10% des geplanten Eigenkapitals des Emittenten nicht übersteigen. Bei den in den Jahren 2023 und 2024 prognostizierten Verlusten handelt es sich nicht mehr um Anfangsverluste, da zwischen diesen und den Anfangsverlusten eine nachhaltige Phase mit positiven Überschüssen liegt. Im übrigen übersteigen alle Verluste kumuliert nicht die 10% Grenze. Ein Verlustausgleich der in den ersten Jahren negativen Einkünfte aus der Vermietung des Flugzeuges ist somit nicht nach § 15b EStG ausgeschlossen. Wegen der geringen Auswirkungen in den einzelnen Jahren wird vom Anbieter von einer Berücksichtigung des Verlustausgleichs und der daraus resultierenden Steuerentlastungen und –belastungen abgesehen.

Die prognostizierten negativen steuerlichen Ergebnisse werden entsprechend den Regelungen des § 15b EStG vorgetragen und mit den planmäßigen Überschüssen verrechnet.

zu 15. Einkünfte aus Kapitalvermögen

Gesondert von den Einkünften aus Vermietung und Verpachtung sind die von dem Emittenten erzielten Zinseinnahmen (Position 2.) anteilig als Einkünfte aus Kapitalvermögen zu versteuern.

zu 16. in % des Kommanditkapitals (Einkünfte aus Kapitalvermögen)

Einkünfte aus Kapitalvermögen in Prozent des geplanten Kommanditkapitals.

Ergebnisprognose Anleger

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1. Einzahlung des KG-Kapitals	EUR	105.000	0	0	0	0	0	0	0
2. Auszahlungen	EUR	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500
3. Steuerbelastung	EUR	34	34	34	34	33	33	32	32
4. Auszahlungen nach Steuern	EUR	7.466	7.466	7.466	7.466	7.467	7.467	7.468	7.468
5. Gebundenes Kapital nach Steuern	EUR	97.534	90.068	82.602	75.135	67.668	60.201	52.733	45.265
6. Auszahlungen	%	7,50 ¹⁾	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50
7. Eigenkapitalauszahlungen	EUR	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500
8. Gewinnauszahlungen	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0
9. Haftungsvolumen	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0
10. Anteiliges Fremdkapital zum 31.12.	EUR	67.370	60.942	54.238	47.244	39.949	32.339	24.400	16.120

¹⁾ Pro rata temporis (zeitanteilig ab Einzahlung, siehe §11 Gesellschaftsvertrag).

²⁾ Im Jahr 2022 läuft der Leasingvertrag mit Flybe aus.

³⁾ Ohne Veräußerungserlös beträgt die prognostizierte Auszahlung 174%.

zu 1. Einzahlung des KG-Kapitals

Es wird von einem Anleger ausgegangen, der eine Beteiligung in Höhe von EUR 100.000 zzgl. 5% Agio zeichnet und zum 1. Januar 2013 zu 100% einahlt. Weitere Einzahlungen seitens des Anlegers über die Kommanditeinlage hinaus (z.B. Nachschüsse o.ä.) sind nicht vorgesehen.

zu 2. Auszahlungen

Die Auszahlungen an die Anleger entsprechen denen aus der Wirtschaftlichkeitsprognose der Beteiligungsgesellschaft, bezogen auf eine Kommanditeinlage in Höhe von EUR 100.000.

zu 3. Steuerbelastung

Die Steuerbelastung ist für einen nicht kirchensteuerpflichtigen Anleger berechnet, der einem Steuersatz in Höhe von 45% Einkommensteuer (zzgl. 5,5% Solidaritätszuschlag) für die Vermietungseinkünfte (Position 14. der Wirtschaftlichkeitsprognose der Beteiligungsgesellschaft) unterliegt. Die Zinseinkünfte (Position 15. der Wirtschaftlichkeitsprognose der Beteiligungs-

gesellschaft) werden mit 25% (sogenannte Abgeltungsteuer) zzgl. 5,5% Solidaritätszuschlag besteuert.

zu 4. Auszahlungen nach Steuern

Die Auszahlungen nach Steuern ergeben sich aus den Auszahlungen vor Steuern (Position 2.) abzgl. der Steuerbelastungen (Position 3.).

zu 5. Gebundenes Kapital nach Steuern

Die Kapitalbindung berechnet sich aus der eingezahlten Kommanditeinlage gemäß Position 1. abzgl. der Auszahlungen nach Steuern (Position 4.). Stellt man das gebundene Kapital vor Steuern und Auszahlungen dar, beginnt die Zahlenreihe mit EUR 105.000 und danach werden die in Position 5. dargestellten Werte um ein Jahr nach hinten verschoben.



2021	2022 ²⁾	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Verkauf	Summe
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	105.000
7.500	7.500	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	15.000	69.119	243.119
31	335	49	54	4.026	6.013	6.009	6.006	6.002	5.555	0	34.345
7.469	7.165	11.951	11.946	7.974	5.987	5.991	5.994	5.998	9.445	69.119	208.774
37.796	30.630	18.680	6.733	-1.240	-7.227	-13.218	-19.212	-25.210	-34.655	-103.774	-
7,50	7,50	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	15,00	69,12	243³⁾
7.500	6.993	12.000	10.131	0	0	0	0	0	0	8.377	105.000
0	507	0	1.869	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	15.000	60.742	138.119
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.000	-
7.482	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-

zu 6. Auszahlungen

Die Auszahlungen in Prozent stellen die prognostizierten Auszahlungen im Verhältnis zur Kommanditeinlage dar.

zu 7. Eigenkapitalauszahlungen

Solange Auszahlungen an die Kommanditisten keine handelsrechtlichen Gewinne in entsprechender Höhe entgegenstehen, werden sie nach handelsrechtlichen Grundsätzen als Eigenkapitalrückzahlungen gewertet.

zu 8. Gewinnauszahlungen

Diese Position gibt die Auszahlungen aus Gewinnen in den entsprechenden Jahren an.

zu 9. Haftungsvolumen

Mit Eintragung in das Handelsregister wird die Haftung der Kommanditisten auf die Haftsumme in Höhe von 5% der Kommanditeinlage begrenzt. Für den Anleger erlischt nach vollständiger Einzahlung der Kommanditeinlage die unmittelbare Haf-

tung. Erst wenn die Kommanditisten Auszahlungen erhalten, die dazu führen, dass die jeweiligen Kapitalkonten unter den Betrag der Haftsumme sinken (siehe hierzu Position 7.), lebt die persönliche Haftung hinsichtlich dieses Betrages wieder auf.

zu 10. Anteiliges Fremdkapital zum 31.12.

In dieser Position werden die zum Ende eines Jahres geplanten anteiligen Restvaluten des Hypothekendarlehens bezogen auf einen Kommanditisten mit einer Kommanditeinlage in Höhe von EUR 100.000 ausgewiesen.

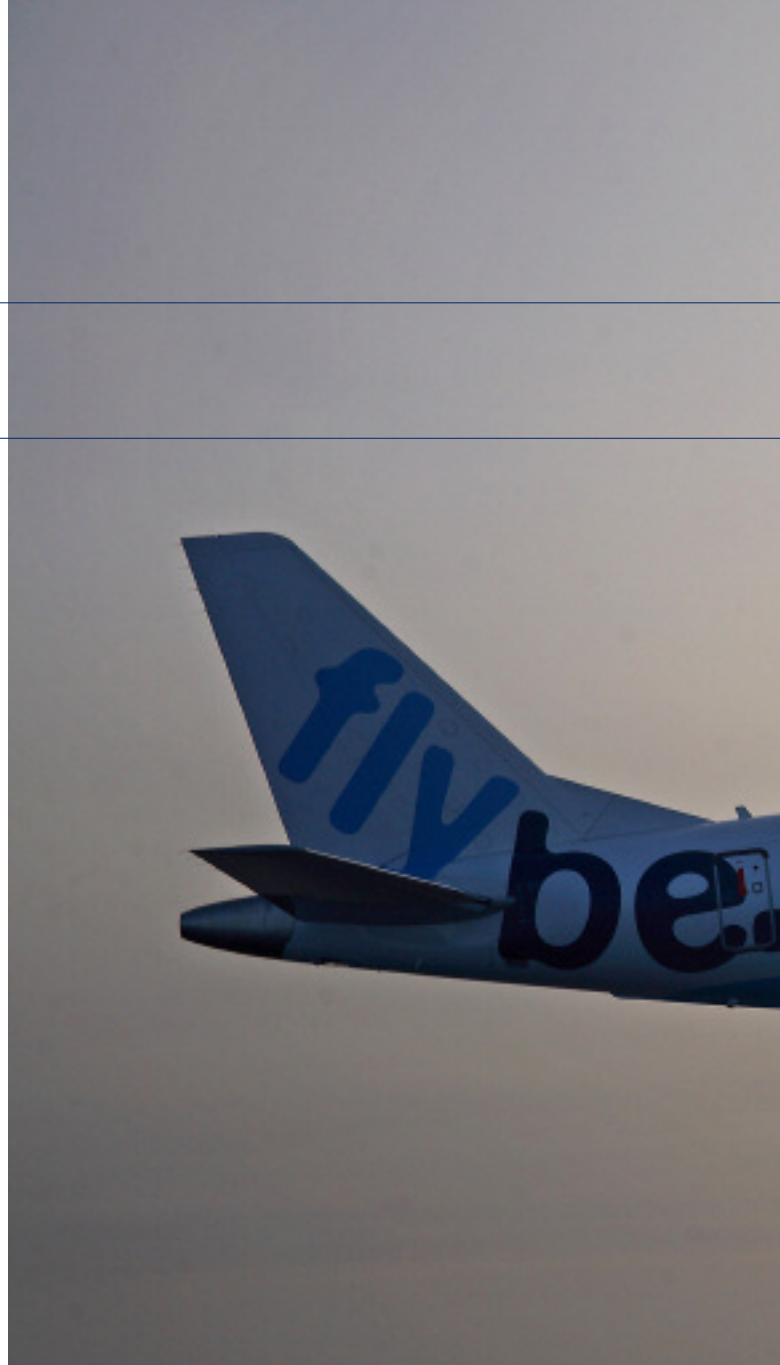
Sensitivitätsanalyse (Abweichungen von der Ergebnisprognose)

Im Abschnitt *Wesentliche Risiken der Vermögensanlage* wurden bereits die wirtschaftlichen Risiken dargestellt, die mit einer Beteiligung an dem Emittenten verbunden sind. Die nachfolgende Sensitivitätsanalyse liefert weitere Informationen zu den monetären Auswirkungen. Die vorstehenden Prognoserechnungen basieren auf einem als realistisch angenommenen Verlauf der Vermögensanlage (Basis-Szenario). Es werden sich jedoch Abweichungen gegenüber der Prognoserechnung ergeben. In den folgenden Tabellen sind daher die Auswirkungen auf die Höhe der Auszahlungen an die Anleger dargestellt, wenn sich folgende wesentliche Einflussfaktoren ändern:

- Leasingeinnahmen;
- Wechselkurs des US-Dollars zum EURO;
- Verkaufserlös.

Dargestellt ist jeweils die Gesamtauszahlung vor Steuern inklusive Veräußerungserlös bei einer Kommanditeinlage in Höhe von TEUR 100. Die Auswirkungen einer gleichzeitigen Veränderung mehrerer Einflussfaktoren werden nicht aufgezeigt, da eine solche Darstellung nach Auffassung des Anbieters aufgrund der Vielzahl möglicher Verläufe nur bedingt aussagekräftig ist. Ebenso wird von einer Bewertung der Eintrittswahrscheinlichkeiten einzelner Szenarien Abstand genommen, da diese aus heutiger Sicht nicht quantifizierbar sind. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die dargestellten Low- und High-Case-Szenarien zwar nach Auffassung des Emittenten realistische Bandbreiten möglicher Ergebnisse beschreiben, aber nicht als maximale Schwankungsbreite interpretiert werden dürfen.

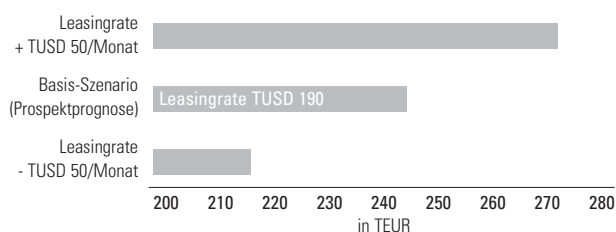
Die tatsächlich realisierten Ergebnisse können unter oder über den angegebenen Werten liegen.



Leasingeinnahmen

Die folgende Grafik zeigt, wie sich die Gesamtauszahlungen inkl. Veräußerungserlös an die Anleger verändern, wenn nach Beendigung des Leasingvertrages mit Flybe eine um monatlich +/- TUSD 50 höhere/niedrigere Leasingrate erzielt werden kann c.p. (ceteris paribus = andere Einflussfaktoren bleiben gegenüber Basis-Szenario gleich).

Einfluss der Leasingrate auf die Gesamtauszahlung (Abweichungen von der Ergebnisprognose)

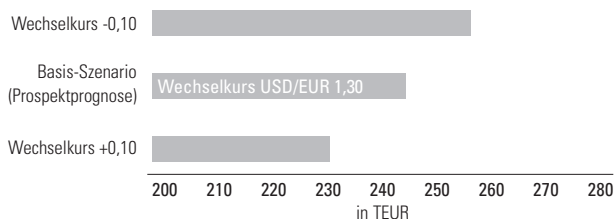




Wechselkurs des US-Dollars zum EURO

Sollte der Wechselkurs ab dem Jahr 2022, d.h. nach Ende des Leasingvertrages mit Flybe, um +/- 10 Cent c.p. von dem angenommen Wechselkursverhältnis von EUR/USD 1,30 abweichen, hat dies folgende Auswirkungen auf die Höhe der Gesamtauszahlungen inklusive Veräußerungserlös:

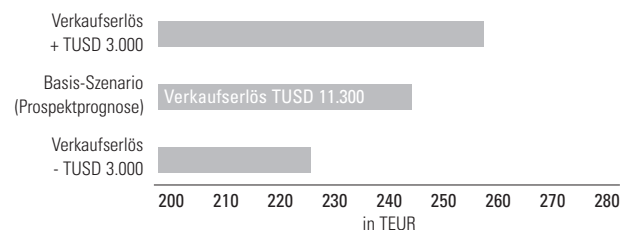
Einfluss des Wechselkurses auf die Gesamtauszahlung (Abweichungen von der Ergebnisprognose)



Verkaufserlös

Der Verkaufserlös hängt im Wesentlichen vom Zustand des Flugzeuges, von Wechselkursen und der allgemeinen Marktlage ab. Sollte der Verkaufserlös des Flugzeuges am Ende der geplanten Fondslaufzeit um +/- TUSD 3.000 von dem Basis-Szenario abweichen, hat dies folgende Auswirkungen auf die Höhe der Gesamtauszahlungen inklusive Veräußerungserlös:

Einfluss des Verkaufserlöses auf die Gesamtauszahlung (Abweichungen von der Ergebnisprognose)



Rechtliche Grundlagen

Die nachfolgenden Ausführungen geben einen kurzen Überblick über die grundlegenden Rechtsverhältnisse des Beteiligungsangebotes. Hierbei handelt es sich lediglich um eine knappe Darstellung, die keinesfalls eine rechtliche Beratung sowie das sorgfältige Studium des gesamten Beteiligungsangebotes ersetzen kann. Insbesondere der Gesellschafts- und der Treuhandvertrag sollten intensiv gelesen werden. Die in den Verträgen vereinbarten Vergütungen der jeweiligen Vertragspartner werden im gleichnamigen Kapitel dargestellt.

Gesellschaftsvertrag/Geschäftsführung

Der Gesellschaftsvertrag des Emittenten vom 7. November 2012 ist im Abschnitt *Verträge* abgedruckt. Die Komplementärin ist per Gesetz mit der Geschäftsführung der Beteiligungsgesellschaft betraut. Dies gilt allerdings nur für das Außenverhältnis. Im Innenverhältnis wird die Geschäftsführung durch die HEH Aviation Management GmbH ausgeübt (§ 5 des Gesellschaftsvertrages). Die Mitglieder der Geschäftsführung des Emittenten sind Gunnar Dittmann, Jörn-Hinnerk Mennerich und Dr. Sven Kehren (Geschäftsanschrift aller Mitglieder der Geschäftsführung des Emittenten ist die Große Elbstraße 14 in 22767 Hamburg). Den Geschäftsführern der Komplementärin des Emittenten und der geschäftsführenden Kommanditistin (Mitglieder der Geschäftsführung des Emittenten) sind keine besonderen Funktionsbereiche zugeordnet. Aufgaben der Geschäftsführung sind: Überwachung und Steuerung der Liquidität, Anlage von Guthabenbeträgen, laufendes Zins- und Währungsmanagement, Controlling, Vermietung und Verkauf des Flugzeuges, Planung und Leitung von Gesellschafterversammlungen etc. Die geschäftsführende Kommanditistin kann sich zur Unterstützung der Geschäftsführung auch zuverlässiger Dritter bedienen. Die Komplementärin hat keinen Kapitalanteil und kein Stimmrecht. Sie nimmt am Ergebnis der Gesellschaft nicht teil (§ 3 des Gesellschaftsvertrages) und erhält eine anfängliche Haftungsvergütung von TEUR 5 p.a. (§ 8 des Gesellschaftsvertrages).

Hauptmerkmale der Anteile

Der Gesellschaftsvertrag gewährt den direkt beteiligten Anlegern die Rechte eines Kommanditisten, die sich aus dem Gesellschaftsvertrag, dem Treuhand- und Verwaltungsvertrag



und den geltenden Gesetzen ergeben: Teilhabe am wirtschaftlichen Erfolg (Ergebnis und Auszahlungen), Kündigungsrecht, Teilnahme-, Rede-, Antrags- und Stimmrecht in den Gesellschafterversammlungen, Antrags- und Stimmrecht bei sonstigen Gesellschafterbeschlüssen, Anspruch auf Informationen über die Geschäfte der Gesellschaft, Vorlage des Jahresabschlusses sowie auf Einsicht in die Geschäftsunterlagen. Direkt beteiligte Anleger müssen ihre Kommanditeinlage erbringen und haften bis zur Höhe ihrer eingetragenen Haftsumme (Anlegerpflichten). Treuhänderisch beteiligte Anleger werden über den Treuhandvertrag wirtschaftlich und rechtlich den direkt beteiligten Kommanditisten gleichgestellt.

Abweichungen der Hauptmerkmale der Anteile der zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung beteiligten Gesellschafter des Emittenten und gleichzeitigen Gründungsgesellschaftern zu den hinzutretenden Gesellschaftern bestehen, soweit gesellschaftsvertraglich besondere Rechte und Pflichten vereinbart wurden. Dieses betrifft die Vergütung für die Geschäftsführung, Haftung, Liquidation und Anlageverwaltung (§§ 8 und 10 des Gesellschaftsvertrages). Näheres siehe hierzu auch auf den Seite 55 - 57. Darüber hinaus bedürfen Übertragungen der Zustimmung



des Treuhänders und/oder der geschäftsführenden Kommanditistin (§ 17 des Gesellschaftsvertrages). Ein weiterer Unterschied besteht darin, dass die geschäftsführende Kommanditistin das Sonderrecht hat, ein Beiratsmitglied zu ernennen (§ 15 des Gesellschaftsvertrages). Die Haftsummen der Gründungskommanditisten entsprechen ihren Pflichteinlagen (§ 3 des Gesellschaftsvertrages). Die Komplementärin und die geschäftsführende Kommanditistin sind nicht zur ordentlichen Kündigung berechtigt (§ 2 des Gesellschaftsvertrages). Im Übrigen entsprechen die Hauptmerkmale der Anteile der zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung beteiligten Gesellschafter denen der Anleger. Es existieren keine ehemaligen Gesellschafter, denen Ansprüche aus ihrer Beteiligung bei dem Emittenten zustehen.

Angaben über den Emittenten

► Emittent

HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG

► Sitz, Geschäftsanschrift

Große Elbstraße 14, 22767 Hamburg

► Gründungsdatum (Wirtschaftliche Neugründung)

Am 8. Oktober 2012 fanden die Umfirmierung und die Konkretisierung des Geschäftszweckes des Emittenten statt (Siehe zur wirtschaftlichen Neugründung auch Seite 96).

► Maßgebliche Rechtsordnung

Der Emittent unterliegt deutschem Recht.

► Rechtsform

Bei dem Emittenten handelt es sich um eine Kommanditgesellschaft (GmbH & Co. KG).

► Besonderheiten der Rechtsform GmbH & Co. KG

Grundsätzlich haftet die Komplementärin einer KG unbeschränkt. Vorliegend ist die Komplementärin eine Kapitalgesellschaft und haftet daher nur beschränkt auf ihr Gesellschaftsvermögen. Die Kommanditisten haften lediglich mit ihrer Einlage.

► Gründungskomplementärin

Verwaltung HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH (keine Einlage bei dem Emittenten).

► **Gezeichnetes Kapital der Gründungskommanditisten**

Das zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung gezeichnete Kapital des Emittenten beträgt insgesamt TEUR 30 (Gesamtbetrag der Gründungsgesellschafter) und teilt sich auf folgende Kommanditisten auf:

- HEH Aviation Management GmbH (geschäftsführende Gründungskommanditistin), Kommanditeinlage TEUR 15 gezeichnet, voll eingezahlt.
- HEH Treuhand GmbH & Cie. KG (Gründungskommanditistin), Kommanditeinlage TEUR 15 gezeichnet, voll eingezahlt.

► **Geplantes Kommanditkapital**

Es ist geplant, das Kommanditkapital auf TEUR 13.230 zu erhöhen (davon Emissionskapital TEUR 13.200). Das Kommanditkapital der Gesellschaft kann um maximal weitere TEUR 300 erhöht werden. Die Mindestzeichnungssumme beträgt TEUR 10 zzgl. 5 % Agio. Bisher wurden noch keine Wertpapiere oder Vermögensanlagen im Sinne des § 1 Abs. 2 des Vermögensanlagengesetzes in Bezug auf den Emittenten ausgegeben.

► **Wichtigste Tätigkeitsbereiche**

Erwerb, Vermietung und Verwertung eines Flugzeuges des Typs Embraer E175 STD und alle damit im Zusammenhang stehenden Rechtsgeschäfte. Es bestehen keine laufenden Investitionen.

► **Gegenstand des Unternehmens**

Gegenstand des Unternehmens sind der Erwerb eines Flugzeuges des Typs Embraer E175 STD mit der Seriennummer 17000355, dessen Vermietung und Verwertung und alle damit verbundenen Geschäfte. Die Gesellschaft ist zu allen Handlungen berechtigt, die unmittelbar oder mittelbar der Erreichung des Gesellschaftszwecks dienen. Ausgenommen sind Geschäfte, zu denen die Gesellschaft einer besonderen Genehmigung bedarf.

► **Registergericht und Registernummer**

Amtsgericht Hamburg, HRA 109 522

► **Konzernstruktur**

Der Emittent ist bis zur Erhöhung der Einlage der Treuhänderin ein mit dem Anbieter und der Treuhänderin (Gründungskommanditistin) sowie der geschäftsführenden Gründungskommanditistin verbundenes Unternehmen (hierzu genaueres im Punkt *Verflechtungen/ Interessenkonflikte* im Abschnitt *Angaben über wesentliche Vertragspartner*). Beide Gründungskommanditisten sind Tochterunternehmen der Anbieterin, der HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie KG. Nach der planmäßigen Erhöhung des Kommanditkapitals werden die Gründungskommanditisten unter 5 % der Anteile des Emittenten halten. Die beitretenden Anleger übernehmen die Mehrheit des Kommanditkapitals. Der Emittent ist dann kein Konzernunternehmen mehr.

► **Beteiligungsformen**

Anleger treten als Treugeber mittelbar über die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG dem Emittenten bei. Sie beauftragen die Treuhänderin in der Beitrittserklärung, für sie treuhänderisch ihre Kommanditeinlage zu erhöhen und für sie zu verwalten. Ab dem 30. Juni 2013 kann die mittelbare Beteiligung in eine unmittelbare Beteiligung als Kommanditist gewandelt werden. Die Beteiligung wird dann durch die Treuhänderin als Verwaltungstreuhänderin betreut. Soweit den Kommanditisten im Gesellschaftsvertrag Mitwirkungs-, Stimm-, Informations- und Kontrollrechte eingeräumt werden, stehen diese Rechte gesellschaftsvertraglich sowohl den im Handelsregister eingetragenen Kommanditisten als auch den Treugebern unmittelbar zu.

► **Zahlungsmodalitäten**

Anleger haben die in der Beitrittserklärung vereinbarte Kommanditeinlage 14 Tage nach Beitrittsannahme auf das auf der Seite 13 angegebene Mittelverwendungskontrollkonto des Emittenten zu leisten.

Für Einzahlungen, die nach den jeweiligen Fälligkeitsterminen geleistet werden, kann die Gesellschaft den betroffenen Anlegern Zinsen berechnen. Der Zinssatz ergibt sich aus dem Zinssatz, mit dem die Gesellschaft für Zwischenkredite belastet wird, zzgl. eines Aufschlags von 3 % p.a., mindestens jedoch



8 % p.a. Erbringt ein Anleger nicht rechtzeitig seine Pflichteinlage, kann ihn die geschäftsführende Kommanditistin aus der Beteiligungsgesellschaft ausschließen.

► **Wettbewerbsverbot**

Die Gesellschafter und ihre Organe sind vom gesetzlichen Wettbewerbsverbot nach § 112 HGB befreit. Die Komplementärin, die geschäftsführende Kommanditistin und ihre jeweiligen Geschäftsführer sind zudem von den einschränkenden Bestimmungen des § 181 BGB befreit. Die Geschäftsführung ist berechtigt, Verwaltungs- und Geschäftsbesorgungsaufgaben auf Dritte zu übertragen, insbesondere auf die Treuhänderin.

► **Mitwirkungsrecht**

Allen Anlegern steht ein Teilnahme-, Rede- und Stimmrecht in der Gesellschafterversammlung zu. Sie können sich durch Verwandte 1. oder 2. Grades, Ehepartner, Mitgesellschafter, Vermittler der Beteiligung am Emittenten oder Angehörige der rechts- oder steuerberatenden Berufe vertreten lassen. Das jeweilige Stimmrecht richtet sich nach der Höhe der Beteiligung. Je EUR 100 Kommanditeinlage ergeben eine Stimme. Ferner können die Gesellschafter Einsicht in die Geschäftsunterlagen verlangen.

Gesellschafterbeschlüsse werden in der Regel mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. In besonderen Fällen – wie der Änderung des Gesellschaftsvertrages, des Verkaufs des Flugzeuges oder der Auflösung der Gesellschaft – bedarf es einer qualifizierten Mehrheit in Höhe von 75% der abgegebenen Stimmen.

► **Gesellschafterversammlung**

§ 14 des Gesellschaftsvertrages regelt die Einberufung und Abhaltung der Gesellschafterversammlung.

Die Gesellschafter entscheiden insbesondere durch Beschluss über die in den §§ 5 Nr. 5 und 14 Nr. 10 des Gesellschaftsvertrages genannten Belange der Beteiligungsgesellschaft. Die Gesellschafterversammlung nebst Beschlussfassung kann ent-

weder in Form einer Präsenzveranstaltung oder im schriftlichen Verfahren abgehalten werden. Außerordentliche Gesellschafterversammlungen können von Anlegern, die zusammen einen Kapitalanteil in Höhe von 15% halten, vom Beirat sowie von der geschäftsführenden Kommanditistin oder der Komplementärin einberufen werden.

► **Ergebnisverteilung/Auszahlungen**

Die Anleger nehmen mit ihrem Anteil ihrer eingezahlten Pflichteinlage an den gesamten eingezahlten Pflichteinlagen der Gesellschaft am Ergebnis nach Abzug aller Kostenerstattungen und Vergütungen gemäß § 8 und § 9 des Gesellschaftsvertrages teil. Hierbei beginnt die Beteiligung eines Kommanditisten am Ergebnis mit dem Monat, in dem seine Pflichteinlage am 1. Bankarbeitstages des Monats zu 100% eingezahlt war. Bei unterschiedlichen Beitrittszeitpunkten erfolgt unter den Kommanditisten abweichend von vorstehender Regelung zeitlich begrenzt bis zur Erreichung einer relativen Gleichstellung aller Kommanditisten ein Verlustausgleich und eine Einnahmen- und Kostenzuordnung in der Weise, dass, soweit möglich und steuerlich zulässig, alle Kommanditisten im Verhältnis ihrer Pflichteinlagen unter Berücksichtigung ihres Beitrittszeitpunktes gleichmäßig am Ergebnis beteiligt sind und diese Ergebnisbeteiligung den nach § 11 Nr. 2 bereits getätigten bzw. erwarteten Entnahmen entspricht.

Auszahlungen sind an die Gesellschafter gleichmäßig, ggf. zeitanteilig nach vollen Monaten, im Verhältnis ihrer erbrachten Pflichteinlagen zu leisten. Hierbei beginnt die Auszahlungsberechtigung eines Kommanditisten mit dem Monat, in dem seine Pflichteinlage am 1. Bankarbeitstages des Monats zu 100% eingezahlt war. Auszahlungen sollen nach Feststellung des Jahresabschlusses und Beschlussfassung durch die Gesellschafter erfolgen. Die Komplementärin kann die vorgesehenen Auszahlungen bereits vorzeitig im laufenden Jahr veranlassen, wenn entsprechende Liquidität vorhanden ist. Auch vorgezogene Teilzahlungen sind möglich. So sind bei den bisherigen 14 HEH Flugzeugfonds im Jahr 2012 Quartalsauszahlungen geleistet worden. Für die Verteilung des Ergebnisses im Rahmen der Liquidation der Gesellschaft gilt Folgendes:

1. Die geschäftsführende Kommanditistin erhält bei Veräußerung bzw. bei Totalverlust des Flugzeuges im Rahmen der Verteilung der entsprechenden Ergebnisse für ihre Leistungen bei der Abwicklung eine zusätzliche Ergebnisbeteiligung von 2% des Nettoveräußerungserlöses bzw. der Versicherungsentschädigung.
2. Soweit der Verkaufserlös oder die Versicherungsentschädigung im Falle eines Totalverlustes die fortgeschriebenen Werte des Bewertungsgutachtens von Avitas für das Flugzeug übersteigt, erhält die geschäftsführende Kommanditistin ferner eine zusätzliche Ergebnisbeteiligung in Höhe von 15% des Mehrbetrages zwischen dem Gutachtenwert von Avitas (Basis Half-Life-Werte) und dem tatsächlichen Verkaufserlös bzw. der Entschädigungssumme. Die fortgeschriebenen Werte sind im Verkaufsprospekt auf Seite 39 abgedruckt.
3. Das verbleibende Ergebnis wird dann analog der bereits beschriebenen Ergebnisverteilung aufgeteilt (siehe genauer § 10 Nr. 1 Gesellschaftsvertrag). Zur Verteilung der Auszahlungen siehe neben dem bereits Beschriebenen auch § 11 des Gesellschaftsvertrages.

Bei vorzeitiger Kündigung haben die Anleger Anspruch auf ein Auseinandersetzungsguthaben. Das steuerliche Ergebnis wird den Anlegern ebenfalls entsprechend ihrer Beteiligungsquote zugewiesen.

► **Übertragung der Beteiligung**

Die Übertragung von Kommanditanteilen ist grundsätzlich durch Rechtsgeschäft (Abtretung aufgrund von Schenkung, Verkauf, Tausch etc.) oder im Erbfall möglich. Die Übertragung durch Rechtsgeschäft bedarf der Zustimmung der Treuhänderin und/oder der geschäftsführenden Kommanditistin. Die Zustimmung kann aus wichtigem Grund verweigert werden. Als wichtiger Grund gilt beispielsweise, wenn die Übertragung auf einen Dritten erfolgen soll, der in Konkurrenz zur Gesellschaft steht. Die geschäftsführende Kommanditistin darf ferner einer Übertragung widersprechen, wenn durch die Übertragung Beteiligungen unter TEUR 10 entstehen. Der Nennbetrag der bei einer Teil-

lung gebildeten Anteile muss durch EUR 1.000 ohne Rest teilbar sein. Die Übertragung ist von der weiteren Voraussetzung abhängig, dass der Erwerber eine notariell beglaubigte Handelsregistervollmacht gemäß § 4 Nr. 2 des Gesellschaftsvertrages erteilt. Beabsichtigt ein Kommanditist seine Beteiligung ganz oder teilweise auf einen Dritten zu übertragen, so hat er diese Übertragung mindestens zwei Wochen vor Vertragsabschluss der geschäftsführenden Kommanditistin schriftlich anzuzeigen.

► **Handelbarkeit**

Für den Handel der Anteile existiert keine gesetzlich geregelte Handelsplattform, dadurch ist die Handelbarkeit der Vermögensanlage eingeschränkt. Eine Übertragung ist grundsätzlich möglich, bedarf aber generell – wie bereits im vorherigen Punkt dargestellt – der Zustimmung der Treuhänderin und/oder der geschäftsführenden Kommanditistin und stellt somit eine Einschränkung der Handelbarkeit dar.

► **Kündigung und Ausscheiden**

Die Gesellschaft hat mit Aufnahme der Geschäftstätigkeit begonnen und ist auf unbestimmte Zeit geschlossen. Kommanditisten können ihre Beteiligung mit einer Frist von 6 Monaten zum Jahresende kündigen, erstmals jedoch zum 31.12.2030. Die Kündigung hat gegenüber der geschäftsführenden Kommanditistin durch eingeschriebenen Brief zu erfolgen. Bei Kündigung steht den Kommanditisten eine Abfindung gemäß Auseinandersetzungsbilanz zu. Die Komplementärin und die geschäftsführende Kommanditistin sind nicht zur ordentlichen Kündigung berechtigt. Das Recht zur außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt für alle Gesellschafter unberührt. In § 19 und § 20 des Gesellschaftsvertrages werden die Gründe des Ausscheidens eines Gesellschafters und die Ermittlung des Auseinandersetzungsguthabens aufgeführt.

► **Beirat**

Die geschäftsführende Kommanditistin oder eine Mehrheit von 50% des Kommanditkapitals können die Einsetzung eines Beirats beschließen. Zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung wurde noch kein Beirat bestellt, daher entfallen Angaben zu den Beiratsmitgliedern. § 15 des Gesellschaftsvertrages regelt



die Rechte und Pflichten eines Beirats. Es gibt weder einen Vorstand noch Aufsichtsgremien bei dem Emittenten.

► **Deutsches Recht und Gerichtsstand**

Dieses Angebot, der Gesellschaftsvertrag und die Verträge mit den Anleger unterliegen deutschem Recht. Gerichtsstand ist Hamburg, soweit kein vorrangiger anderer Gerichtsstand besteht.

Angaben über die Vermögensanlagen

Das öffentliche Angebot beginnt einen Werktag nach Veröffentlichung des Verkaufsprospektes und endet mit der Vollplatzierung inkl. des evtl. Erhöhungsbetrages. Vor Vollplatzierung endet das öffentliche Angebot falls die Platzierung der Vermögensanlage aufgrund dieses Verkaufsprospektes und ggf. hierzu ergangener Nachträge rechtlich nicht mehr zulässig ist. Weitere Möglichkeiten die Zeichnung vorzeitig zu schließen oder Zeichnungen, Anteile oder Beteiligungen zu kürzen, gibt es nicht. Weder der Emittent noch eine andere Person übernehmen die Zahlung von Steuern für den Anleger. Die vorliegende Vermögensanlage wird ausschließlich in Deutschland angeboten. Für die Verzinsung oder die Rückzahlung des Beteiligungsangebots hat keine juristische Person oder Gesellschaft eine Gewährleistung übernommen.

Treuhand- und Verwaltungsvertrag

Anleger beteiligen sich zunächst als Treugeber über die Treuhänderin, die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, an dem Emittenten. Mit der Annahme der Beitrittserklärung durch die Treuhänderin kommt mit dem Anleger der im Abschnitt *Verträge* auf den Seiten 101 - 121 abgedruckte Treuhand- und Verwaltungsvertrag und der Gesellschaftsvertrag zustande. Rechtsgrundlage der Tätigkeit der Treuhänderin sind der Treuhand- und Verwaltungsvertrag sowie der Gesellschaftsvertrag. Die wesentlichen Rechte und Pflichten der Treuhänderin sowie die Aufgaben sind nachfolgend dargestellt: Die Treuhänderin wird beauftragt, im eigenen Namen und im Interesse und für Rechnung des Treugebers ihre Beteiligung am Kommanditkapital der Gesellschaft zu erhöhen. Im Innenverhältnis ist der Anleger wirtschaftlich so zu stellen, als ob er unmittelbar Kommanditist geworden wäre. Die Treuhänderin hat dem Treugeber alles her-

auszugeben, was sie in Ausübung des Treuhand- und Verwaltungsvertrages für ihn erlangt. Insbesondere hat sie Auszahlungen aller Art und Abfindungsguthaben unverzüglich an den Treugeber weiterzuleiten. Der Treugeber ist verpflichtet, die Treuhänderin von allen Verbindlichkeiten und Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Beteiligung freizuhalten bzw. der Treuhänderin den Gegenwert auf erstes Anfordern zu erstatten. Die Treuhänderin ist berechtigt, für den Treugeber die Kontrollrechte nach Maßgabe des Gesellschaftsvertrages wahrzunehmen und informiert ihn über die Angelegenheiten des Emittenten. Der Treugeber kann die Kontrollrechte auch selbst ausüben. Jeder Treugeber ist berechtigt, der Treuhänderin Weisungen hinsichtlich der Ausübung des Stimmrechts zu erteilen. Erteilen Treugeber keine Weisungen, ist die Treuhänderin verpflichtet, sich der Stimme zu enthalten. Treugeber können jedoch auch selbst an den Beschlussfassungen teilnehmen und ihre Stimme ausüben.

Die Treugeber können ab dem 30. Juni 2013 verlangen, dass sie die auf sie entfallende Kommanditbeteiligung von der Treuhänderin übernehmen und mit einer Haftsumme von 5% der auf sie entfallenden Kommanditbeteiligung selbst als Kommanditisten in das Handelsregister eingetragen werden, sofern sie zuvor der Treuhänderin und der geschäftsführenden Kommanditistin eine Handelsregistervollmacht erteilt haben. Nach Übertragung der Kommanditbeteiligung auf den Anleger betreut die Treuhänderin den Anleger als Verwaltungstreuhänderin gemäß den Regelungen des Treuhand- und Verwaltungsvertrages. Der Treugeber trägt die Kosten der Handelsregistervollmacht, die Gesellschaft die Kosten der Eintragung. Die Treuhänderin erhält für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben die in Kapitel *Vergütungen* (Seite 57) aufgeführten Vergütungen.

Der einzelne Treugeber kann den Treuhandvertrag insgesamt nur kündigen, wenn auch die Kündigung der Gesellschaft durch die Treuhänderin nach den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages möglich ist. Er scheidet dann auch aus der Gesellschaft aus. Die Treuhänderin darf das Treuhandverhältnis mit einer Frist von sechs Monaten zum 31.12. eines jeden Jahres, erstmals zum 31. Dezember 2030, kündigen.

Die Treuhänderin haftet nur soweit ihr Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt.

Gerichtsstand ist Hamburg als Sitz der Treuhänderin, soweit kein vorrangiger anderer Gerichtsstand besteht. Im Abschnitt *Verträge* ist der Treuhand- und Verwaltungsvertrag vollständig abgedruckt.

Kaufvertrag

Der Emittent hat mit Flybe einen Vertrag am 27. November 2012 abgeschlossen, in dem der Leasingnehmer die wesentlichen Rechte und Pflichten aus dem Kaufvertrag mit Embraer über ein Flugzeug des Typs Embraer E175 STD mit der Seriennummer 17000355 – ausgestattet mit zwei Triebwerken des Typs GE CF34-8E5 – an den Emittenten überträgt. Der Kaufpreis inkl. Anschaffungsnebenkosten beträgt rund USD 26,6 Mio.

Die Ansprüche aus den von Embraer eingeräumten Gewährleistungen und Garantien im Rahmen des Kaufvertrages werden vom Leasingnehmer wahrgenommen, solange dieser alle Pflichten aus dem Leasingvertrag mit dem Emittenten erfüllt. Die finanzierende Bank des langfristigen Darlehens fungiert als Sicherheitentreuhänder.

Die Auslieferung des Flugzeuges erfolgte Ende November 2012. Der Kaufpreis wurde am Übernahmetag vom Emittenten gezahlt. Seit Auslieferung des Flugzeuges ist dieses an den Leasingnehmer verleast. Über den Kaufvertrag des Flugzeuges hinaus hat der Emittent keine Verträge über die Anschaffung und die Herstellung des Flugzeuges als Anlageobjekt geschlossen.

Der Vertrag unterliegt englischem Recht. Streitigkeiten sind vor englischen Gerichten auszutragen.

Beschränkung der Verwendungsmöglichkeiten und Geschäftstätigkeit

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Verkaufsprospektes liegen alle behördlichen Genehmigungen vor, insbesondere Typenabnahme, Flugsicherheitszertifikat und Betriebserlaubnis. Zugunsten der finanzierenden Bank ist das Flugzeug mit einer erst-

rangigen Flugzeughypothek belastet. Weitere dingliche Belastungen bestehen nicht. Tatsächliche Beschränkungen der Verwendungsmöglichkeiten können sich aufgrund der Größe des Flugzeuges und seiner sonstigen baulichen Spezifikationen ergeben. Vertragliche Einschränkungen in der freien Verfügbarkeit des Flugzeuges ergeben sich aus der Finanzierung und aus dem Leasingvertrag. So bedürfen beispielsweise evtl. weitere Beleihungen des Flugzeuges der Zustimmung der finanzierenden Bank. Rechtliche Beschränkungen bestehen insoweit, wie sie aufgrund der geltenden deutschen und internationalen Gesetze für Flugzeuge dieser Bauart und Klasse üblicherweise bestehen. Darüber hinaus sind nach Kenntnis des Anbieters zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung keine weiteren rechtlichen oder tatsächlichen des Flugzeuges bekannt.

Abhängigkeiten von Patenten, Lizenzen, Verträgen oder neuen Herstellungsverfahren

Abhängigkeiten des Emittenten von Patenten, Lizenzen oder neuen Herstellungsverfahren mit wesentlicher Bedeutung für die Geschäftstätigkeit oder Ertragslage des Emittenten bestehen nicht. Vertraglich bestehen Abhängigkeiten von dem Kauf-, dem Leasingvertrag, den Geschäftsbesorgungsverträgen, der Platzierungs- und Kapitalaufbringungsgarantie sowie den Darlehensverträgen, die auf den Seiten 80 - 81 beschrieben werden. Ohne die genannten Verträge können die prognostizierten Ergebnisse nicht verwirklicht werden, so dass deren Erfüllung von wesentlicher Bedeutung ist. Die Durchführung des Kauf- und Leasingvertrages ist wesentlich für die Erzielung von Leasingeinnahmen. Der Geschäftsbesorgungsvertrag über die Einwerbung des Kommanditkapitals sowie ggf. die Platzierungs- und Kapitalaufbringungsgarantie sind wesentlich für die Aufbringung des Eigenkapitals, der Darlehensvertrag für die Aufbringung des Fremdkapitals. Ergänzende Erläuterungen der Auswirkungen der Abhängigkeiten finden sich im Abschnitt *Wesentliche Risiken der Vermögensanlage* auf den Seiten 16 - 23. Weitere Abhängigkeiten von Verträgen mit wesentlicher Bedeutung für die Geschäftstätigkeit oder Ertragslage des Emittenten bestehen nicht.

Gerichts-, Schieds- und Verwaltungsverfahren, die einen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Emittenten und die Ver-



mögensanlage haben können, existieren nach Kenntnis des Anbieters nicht. Die Tätigkeit des Emittenten ist nicht durch außergewöhnliche Ereignisse beeinflusst worden.

Vermittlung der Flugzeugtransaktion und Beratung der Geschäftsführung während der Fondslaufzeit

Die Vermittlung des Flugzeuges und des Leasingvertrages erfolgte durch Airfund Corporation. Die Airfund Corporation wird der Geschäftsführung auch in den nächsten Jahren beratend zur Seite stehen. Gegründet wurde die Airfund Corporation im Jahre 1984, damals noch unter dem Namen Aircraft Funding Corporation. Airfund weist seitdem eine beachtliche Leistungsbilanz aus. Insgesamt wurden über 70 Flugzeuge unterschiedlicher Flugzeugtypen – von Turboprop-Flugzeugen über verschiedene Modelle von Boeing, Bombardier, McDonnell Douglas, Saab etc. – gekauft, verkauft und verleast. Die Flugzeugtransaktionen wurden sowohl für eigene Rechnung als auch für Kommanditgesellschaften, Hedge Fonds und Privatkunden durchgeführt und gemanagt. Langjährige Geschäftsbeziehungen bestehen zu großen Fluggesellschaften wie British Airways, Flybe, KLM, TUI, United, FedEx, SAS.

Platzierungs- und Kapitalaufbringungsgarantie

Die HEH garantiert die Platzierung eines Kommanditkapitals in Höhe von TEUR 5.800 (entspricht in der Höhe der Eigenkapitalzwischenfinanzierung Tranche B) bis zum 15. November 2013. Sollte Tranche B von der finanzierenden Bank gegenüber der HEH verlängert werden, hat die HEH das Kommanditkapital in Höhe von TEUR 5.800 auch erst zum Ende des Verlängerungszeitraums einzuwerben. Ferner gewährleistet die HEH die Bedienung und Rückführung der Eigenkapitalzwischenfinanzierung Tranche A durch platziertes oder bereitgestelltes Eigenkapital, wobei auch der feste Teil der Leasingrate in Höhe von EUR 87.000 pro Monat, der zwischen Flybe und der Beteiligungsgesellschaft vereinbart wurde, für die Bedienung und Rückführung verwendet werden soll. Soweit dies zur Begleichung von Verbindlichkeiten der Beteiligungsgesellschaft aufgrund der Positionen 2 bis 9 des Investitionsplans (Anlage I des Gesellschaftsvertrages) erforderlich wird, übernimmt HEH weitere eigene Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft. Die

Garantien wurden am 26. und 27. November 2012 unterzeichnet. Die Garantien sind ordentlich nicht kündbar, die Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.

Mittelverwendungskontrollvertrag

Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Verwendung der eingezahlten Gesellschaftereinlagen ist eine banknahe Treuhandgesellschaft als Mittelverwendungskontrollleur eingesetzt worden. Der Mittelverwendungskontrollleur hat die Pflicht und die Aufgabe, die Investitionen im Sinne des Mittelverwendungskontrollvertrages zu überprüfen und das Recht, Auszahlungen zu verweigern. Rechtsgrundlage der Tätigkeit des Mittelverwendungskontrollleurs (DONNER & REUSCHEL TREUHAND-Gesellschaft mbH & Co. KG) ist der Mittelverwendungskontrollvertrag vom 16. November 2012. Der Emittent kann nur gemeinsam mit der DONNER & REUSCHEL TREUHAND über die von den Anlegern zur Verfügung gestellten Mittel verfügen. Der Mittelverwendungskontrollleur prüft die Übereinstimmung der einzelnen Zahlungen mit den Angaben der Darstellung des Beteiligungsangebotes, der Investitionsrechnung in der Anlage I des Gesellschaftsvertrages des Emittenten und den entsprechenden Verträgen und Honorarvereinbarungen. Er ist zur Weiterleitung des Emissionskapitals nur berechtigt und verpflichtet, wenn die Zahlungen an die dort vorgesehenen Empfänger (sofern genannt) in der dort genannten Höhe gehen und darüber hinaus die in § 2 des Mittelverwendungskontrollvertrages genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Die Kontrolle erstreckt sich nur auf die Investitionsphase und ist mit Abwicklung der in der Investitionsrechnung in der Anlage I des Gesellschaftsvertrages des Emittenten genannten Zahlungen und anschließender Auskehrung der nach der Abwicklung auf dem Mittelverwendungskontrollkonto verbleibenden Beträge an den Emittenten abgeschlossen. Eine Kündigung des Vertrages ist einzig aus wichtigem Grund möglich. Der Vertrag unterliegt deutschem Recht. Gerichtsstand ist Hamburg. Der vollständige Mittelverwendungskontrollvertrag ist im Abschnitt *Verträge* auf den Seiten 122 - 123 abgedruckt.

Technisches Management

Die jährliche technische Inspektion des Flugzeuges sowie u.a. die Überwachung der Logbücher und Wartungsdokumente – um

den aktuellen Zustand des Flugzeuges in Bezug auf die gemäß Leasingvertrag vereinbarten Wartungs- und Reparaturmaßnahmen zu überprüfen – wird durch Fintech Aviation Services Sarl. durchgeführt. Der Vertrag vom 21. November 2012 wurde über eine Laufzeit von 150 Monaten geschlossen. Der Emittent kann den Vertrag mit einer Frist von 90 Tagen kündigen, sobald der Leasingvertrag beendet wird. Der Vertrag unterliegt englischem Recht. Streitigkeiten sind vor englischen Gerichten auszutragen.

Die Fintech-Gruppe arbeitet bereits als Sachverständiger bzw. Gutachter für zahlreiche namhafte in- und ausländische Banken, Leasinggesellschaften, Finanzunternehmen und Fluggesellschaften. Das Unternehmen verfügt über erfahrene Techniker, die über die Zulassung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), der Civil Aviation Authority (CAA) und über die der Federal Aviation Administration (FAA) verfügen.

Geschäftsbesorgungsverträge, Konzeption, Platzierung und Vermittlung der Finanzierung

Der Emittent hat mit der HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG am 20. Oktober 2012 drei Geschäftsbesorgungsverträge geschlossen:

Die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG hat die Beratung und Betreuung der Beteiligungsgesellschaft in der Gründungsphase übernommen, den Fonds konzipiert, alle Partner in das Konzept eingebunden, die Finanzierung des Fremdkapitals arrangiert sowie den Prospekt inklusive der Anlagen erstellt. Ferner wurde an die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG die Aufgabe übertragen, das Emissionskapital einzuwerben. Sie ist ermächtigt, leistungsfähige Dritte mit der Erbringung dieser Leistung zu beauftragen. Zu den hierfür vertraglich vereinbarten Vergütungen siehe Kapitel *Vergütungen*. Die Geschäftsbesorgungsverträge unterliegen deutschem Recht. Gerichtsstand ist Hamburg.

Darlehensverträge

Die langfristige Finanzierung des Flugzeuges erfolgte durch ein Hypothekendarlehen einer deutschen Geschäftsbank, das zum Übernahmetag des Flugzeuges in EUR valutiert wurde.

Wichtige Darlehensbedingungen gemäß Darlehensvertrag vom 27. November 2012 werden in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Darlehenshöhe	TEUR 9.895
Tilgungsmodalitäten	Das langfristige Darlehen soll innerhalb von 10 Jahren in 120 Raten vollständig getilgt werden. Die Rückführung erfolgt annuitätisch. Der Kapitaldienst wird monatlich vorab geleistet, d.h. die erste Rate wurde bereits am Aufnahmetag des Darlehens beglichen.
Zinsvereinbarung	Der Zinssatz wurde für 10 Jahre festgeschrieben und beträgt 4,23% p.a. inkl. Bankmarge

Das langfristige Darlehen wird durch die Eintragung einer erst-rangigen Flugzeughypothek nach englischem Recht sowie die Abtretung der Rechte des Emittenten aus dem Leasingvertrag, dem Kaufvertrag, dem Vertrag mit dem Triebwerkshersteller – bei den beiden letztgenannten Verträgen inklusive aller Gewährleistungsansprüche – und etwaiger Versicherungsansprüche besichert. Bei Verzug mit den vereinbarten Zins- oder Tilgungszahlungen ist die Bank zur Kündigung des Darlehensvertrages und zur Verwertung der Sicherheiten berechtigt.

Sollte es für die finanzierende Bank zu erhöhten Finanzierungskosten im Rahmen neuer Bankregulierungen wie Basel III kommen, die von der Bank noch nicht eingepreist wurden, ist sie berechtigt, diese Kosten an den Emittenten weiterzugeben. Der Leasingvertrag sieht in diesem Fall keine Kostenübernahme durch den Leasingnehmer vor. Der Emittent hat bei Erhöhung der Finanzierungskosten das Recht, den Darlehensvertrag zu kündigen.

Damit der Emittent das Fondsflugzeug übernehmen konnte, hat dieser zudem zwei Eigenkapitalzwischenfinanzierungen erhalten. Eine Eigenkapitalzwischenfinanzierung in Höhe von TEUR 5.222 wurde dem Emittenten von der deutschen Geschäftsbank am Tag der Flugzeugübernahme bereitgestellt, die auch die langfristige Finanzierung bewilligt hat (Tranche A). Die Bankmarge inkl. Liquiditätskosten beträgt hierfür 4,0% zzgl. dem jeweiligen Euribor-Zinssatz. Die Rückführung soll innerhalb



von 12 Monaten ab Auszahlung erfolgen. Der Emittent ist nicht zur Tilgung innerhalb dieses Zeitraums verpflichtet, diese können aber monatlich geleistet werden. Es besteht die Möglichkeit einer Verlängerung von Tranche A um weitere 9 Jahre, die Bankmarge inkl. der Liquiditätskosten reduziert sich dann auf 3,5%. Wird Tranche A um 9 Jahre verlängert, erfolgt die Darlehensrückführung annuitätisch über die verbleibenden 9 Jahre. Sondertilgungen in Höhe TEUR 100 sind monatlich möglich. Der Zinssatz für die Verlängerungsperiode steht noch nicht fest und wird bei Verlängerung festgelegt. Der Zinssatz ist dabei abhängig von der Entwicklung am Geld- und Kapitalmarkt. Bei einer Verlängerung von Tranche A sind Auszahlungen an die Anleger nur noch mit Zustimmung der finanzierenden Bank möglich. Die Zwischenfinanzierung wird durch die der langfristigen Darlehensverbindlichkeit gewährten Besicherung abgesichert.

Solange Tranche A noch nicht zurückgeführt worden ist, überprüft die finanzierende Bank – beginnend am 27. November 2013 – ob das Verhältnis zwischen Marktwert des Flugzeuges und dem noch ausstehenden Darlehensbetrag (Tranche A + langfristiges Darlehen) im Bereich von der Bank vorgegebener Schwellen liegt. Ein Jahr nach Flugzeugübernahme darf der noch ausstehende Darlehensbetrag nicht mehr als 80% des Marktwertes des Flugzeuges betragen. Dieser Betrag reduziert sich jährlich. Neun Jahre nach Flugzeugübernahme liegt die Schwelle beispielsweise nur noch bei 26% des Marktwertes. Sollte der noch ausstehende Darlehensbetrag oberhalb der Schwellen liegen, muss der Emittent Sondertilgungen innerhalb von 7 Tagen leisten oder Zusatzsicherheiten stellen, sodass der ausstehende Darlehensbetrag inkl. der Sondertilgungen oder Zusatzsicherheiten wieder unterhalb der maximalen Schwelle liegt.

Zudem hat der Anbieter zum Zeitpunkt der Übernahme gemäß Darlehensvertrag vom 22. November 2012 des Flugzeuges bei einer weiteren deutschen Geschäftsbank eine Eigenkapitalzwischenfinanzierung in Höhe von TEUR 5.800 (Tranche B) in Anspruch genommen und diese vereinbarungsgemäß dem Emittenten zur Begleichung des Flugzeugkaufpreises überlassen. Die Bankmarge hierfür inkl. Liquiditätskosten liegt bei 2,0%. Die Höhe des Zinssatzes ist abhängig von den Konditionen am Geld- und Kapitalmarkt. Der Anbieter musste der finanzierenden Bank der Tranche B Sicherheiten im Werte von ca. TEUR 2.500 stellen. Die Rückführung von Tranche B muss bis zum 15. November 2013 erfolgen. Tilgungen sind monatlich möglich, vorzeitige Rückführungen bei abgeschlossenen Zinsbindungsfristen können allerdings ebenfalls Zusatzkosten verursachen. Es ist mit den finanzierenden Banken vereinbart, dass bei vertragsgemäßen Verlauf Tilgungen zunächst auf die Eigenkapitalzwischenfinanzierung Tranche B geleistet werden.

In der Wirtschaftlichkeitsprognose wird aus Vereinfachungsgründen angenommen, dass das gesamte Emissionskapital zum 1. Januar 2013 eingezahlt wird. Es ist wahrscheinlich, dass in der Praxis der Beitritt der Anleger im Durchschnitt später erfolgen wird. Solange die zu zahlenden Eigenkapitalzwischenfinanzierungskosten für Tranche A und B aber im Durchschnitt nicht über 7,5% p.a. liegen, entstehen dem Emittenten bei vertragsgemäßen Verlauf des Leasingvertrages keine Liquiditätsnachteile, da ansonsten prognostizierte Auszahlungen in Höhe von 7,5% p.a. vorgesehen sind.

Leasingvertrag

Der Emittent (Leasinggeber) hat am 27. November 2012 einen Leasingvertrag mit Flybe (Leasingnehmer) abgeschlossen.

Darin ist vereinbart, dass der Emittent dem Leasingnehmer das Flugzeug überlässt. Der Betrieb des Flugzeuges durch den Leasingnehmer hat nach den Empfehlungen des Herstellers, den Regelungen des Leasingvertrages, den Versicherungsbedingungen sowie den Gesetzen und Bestimmungen der jeweiligen Luftverkehrsbehörden zu erfolgen. Der Emittent übernimmt gegenüber dem Leasingnehmer keine Garantie bzw. Gewährleistung für den Zustand des Flugzeuges.

► **Sicherheiten**

Der Leasingnehmer hat ein Sicherheitsdepot in Höhe von drei Leasingmonatsraten für den Emittenten hinterlegt. Das Sicherheitsdepot ist nach Erfüllung aller Verpflichtungen aus dem Leasingvertrag an Flybe zurückzuerstatten. Als zusätzliche Sicherheit leistet Flybe monatliche Wartungsreserven auf ein an den Emittenten verpfändetes Konto, wodurch die Bedienung des abgeschlossenen Wartungsvertrages mit dem Triebwerkshersteller General Electric sichergestellt ist. Die Verpflichtungen der Flybe Limited unter dem Leasingvertrag werden durch die börsennotierte Flybe Group Plc garantiert.

► **Laufzeit und vereinbarter Rückgabezustand**

Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren ab Übergabe des Flugzeuges und kann vom Emittenten gekündigt werden, wenn eine Vertragsstörung seitens des Leasingnehmers vorliegt (wesentliche Vertragsstörungen sind in einem späteren Punkt aufgeführt). Flybe hat das Flugzeug in einem im Leasingvertrag definierten Wartungszustand zurückzugeben, so dass das Flugzeug für einen gewissen Zeitraum ohne weitere Wartungsarbeiten im Luftverkehr eingesetzt werden kann. Vereinbart ist ein Half-Life-Zustand des Flugzeuges, die Verschleißteile der Triebwerke müssen sogar in einem Full-Life-Zustand zurückgegeben werden. Über- oder Untererfüllung des vereinbarten Zustandes werden beiderseits durch Zahlungen und bei den Triebwerken durch Gutschriften für zukünftige Wartungsarbeiten durch den Triebwerkshersteller ausgeglichen. Außerdem muss das Flugzeug alle zum Luftverkehr benötigten Genehmigungen vorweisen können.

► **Leasingrate**

Der Emittent hat mit Flybe eine Leasingrate vereinbart, die sich aus zwei Teilen zusammensetzt:

1. Feste Komponente:

Im Leasingvertrag ist geregelt, dass von dem Kaufpreis des Flugzeuges ein Teil in Höhe von TEUR 10.500 durch Eigenkapital geleistet wird. Der Rest wird durch ein langfristiges Hypothekendarlehen finanziert. Zur Bedienung des Eigenkapitals und der Gesellschaftskosten zahlt der Leasingnehmer den festen Teil der Leasingrate in Höhe von EUR 87.000 in Euro pro Monat.

2. Variable Komponente:

Die variable Komponente der Leasingrate entspricht dem monatlichen Kapitaldienst für das Hypothekendarlehen. Der variable Teil der Leasingrate wird vereinbarungsgemäß in der Aufnahmewährung des Darlehens erbracht.

Die Leasingraten sind monatlich im Voraus zur Zahlung fällig.

Sämtliche Zahlungen verstehen sich gegebenenfalls zzgl. etwaiger Umsatzsteuer. Evtl. anfallende Quellensteuern werden vom Leasingnehmer getragen.

► **Garantien**

Der Emittent übernimmt gegenüber dem Leasingnehmer keine Gewähr für die Mängelfreiheit sowie die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Flugzeuges. Flybe hat während der Laufzeit des Leasingvertrages alle möglichen Kosten aufgrund eines Verlustes, Diebstahls, einer Beschlagnahmung, einer Beschädigung oder Zerstörung des Flugzeuges oder von Teilen davon selbst zu tragen.

► **Wartung**

Der Leasingvertrag ist als Nettoleasingvertragsverhältnis ausgestaltet, d.h. dass der Leasingnehmer alle aus dem Betrieb resultierenden Kosten – inklusive Kosten für Instandhaltung, Wartung und Reparatur – zu tragen hat. Flybe hat dabei alle Wartungsarbeiten gemäß den Gesetzen und Bestimmungen der Luftverkehrsbehörde und den Empfehlungen des Herstellers



lers durchzuführen. Sollten aufgrund von behördlichen Auflagen nach Ablauf der ersten fünf Jahre des Leasingvertrages Modifikationen am Flugzeug erforderlich werden, so trägt die Kosten der Leasingnehmer in voller Höhe, sofern diese im Einzelfall TUSD 100 nicht übersteigen. Eventuell höhere Kosten werden im Verhältnis zur Restlaufzeit des Leasingvertrages zwischen dem Emittenten und dem Leasingnehmer aufgeteilt. In den ersten fünf Jahren werden die Kosten gänzlich vom Leasingnehmer geleistet.

Der Emittent hat das Recht, mit einer Meldefrist von fünf Tagen Inspektionen des Flugzeuges durchzuführen. Die Inspektionen sollen so terminiert werden, dass sie den laufenden Geschäftsbetrieb nicht stören.

► **Versicherung**

Der Leasingnehmer hat das Flugzeug nach internationalen Standards bei einem renommierten Versicherungsunternehmen auf eigene Kosten zu versichern und den Versicherungsschutz während der Dauer des Leasingvertrages aufrechtzuerhalten. Abzuschließen sind u.a. Kasko- und Haftpflichtversicherung inklusive einer Versicherung gegen Krieg und Terrorismus.

In Bezug auf Schäden gegenüber Dritten ist das Flugzeug mit einer Deckungssumme von mindestens TUSD 500.000 pro Ereignis zu versichern. Ein Selbstbehalt bis zu einer Höhe von TUSD 200 je Schadensereignis ist jedoch erlaubt.

► **Informationspflichten**

Der Leasingnehmer muss dem Emittenten bis spätestens 180 Tage nach Ende des Geschäftsjahres einen geprüften Jahresabschluss zukommen lassen und innerhalb von 60 Tagen nach Ende eines Geschäftsquartals Quartalszahlen vorlegen. Des Weiteren hat dieser umgehend dem Emittenten über alle Veränderungen, die die Zahlungsfähigkeit des Leasingnehmers beeinflussen, zu unterrichten. Daneben bestehen weitere Berichtspflichten betreffend den Betrieb, den Zustand und die Nutzung des Flugzeuges.

► **Untervermietung**

Flybe hat das Recht, das Flugzeug an solvente Fluggesellschaften unterzuvermieten. Der Leasingnehmer haftet dem Emittenten jedoch gegenüber für die Erbringung der im Leasingvertrag vereinbarten Leistungen. Ferner darf die Laufzeit des Untermietvertrages nicht über die Laufzeit des Leasingvertrages hinausgehen. Der Untermietvertrag muss mindestens dieselben Anforderungen an die Wartungs- und Versicherungsstandards beinhalten, wie der Leasingvertrag. Rechtlich muss der Untermietvertrag stets gegenüber dem Leasingvertrag nachrangig sein. Eine weitere Untervermietung ist untersagt.

► **Vertragsstörung**

Folgende Ereignisse können u.a. zu einer Kündigung des Leasingvertrages durch den Emittenten führen:

- Verletzung der Zahlungsverpflichtungen des Leasingnehmers;
- Fehlender bzw. nicht ausreichender Versicherungsschutz gemäß den Vereinbarungen des Leasingvertrages;
- Vertragliche Verpflichtungen des Leasingnehmers aus dem Leasingvertrag werden nicht eingehalten und nicht innerhalb eines Zeitraumes von 30 Tagen nach Aufforderung durch den Leasinggeber erfüllt;
- Falsche Angaben des Leasingnehmers;
- Insolvenz des Leasingnehmers;
- Überschuldung des Leasingnehmers.

Sollten aufgrund von Vertragsstörungen durch den Leasingnehmer Kosten für den Emittenten entstehen, so ist dieser dazu verpflichtet, diese sowie den entgangenen Ertrag zu erstatten.

Der Leasingvertrag unterliegt englischem Recht. Gerichtsstand ist England.

Steuerliche Grundlagen

Die nachfolgenden steuerlichen Aussagen beruhen auf den zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung geltenden gesetzlichen Bestimmungen sowie auf der aktuellen Rechtsprechung der Finanzgerichte und der von den Steuerbehörden angewandten Verwaltungspraxis. Sowohl die maßgeblichen steuerlichen Gesetze als auch die Rechtsprechung und die Verwaltungspraxis können sich während der Dauer einer Beteiligung an dem Emittenten ändern, was entsprechende negative Auswirkungen für den Emittenten und die einzelnen Anleger haben kann. Siehe hierzu auch Abschnitt *Wesentliche Risiken der Vermögensanlage*. Die endgültige steuerliche Beurteilung obliegt der Finanzverwaltung, gegebenenfalls nach einer bei dem Emittenten durchgeführten steuerlichen Außenprüfung und einem sich eventuell daran anschließenden Verfahren vor den Finanzgerichten. Die steuerliche Konzeption wurde bereits bei früheren Anlageobjekten des Anbieters verwendet. Eine steuerliche Prüfung der steuerlichen Konzeption früherer Anlageobjekte durch die Finanzverwaltung findet derzeit statt und ist noch nicht beendet.

Die folgenden Ausführungen beschreiben die wesentlichen Grundlagen der steuerlichen Konzeption der Vermögensanlage und beziehen sich auf natürliche Personen, die in Deutschland ansässig und unbeschränkt steuerpflichtig sind. Ferner wird davon ausgegangen, dass die Anleger ihre Beteiligung im Privatvermögen über die gesamte Laufzeit des Beteiligungsangebotes halten. Für alle anderen Anleger können sich erhebliche steuerliche Abweichungen ergeben, auf die im Rahmen der folgenden Darstellung nicht näher eingegangen wird. Die nachfolgend dargestellten steuerlichen Angaben können ferner nicht die individuellen Aspekte einzelner Anleger einbeziehen. Sie ersetzen daher nicht die gegebenenfalls notwendige Beratung durch einen Rechtsanwalt und/oder Steuerberater.

Einkunftsart

Der Emittent ist eine Kommanditgesellschaft (GmbH & Co. KG), bei der ausschließlich die HEH Aviation Management GmbH als geschäftsführende Kommanditistin zur Geschäftsführung befugt ist. Die persönlich haftende Gesellschafterin des Emittenten (Komplementärin), die Verwaltung HEH Aviation

„Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH, ist gemäß dem Gesellschaftsvertrag nicht zur Geschäftsführung des Emittenten berechtigt. Eine gewerbliche Prägung des Emittenten im Sinne von § 15 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 EStG ist daher nicht gegeben (R 15.8 (6) EStR 2008).

Die Tätigkeit des Emittenten umfasst den Erwerb und die langfristige Vermietung eines Flugzeuges vom Typ Embraer E175. Nach Auffassung der Finanzverwaltung ist das Vermieten eines Flugzeuges ohne Sonderleistungen regelmäßig keine gewerbliche Tätigkeit. Ebenso hat der BFH (Urteile vom 31. Mai 2007, IV R 17/05, BStBl. II 2007, 768, und vom 26. Juni 2007, IV R 49/04, BStBl. II 2009, 289) entschieden, dass das Vermieten einzelner (beweglicher oder unbeweglicher) Gegenstände in der Regel über den Rahmen einer privaten Vermögensverwaltung nicht hinausgeht. Eine gewerbliche Vermietungstätigkeit ist nach diesen Urteilen erst dann anzunehmen, wenn nach dem Gesamtbild der Verhältnisse im Einzelfall besondere Umstände hinzutreten, die der Tätigkeit als Ganzes das Gepräge einer gewerblichen Betätigung geben, hinter der die eigentliche Gebrauchsüberlassung des Gegenstandes in den Hintergrund tritt. Zur privaten Vermögensverwaltung kann zudem nach Auffassung des BFH auch die Anschaffung und Veräußerung von Vermögensgegenständen gehören. Ausschlaggebend für die Zuordnung ist, ob Ankauf und Veräußerung lediglich den Beginn und das Ende einer in erster Linie auf Fruchtziehung gerichteten Tätigkeit darstellen oder ob die Umschichtung von Vermögenswerten und die Verwertung der Vermögenssubstanz entscheidend in den Vordergrund treten. Der Bereich der privaten Vermögensverwaltung wird nur dann verlassen, wenn weitere Umstände hinzutreten, etwa die Notwendigkeit von Verkäufen zur Erzielung eines Totalgewinns oder eine große Anzahl von verkauften Wirtschaftsgütern.

In einem Schreiben vom 1. April 2009 (BStBl. I 2009, 515) zur Anwendung des oben genannten BFH Urteils vom 26. Juni 2007 hat die Finanzverwaltung ausgeführt, dass eine Vermietungstätigkeit dann nicht mehr die Nutzung von Vermögen im Sinne der Fruchtziehung darstellt, wenn die Vermietungstätigkeit mit dem An- und Verkauf aufgrund eines einheitlichen



Geschäftskonzepts verklammert ist, mit der Folge, dass die gesamte Tätigkeit gewerblichen Charakter besitzt. Ein einheitliches Geschäftskonzept liegt vor, wenn von vornherein ein Verkauf des vermieteten Wirtschaftsguts vor Ablauf von dessen gewöhnlicher oder tatsächlicher Nutzungsdauer geplant ist und die Erzielung eines Totalgewinns diesen Verkauf notwendig macht.

Der Emittent unterstellt in der Prognose eine Vermietung des Flugzeuges über einen Zeitraum von etwa 18 Jahren. Über diese Vermietung hinausgehende Sonderleistungen sind nicht vorgesehen. Aus der Prospektkalkulation ist zu entnehmen, dass allein aus der Vermietung des Flugzeuges ein Totalgewinn erwirtschaftet werden soll und ein Verkauf des Flugzeuges hierfür nicht notwendig ist. Auch ist der Emittent keine vertraglichen Verpflichtungen eingegangen, das Flugzeug zu einem bestimmten Zeitpunkt zu verkaufen. Daher liegt eine vermögensverwaltende Tätigkeit vor, bei der sich der im Prospekt angenommene Verkauf nach etwa 18 Jahren als das Ende der Vermietungstätigkeit erweist.

Für die Vermietung eines in die inländische Luftfahrzeugrolle eingetragenen Flugzeuges hat der BFH entschieden, dass in

sinngemäßer Anwendung der gesetzlichen Regelung zur Vermietung von Schiffen Einkünfte aus „Vermietung und Verpachtung“ (§ 21 EStG) vorliegen (BFH Urteil vom 2. Mai 2000, BStBl. II 2000, 467). Als sachliche Begründung für eine solche steuerrechtliche Gleichbehandlung bestimmter beweglicher Sachen mit unbeweglichen Sachen führt der BFH u. a. an, dass in ein öffentliches Register eingetragene bewegliche Sachen ähnlich wie Immobilien auf Dauer als Einkunftsquellen geeignet und für Zwecke der Besteuerung einfach zu erfassen sind.

Nach der in R 15.7 (3) der Einkommensteuer-Richtlinien 2008 dargelegten Auffassung der Finanzverwaltung führt die Vermietung von in ein inländisches oder ausländisches öffentliches Register eingetragenen beweglichen Sachen (Schiffe, Flugzeuge) zu Einkünften aus Vermietung und Verpachtung im Sinne des § 21 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 EStG und bestätigt damit die von der OFD Frankfurt (Rundverfügung vom 31. Juli 2008 – S 2253 A – 130 – St 214) bereits geäußerte Ansicht, dass die Vermietung eines Flugzeuges, das in ein inländisches oder ausländisches öffentliches Register eingetragen ist, wegen der dadurch begründeten einfachen Erfassung als Einkunftsquelle ebenfalls zu Einkünften aus „Vermietung und Verpachtung“ (§ 21 EStG) führt.

Das Flugzeug des Emittenten wird in das englische Aircraft Register eingetragen. Der Anbieter geht in der Prognoserechnung davon aus, dass der Emittent Einkünfte aus „Vermietung und Verpachtung“ nach § 21 EStG erzielt.

Die Zinseinnahmen des Emittenten stellen steuerpflichtige Kapitalerträge dar (§ 20 Abs. 1 Nr. 7 EStG).

Überschusserzielungsabsicht

Die Überschusserzielungsabsicht bestimmt sich nach der Rechtsprechung des BFH danach, ob sowohl der Emittent als auch die Anleger bei Aufnahme der Geschäftstätigkeit die Absichten haben, über den Zeitraum der voraussichtlichen Dauer der Geschäftstätigkeit des Emittenten einen Überschuss der Einnahmen über die Werbungskosten zu erzielen (Überschusserzielungsabsicht). Auf Ebene der Fondsgesellschaft kann die Überschusserzielungsabsicht durch eine realistische, betriebswirtschaftlich nachvollziehbare Prognoserechnung der Einnahmen über die Ausgaben glaubhaft gemacht werden.

Gemäß den Prognoserechnungen fällt auf Ebene des Emittenten ein Totalüberschuss aus der Flugzeugvermietung über die prognostizierte Fondslaufzeit an, weshalb die Tätigkeit des Emittenten als steuerlich unbeachtliche Liebhaberei ausscheidet.

Sollten Gesellschafter jedoch entgegen der prognostizierten Anlegerrechnung ihre Beteiligung an dem Emittenten ganz oder teilweise finanzieren, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Finanzverwaltung aufgrund der hierfür anfallenden Auf-





wendungen auf Anlegerebene keine Überschusserzielungsabsicht annimmt. Anlegern, die eine Anteilsfinanzierung planen, wird daher geraten, dies mit ihrem steuerlichen Berater zu erörtern.

Einkunftsermittlung

Die Einkünfte des Emittenten eines Veranlagungszeitraums werden als Überschuss der Einnahmen über die Werbungskosten ermittelt.

► Einnahmen

Zu den Einnahmen gehören die in einem Kalenderjahr vereinbarten Leasingraten und Zinsen.

► Werbungskosten

Zu den Werbungskosten zählen die mit der Vermietung zusammenhängenden Aufwendungen, zu denen ebenfalls die Finanzierungszinsen und gemäß § 9 Abs. 1 S. 3 Nr. 7 EStG auch die Absetzungen für Abnutzung („AfA“) gehören.

► Nutzungsdauer und AfA

Die Nutzungsdauer für Verkehrsflugzeuge mit einem höchstzulässigen Fluggewicht von über 20 Tonnen beträgt nach der amtlichen AfA-Tabelle für den Wirtschaftszweig „Luftfahrtunternehmen und Flughafenbetriebe“ 12 Jahre für neue Flugzeuge. Da der Emittent das Flugzeug an Flybe und somit an eine Luftverkehrsgesellschaft vermietet, die es branchentypisch im entgeltlichen Luftverkehr einsetzt, ist von einer Nutzungsdauer von 12 Jahren auszugehen. Allerdings sind nach Auffassung der Finanzverwaltung (H 7.4 EStR 2008, Stichwort „Verlustzuweisungsgesellschaft“) die AfA-Tabellen nicht bei sogenannten „Verlustzuweisungsgesellschaften“ anzuwenden. Als eine Verlustzuweisungsgesellschaft wird eine Personengesellschaft angesehen, die nach Art ihrer Betriebsführung keinen Totalgewinn erreichen kann und deren Tätigkeit nach der Gestaltung des Gesellschaftsvertrags und seiner tatsächlichen Durchführung allein darauf angelegt ist, ihren Gesellschaftern Steuervorteile der Gestalt zu vermitteln, dass durch Verlustzuweisungen andere Einkünfte nicht und die Verlustanteile letztlich nur in Form buchmäßiger Veräußerungsgewinne versteuert werden

müssen (H 15.3 EStR 2008 Stichwort „Verlustzuweisungsgesellschaft“).

Da der Emittent einen Totalüberschuss allein aus der Vermietungstätigkeit anstrebt (siehe Überschusserzielungsabsicht), kann er keine Verlustzuweisungsgesellschaft im vorstehenden Sinne sein. Daher bemisst sich die Nutzungsdauer des Flugzeuges nach den amtlichen AfA-Tabellen. In Betracht kommt nur eine lineare AfA.

► Rechtliches und wirtschaftliches Eigentum

Die Inanspruchnahme der AfA setzt zudem voraus, dass dem Emittenten das Flugzeug wirtschaftlich zuzurechnen ist. Der Emittent hat zum Zeitpunkt der Übergabe des Flugzeuges das zivilrechtliche Eigentum erworben. Die Zurechnung auch des wirtschaftlichen Eigentums nach § 39 AO, das maßgebend für die steuerliche Beurteilung ist und unter Umständen vom zivilrechtlichen Eigentum abweichen kann, ist unter Berücksichtigung des Inhalts des von dem Emittenten mit Flybe abgeschlossenen Mietvertrags nach allgemeinen Grundsätzen und ergänzend nach den von der Finanzverwaltung zu Leasingverträgen bekannt gegebenen Schreiben (BMF-Schreiben vom 19. April 1971, BStBl. I 1971, 264 und vom 21. März 1972, BStBl. I 1972, 188 zu Vollamortisationsverträgen; BMF-Schreiben vom 22. Dezember 1975, BB 1976, 72 und vom 23. Dezember 1991, BStBl. I 1992, 13 zu Teilamortisationsverträgen) zu beurteilen.

Grundsätzlich ist bei einem Leasingvertrag der zivilrechtliche Eigentümer auch wirtschaftlicher Eigentümer des Mietobjekts, und es ist ihm dieses steuerlich zuzurechnen. Eine Zurechnung an den Leasingnehmer erfolgt nur dann, wenn dieser sowohl das Wertminderungsrisiko trägt als auch die Wertsteigerungschance hat. Da der Emittent bei Beendigung des Leasingvertrags mit Flybe nach 10 Jahren über das Flugzeug ohne Beschränkungen verfügen kann, ist er nach allgemeinen Grundsätzen als wirtschaftlicher Eigentümer anzusehen.

Eine andere Beurteilung ergibt sich auch nicht aus den vorstehend genannten BMF-Schreiben zu Leasingverträgen. Nach den Grundsätzen dieser Schreiben ist ein wesentliches Merk-



mal eines solchen Leasingvertrages eine Grundmietzeit, die nicht weniger als 40 % und nicht mehr als 90 % der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer des Leasinggegenstandes beträgt. Da der Mietvertrag zwischen dem Emittenten und dem Leasingnehmer nur für die Dauer von 10 Jahren fest abgeschlossen wird und in dieser Zeit nicht ordentlich gekündigt werden kann, liegt eine Grundmietzeit im Sinne der vorstehenden BMF-Schreiben vor. Diese übersteigt ebenfalls nicht 90 % der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer (zur Nutzungsdauer siehe Nutzungsdauer und AfA). Da zum Ablauf der Grundmietzeit nach 10 Jahren keine leasingtypischen Optionen (Andienungsrecht oder Kaufoption) und Mehrerlöspartizipationen bestehen, ist der Emittent auch nach den Grundsätzen der sogenannten Leasingerlasse als wirtschaftlicher Eigentümer anzusehen.

► **Bemessungsgrundlage der AfA**

Die AfA bemisst sich nach den Anschaffungskosten einschließlich der Anschaffungsnebenkosten, die der Emittent für den Erwerb des Flugzeuges aufwenden musste. Zusätzlich sind nach dem BMF-Schreiben vom 20. Oktober 2003 zu geschlos-

senen Fondsmodellen (sog. Bauherrenerlass, BStBl. I 2003, 546) sämtliche Anlaufkosten wie z.B. Eigenkapitalvermittlungsprovisionen sowie andere Dienstleistungshonorare, die in der Konzeptionsphase des Beteiligungsangebotes anfallen, zu den Anschaffungskosten hinzuzuzählen.

Flugzeugveräußerung

Verkauft der Emittent nach Beendigung der Vermietungstätigkeit das Flugzeug, kann sich ein Veräußerungsgewinn ergeben. Ein Veräußerungsgewinn kann auch entstehen, wenn ein Kommanditist/Treugeber seinen Anteil entgeltlich oder teilentgeltlich überträgt. Nach § 23 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 EStG sind diese Veräußerungsgewinne nur steuerpflichtig, wenn zwischen dem Verkauf und der Anschaffung ein bestimmter Zeitraum unterschritten wird, wobei auch der nach dem Erwerb des Flugzeuges durch den Emittenten erfolgte Beitritt eines Anlegers als Anschaffung gewertet wird. Ein Veräußerungsgewinn ist steuerpflichtig, wenn eine Veräußerung des Flugzeuges durch den Emittenten oder eine Anteilsübertragung durch einen Kommanditisten/Treugeber innerhalb von 10 Jahren nach dem maßgeblichen Anschaffungszeitpunkt erfolgt.



Auszahlungen

Bei den geplanten Auszahlungen an die Anleger handelt es sich zum Teil um Entnahmen von Liquiditätsüberschüssen die grundsätzlich keiner Besteuerung unterliegen.

Verlustausgleich/Verlustabzug

Nach § 21 Abs. 1 Satz 2 EStG ist bei Vermietungseinkünften § 15b EStG über die Begrenzung des Verlustausgleichs bei sog. Steuerstundungsmodellen zu beachten, wonach Verluste, sofern sie in der Anfangsphase 10% des gezeichneten Kapitals übersteigen, weder mit Einkünften aus Gewerbebetrieb noch mit Einkünften aus anderen Einkunftsarten ausgeglichen werden dürfen. Die Verluste mindern jedoch die Einkünfte, die in den folgenden Wirtschaftsjahren aus derselben Einkunftsquelle erzielt werden. Nach der Prognoserechnung, die nach dem BMF-Schreiben zu § 15b EStG vom 17. Juli 2007 (BStBl. I 2007, 542) für die Berechnung der 10% Grenze derzeit maßgeblich ist, entstehen aus der Vermietung des Flugzeuges Anfangsverluste, die nicht mehr als 10% des geplanten Eigenkapitals des Emittenten betragen. Bei den in den Jahren 2023 und 2024 prognostizierten Verlusten handelt es sich nicht mehr um Anfangsverluste, da zwischen diesen und den Anfangsverlusten eine nachhaltige Phase mit positiven Überschüssen liegt. Im übrigen übersteigen alle kumulierten Verluste nicht die 10% Grenze. § 15b EStG kommt daher nicht zur Anwendung.

Ein Verlustausgleich der in den ersten Jahren prognostizierten negativen Einkünfte aus der Vermietung des Flugzeuges ist somit nicht nach § 15b EStG ausgeschlossen. Wegen der geringen Auswirkungen in den einzelnen Jahren wird vom Anbieter von einer Berücksichtigung des Verlustausgleichs und der daraus resultierenden Steuerentlastungen und – belastungen abgesehen. Die Verluste werden entsprechend der Regelung des § 15b EStG vorgetragen und mit nachfolgenden Gewinnen verrechnet.

Die Verlustausgleichsbeschränkung des § 15a EStG kommt bei Einkünften aus „Vermietung und Verpachtung“ nach § 21 Abs. 1 Satz 2 EStG grundsätzlich zur Anwendung. Hiernach können beschränkt haftende Gesellschafter (Kommanditisten) die auf

sie entfallenden Verluste nur in dem Umfang mit anderen positiven Einkünften ausgleichen, indem sie Einlagen in den Emittenten geleistet und dort belassen haben (Verlustausgleichsvolumen). Einem Kommanditisten bzw. Treugeber zuzurechnende Verluste, die zur Erhöhung bzw. Entstehung eines negativen Kapitalkontos führen, dürfen somit prinzipiell weder mit anderen positiven Einkünften ausgeglichen noch im Wege des Verlustrücktrages berücksichtigt werden. Nach der Prognoserechnung des Emittenten kommt diese Regelung nicht zur Anwendung.

Feststellung von Gewinn und Verlust/Ergebnisteilung

Das steuerliche Ergebnis wird durch das zuständige Finanzamt Hamburg einheitlich für den Emittenten und gesondert für jeden einzelnen Gesellschafter bzw. Treugeber nach § 180 Abs. 1 Nr. 2 a) AO festgestellt und den Wohnsitzfinanzämtern mitgeteilt. Die Wohnsitzfinanzämter sind an die Feststellung der zuständigen Betriebsfinanzämter gebunden. Sondereinnahmen und -werbungskosten sind verfahrensrechtlich ausschließlich über den Emittenten geltend zu machen. Den einzelnen Kommanditisten bzw. Treugebern werden die durch den Emittenten erzielten steuerlichen Ergebnisse aus der Flugzeugvermietung als Einkünfte aus „Vermietung und Verpachtung“ entsprechend ihren Anteilen zugerechnet. Diese Einkünfte umfassen auch sonstige, in unmittelbarem Zusammenhang mit der Beteiligung stehende Erträge und Aufwendungen (z.B. Zinsen auf eine eventuelle Fremdfinanzierung der Beteiligung) der Kommanditisten bzw. Treugeber.

Nach dem Gesellschaftsvertrag des Emittenten sind die Kommanditisten neben dem laufenden Gewinn und Verlust auch an den stillen Reserven des Emittenten uneingeschränkt beteiligt. Sie haben ferner die im Gesellschaftsvertrag geregelten Informationsrechte und die Stimm- und Kontrollrechte, die einem Kommanditisten nach dem HGB zustehen. Die von dem Emittenten erzielten Einkünfte sind daher den Kommanditisten zuzurechnen. Gleiches gilt für die Anleger, die sich durch Abschluss eines Treuhandvertrages als Treugeber beteiligen, denn die Rechtsstellung des treuhänderisch beteiligten Anlegers entspricht weitgehend der Stellung eines Kommanditis-

ten. Für die Anerkennung des Treuhandverhältnisses ist in diesem Fall zusätzliche Voraussetzung, dass der Treugeber das Treuhandverhältnis beherrscht, d.h. gegenüber dem Treuhänder weisungsbefugt ist und neben den Informations- und Kontrollrechten eines Kommanditisten außerdem das Recht hat, sich in das Handelsregister eintragen zu lassen und dadurch unmittelbar Kommanditist der Gesellschaft zu werden. Der Gesellschaftsvertrag des Emittenten sowie der Treuhandvertrag entsprechen mit den darin enthaltenen Regelungen den vorstehend genannten Anforderungen. Daher sind auch alle Treugeber steuerlich an den Ergebnissen beteiligt.

Einkommensteuersatz/Solidaritätszuschlag

Die anteiligen steuerlichen Vermietungsergebnisse aus der Beteiligung unterliegen bei dem Anleger der Einkommensteuer. Deren Höhe richtet sich nach dem progressiven Einkommensteuertarif und ist letztendlich von der individuellen steuerlichen Situation des jeweiligen Anlegers abhängig. Einkommen über EUR 250.000 (Verheiratete: EUR 500.000) unterliegen grundsätzlich einem Steuersatz von 45%. Zusätzlich zur Einkommensteuer wird derzeit ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5% der festgesetzten Einkommensteuer jedes Anlegers erhoben.

Gewerbsteuer

Der Emittent unterliegt nicht der Gewerbesteuer, da er Einkünfte aus Vermögensverwaltung erzielt.

Erbschaft- und Schenkungsteuer

Die unentgeltliche Übertragung eines Anteils an dem Emittenten, sei es im Wege der Erbschaft oder Schenkung, unterliegt der Besteuerung gem. § 1 Abs. 1 ErbStG.

Als steuerpflichtiger Erwerb gilt hierbei gemäß § 10 ErbStG die Bereicherung des Erwerbers, welche dem anteiligen Beteiligungswert entspricht.

Für die Bewertung des Anteils im Fall der Schenkung oder Erbschaft sind die Werte der einzelnen Wirtschaftsgüter und sonstigen Besitzposten des Gesamthandvermögens sowie die

Gesellschaftsschulden nach der Regelung des § 10 Abs. 1 ErbStG mit den jeweiligen Werten nach § 12 Abs. 1 ErbStG anzusetzen und anteilig zuzurechnen. Nach diesen Regelungen ist das Flugzeug mit dem Wert anzusetzen, der im gewöhnlichen Geschäftsbetrieb bei einer Veräußerung zu erzielen wäre (gemeiner Wert). Vorhandene Liquidität und Schulden des Emittenten sind mit dem Nominalbetrag/ Nennbetrag zum Übertragungszeitpunkt anzusetzen.

Ist der Anleger zum Zeitpunkt der Übertragung der Beteiligung im Erbfall oder durch Schenkung nicht unmittelbar als Kommanditist, sondern mittelbar als Treugeber über einen Treuhänder beteiligt, ist nach Auffassung der Finanzverwaltung (vgl. koordinierter Ländererlass des Finanzministeriums Baden-Württemberg vom 27. Juni 2005, DB 2005, 1493) Schenkungsgegenstand nicht das Treugut, sondern der Herausgabeanspruch auf das Treugut. Die weitere steuerliche Beurteilung, insbesondere die Bewertung, richtet sich danach, auf welchen Gegenstand sich der Herausgabeanspruch bezieht (gleichlautende Erlasse der Finanzministerien Baden-Württemberg vom 2. November 2010, Bayern vom 16. September 2010, Nordrhein-Westfalen vom 14. Oktober 2010, Hamburg vom 18. Oktober 2010, Hessen vom 18. März 2011, Niedersachsen vom 1. November 2010, Sachsen-Anhalt vom 24. November 2010, Schleswig-Holstein vom 28. Oktober 2010, Saarland vom 11. November 2010). Im Ergebnis ergibt sich nach diesen Erlassen keine abweichende steuerliche Behandlung zwischen einer Kommandit- und einer Treugeberbeteiligung.

Die persönlichen Freibeträge in Steuerklasse I betragen für Ehegatten und eingetragene Lebenspartner EUR 500.000, für Kinder EUR 400.000, für Enkel EUR 200.000 und für übrige Personen EUR 100.000. In den Steuerklassen II (insb. Geschwister, Nefen/Nichten, Schwiegereltern und -kinder) und III (alle übrigen Erwerber) beläuft sich der Freibetrag einheitlich auf EUR 20.000.

Umsatzsteuer

Der Emittent übt mit der Vermietung des Flugzeuges eine unternehmerische Tätigkeit aus und ist damit Unternehmer im



Sinne des Umsatzsteuergesetzes (UStG). Die Vermietung des Flugzeuges stellt eine steuerbare sonstige Leistung dar, die als dort ausgeführt gilt, wo der Leistungsempfänger sein Unternehmen betreibt, also bei einer Vermietung an die Flybe in England (§ 3a Abs. 2 UStG). Damit ist die Vermietung des Flugzeuges nicht in Deutschland steuerbar.

Der Erwerb des Flugzeuges mit Übergabe in Brasilien stellt eine in Deutschland nicht steuerbare Leistung dar, da der Ort der Lieferung nicht im Inland liegt.

Der Emittent ist als Unternehmer hinsichtlich umsatzsteuerpflichtiger Eingangsleistungen im Zusammenhang mit dem Erwerb und der Vermietung des Flugzeuges grundsätzlich zum Vorsteuerabzug berechtigt, da die nicht steuerbare Flugzeugvermietung gemäß § 15 Abs. 3 Nr. 2a UStG nicht zum Ausschluss des Vorsteuerabzugs führt.

Die Ausgabe der Anteile an den Emittenten im Rahmen der Aufnahme der Anleger ist selbst keine umsatzsteuerbare Tätigkeit. Jedoch stehen die von dem Emittenten in Anspruch genommenen Eingangsleistungen in direktem Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Tätigkeit des Emittenten, sodass hier-

für geleistete Umsatzsteuer als Vorsteuer abzugsfähig ist (so auch die Finanzverwaltung, BMF-Schreiben vom 4. Oktober 2006, BStBl. I 2006, 614). Dies gilt insbesondere für Konzeptionskosten des Emittenten (wie z. B. für die Projekterstellung).

Besteuerung im Vereinigten Königreich Großbritannien („UK“)

Einkünfte aus der Vermietung beweglicher Gegenstände unterliegen nach Art. 7 Abs. 1 des Doppelbesteuerungsabkommens vom 30. März 2010 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und UK („DBA-UK“) grundsätzlich in dem Staat der Besteuerung in dem der Steuerpflichtige ansässig ist, es sei denn, er unterhält in dem anderen Staat eine geschäftliche Einrichtung (Betriebsstätte). Die bloße Vermietung von Flugzeugen begründet für sich jedoch keine Betriebsstätte. Bei dem Emittenten in der Rechtsform einer Personengesellschaft ist die Ansässigkeit des einzelnen Anlegers maßgeblich. Soweit die Gesellschafter in der Bundesrepublik Deutschland unbeschränkt steuerpflichtig sind, werden die Vermietungseinkünfte in Deutschland besteuert.

Die von Flybe Ltd. gezahlten Leasingraten unterliegen nach dem Steuerrecht des Vereinigten Königreichs Großbritannien derzeit keiner sog. Quellensteuer.

Verbraucherinformation

für den Fernabsatz

Informationen gemäß § 312 c BGB i.V.m. Art. 246 §§ 1 und 2 EGBGB.

Anbieter

Firmenname	HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG
Sitz	Hamburg
Geschäftsanschrift	Große Elbstraße 14, 22767 Hamburg
Registergericht/HRA	Hamburg, HRA 103 513
Geschäftsführung	Komplementärin ist die HEH Hamburger EmissionsHaus Verwaltungsgesellschaft mbH, diese wird vertreten durch die Geschäftsführer Gunnar Dittmann, Hamburg, und Jörn-Hinnerk Mennerich, Hamburg.
Kommanditkapital	EUR 1.000.000
Hauptgeschäftstätigkeit	Konzeption, Projektierung und Einwerbung des Kommanditkapitals.

Emittent

Firmenname	HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG
Sitz	Hamburg
Geschäftsanschrift	Große Elbstraße 14, 22767 Hamburg
Registergericht/HRA	Hamburg, HRA 109 522
Geschäftsführung	Geschäftsführende Kommanditistin ist die HEH Aviation Management GmbH.
Komplementärin	Verwaltung HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH
Hauptgeschäftstätigkeit	Erwerb, Vermietung und Verwertung des Flugzeuges und alle damit im Zusammenhang stehenden Rechtsgeschäfte.

Komplementärin des Emittenten

Firmenname	Verwaltung HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH
Sitz	Hamburg
Geschäftsanschrift	Große Elbstraße 14, 22767 Hamburg
Registergericht/HRB	Hamburg, HRB 115 709
Geschäftsführung	Jörn-Hinnerk Mennerich, Hamburg Gunnar Dittmann, Hamburg Dr. Sven Kehren, Hamburg
Hauptgeschäftstätigkeit	Persönlich haftende Gesellschafterin



Treuhänderin

Firmenname	HEH Treuhand GmbH & Cie. KG
Sitz	Hamburg
Geschäftsanschrift	Große Elbstraße 14, 22767 Hamburg
Registergericht/HRA	Hamburg, HRA 105 818
Geschäftsführung	Komplementärin ist die HEH Treuhand- und Verwaltungsgesellschaft mbH, diese wird vertreten durch Matthias Abel, Hamburg.
Hauptgeschäftstätigkeit	Verwaltung und Betreuung der Kommanditanteile.

Aufsichtsbehörden

Die vorgenannten Gesellschaften unterliegen keiner besonderen behördlichen Aufsicht.

Anlageberater

Die Angaben über den Anlageberater befinden sich auf der Beitrittserklärung. Der Anlageberater wird gegenüber dem Anleger als eigenständiger Vermittler der Vermögensanlage tätig und nicht als Vertreter des Anbieters.

Wesentliche Merkmale der Kapitalanlage

Anleger beteiligen sich zunächst als Treugeber über die Treuhänderin, die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, an dem Emittenten.

Der Treuhandvertrag kommt zwischen dem Anleger und der Treuhänderin zustande, wenn der Treuhänderin die Beitrittserklärung des Anlegers zugegangen ist und die Treuhänderin die Annahme erklärt. Anleger werden über die Annahme der Beitrittserklärung informiert. Der Zugang hat jedoch nur deklaratorische Wirkung. Es besteht keine Verpflichtung seitens der Treuhänderin, die Beitrittserklärung des Anlegers anzunehmen.

Ab dem 30. Juni 2013 kann die mittelbare Beteiligung in eine unmittelbare Beteiligung als Kommanditist gewandelt werden. Die im Handelsregister eingetragenen Kommanditisten werden von der HEH Treuhand GmbH & Cie. KG als Verwaltungstreuhänderin betreut.

Gemäß den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages sind die Anleger entsprechend ihrer Beteiligungsquote am wirtschaftlichen Ergebnis des Emittenten beteiligt. Weitere Einzelheiten können diesem Beteiligungsprospekt und der Beitrittserklärung entnommen werden.

Die Beteiligung an dem Emittenten ist mit unternehmerischen Risiken verbunden. Unvorhergesehene wirtschaftliche Entwicklungen können zum vollständigen Verlust der Einlage inkl. Agio und weiterer Vermögensschädigung führen. Siehe hierzu Abschnitt *Wesentliche Risiken der Vermögensanlage*.

Mindestbeteiligung

Die Mindestbeteiligung beträgt EUR 10.000 zzgl. 5% Agio. Höhere Beträge sollen ohne Rest durch 5.000 teilbar sein.

Zahlungsmodalitäten einschließlich aller Steuern

Anleger haben die in der Beitrittserklärung vereinbarte Kommanditeinlage zzgl. 5% Agio 14 Tage nach Beitrittsannahme auf das auf der Seite 13 angegebene Mittelverwendungskontrollkonto des Emittenten zu leisten.

Bezüglich der weiteren Kosten, insbesondere solcher Kosten, die mit dem Erwerb, der Verwaltung und der Veräußerung der Vermögensanlage verbunden sind, siehe Seite 14.



Die von dem Emittenten voraussichtlich zu zahlenden Steuern sind in der prognostizierten Liquiditätsrechnung in Kapitel *Wirtschaftlichkeitsprognose der Beteiligungsgesellschaft* dargestellt. Auf die steuerlichen Auswirkungen einer Beteiligung an dem Emittenten für die Anleger wird auf die Kapitel *Ergebnisprognose Anleger* und auf *Steuerliche Grundlagen* verwiesen.

Mindestlaufzeit und Kündigung

Anleger können ihre Beteiligung mit einer Frist von 6 Monaten zum Jahresende kündigen, erstmals jedoch zum 31. Dezember 2030. Das Recht zur außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.

Die Kündigung eines direkt an der Gesellschaft beteiligten Anlegers ist durch eingeschriebenen Brief an die geschäftsführende Kommanditistin zu erklären. Die Kündigung eines über den Treuhänder beteiligten Anlegers ist durch eingeschriebenen Brief an den Treuhänder zu erklären. Bei Kündigung steht den Kommanditisten eine Abfindung zu, welche sich nach dem Verkehrswert der Beteiligung abzüglich der durch das Ausscheiden verursachten Kosten bestimmt. Dies gilt entsprechend für die über den Treuhänder beteiligten Anleger.

Leistungsvorbehalte

Nach Annahme der Beitrittserklärung durch die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG bestehen keine Leistungsvorbehalte.

Anwendbares Recht

Den Rechtsbeziehungen aus dem Gesellschafts- und Treuhandvertrag liegt das Recht der Bundesrepublik Deutschland zugrunde.

Bezüglich des jeweiligen Gerichtsstandes wird auf den Abschnitt *Rechtliche Grundlagen* verwiesen.

Gültigkeitsdauer

Die in diesem Beteiligungsprospekt enthaltenen Informationen sind bis zur Mitteilung von Änderungen gültig. Preisanpassungen sind nicht geplant.

Sprache

Sämtliche Vertragsbedingungen sowie Angaben zu dem Vertragsangebot sind in deutscher Sprache verfasst. Die Kommunikation zwischen dem Emittenten, der Treuhänderin und den Anlegern erfolgt in deutscher Sprache.

Widerrufsrecht

Die vollständige Widerrufsbelehrung ist diesem Prospekt als Anlage beigelegt.

Garantiefonds

Für die Beteiligung an dem Emittenten gibt es keinen Garantiefonds oder andere Entschädigungsregelungen.



Angabenvorbehalt

Außergerichtliche Schlichtungsstelle

Die Möglichkeit zur Anrufung einer außergerichtlichen Schlichtungsstelle ist vertraglich nicht vorgesehen. Bei Streitigkeiten aus der Anwendung der Vorschriften des BGB über Fernabsatzverträge über Finanzdienstleistungen können die Beteiligten unbeschadet ihres Rechts, die Gerichte anzurufen, eine Schlichtungsstelle anrufen, die bei der Deutschen Bundesbank eingerichtet ist.

Ein Merkblatt sowie die Schlichtungsstellenverfahrensverordnung sind erhältlich bei:

Deutsche Bundesbank
Schlichtungsstelle
Postfach 111 232, 60047 Frankfurt
Tel.: 0049 (0) 69 23 88 1907
Fax: 0049 (0) 69 23 88 1919
E-Mail: schlichtung@bundesbank.de

Die Beschwerde ist unter kurzer Schilderung des Sachverhaltes und unter Beifügung der zum Verständnis der Beschwerde erforderlichen Unterlagen zu erheben. Der Beschwerdeführer hat zu versichern, dass er in der Streitigkeit noch kein Gericht, keine Streitschlichtungsstelle und keine Gütestelle, die Streitbeilegung betreibt, angerufen und auch keinen außergerichtlichen Vergleich abgeschlossen hat. Die Verfahrensgrundsätze vor der Schlichtungsstelle bestimmen sich im Übrigen nach der Schlichtungsstellenverfahrensverordnung. Die Verordnung regelt auch die Übertragung der Aufgabe auf Dritte.

Die in diesem Beteiligungsangebot aufgeführten Angaben wurden mit großer Sorgfalt und unter Mitwirkung von Fachleuten zusammengestellt. Eine Haftung für den Eintritt des wirtschaftlichen Erfolges kann von dem Anbieter nicht übernommen werden. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es zu Abweichungen durch wirtschaftliche Entwicklungen, Gesetzesänderungen oder Änderung der Rechtsprechung – insbesondere im Hinblick auf Steuerrechtsprechungen und -praxis – kommen kann. Für Auswirkungen von künftigen Änderungen der gesetzlichen Regelungen und der Rechtsprechung können der Anbieter und der Emittent keine Haftung übernehmen. Abweichende Angaben vom Beteiligungsangebot gelten nicht, sofern sie nicht von dem Emittenten schriftlich bestätigt worden sind. Die Haftung des Anbieters und des Emittenten ist, soweit gesetzlich zulässig, ausgeschlossen.

Die Beteiligung an dem Emittenten ist mit unternehmerischen Risiken verbunden. Im ungünstigsten Falle können unvorhergesehene wirtschaftliche Entwicklungen zum vollständigen Verlust der Einlage und weiterer Vermögensschädigungen führen. Die wesentlichen Risiken sind im Abschnitt *Wesentliche Risiken der Vermögensanlage* ausführlich erläutert.

Der Anbieter hat alle ihm bekannten relevanten Vereinbarungen zwischen wesentlichen Vertragspartnern im Hinblick auf das Anlageobjekt, seine Herstellung, dessen An- und Verkauf, Finanzierung, Nutzung oder Verwertung in diesem Verkaufsprospekt aufgeführt.

Für den Inhalt des vorliegenden Beteiligungsangebotes sind die bis zum Datum der Prospektaufstellung bekannten oder erkennbaren Informationen bzw. Sachverhalte maßgeblich.

Hamburg, den 27. Dezember 2012

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Emittenten

Der Emittent wurde am 23. Dezember 2008 als Vorratsgesellschaft unter der Firmierung „HEH sechzehnte Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG“ (danach bis zur wirtschaftlichen Neugründung HEH Aviation „Dublin“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG) gegründet. Am 8. Oktober 2012 wurde der Gegenstand der Gesellschaft erstmals konkretisiert und auf den Erwerb und die Vermietung und Verpachtung des Anlageobjektes (Embraer E175 STD mit der Seriennummer 17000355) festgelegt (wirtschaftliche Neugründung).

Nachfolgend dargestellt sind eine Eröffnungsbilanz (aufgestellt auf den Tag der wirtschaftlichen Neugründung), eine Zwischenbilanz, eine Planbilanz, eine Plan-Gewinn- und Verlustrechnung, eine Plan-Cash-Flow-Rechnung sowie die Planzahlen des Emittenten. Auf eine Darstellung der zum 20. November 2012 erstellten Zwischen-Gewinn und Verlustrechnung wurde verzichtet, da sich seit der Eröffnungsbilanz keine erfolgswirksamen Geschäftsvorfälle ereignet haben. Rechnerische Abweichungen resultieren aus Rundungsdifferenzen.

Eröffnungsbilanz des Emittenten zum 8. Oktober 2012 (Wirtschaftliche Neugründung)

	8. Oktober 2012
Aktiva	TEUR
A. Ausstehende Einlagen auf das Kommanditkapital	30
Summe	30
Passiva	TEUR
A. Eigenkapital/Kommanditkapital	30
Summe	30

Zwischenbilanz des Emittenten zum 20. November 2012

	20. November 2012
Aktiva	TEUR
A. Einlagen auf das Kommanditkapital	30
Summe	30
Passiva	TEUR
A. Eigenkapital/Kommanditkapital	30
Summe	30



Planbilanz des Emittenten (Prognose)

	2012	2013	2014	2015
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Aktiva				
A. Anlagevermögen/Sachanlagen	20.213	18.505	16.797	15.088
B. Guthaben bei KI	39	325	320	314
C. Nicht durch Vermögenseinlagen gedeckte Verlustanteile	666	0	0	0
Summe	20.918	18.829	17.117	15.402
Passiva				
A. Eigenkapital	0	9.749	8.887	8.060
1. Kapitalanteil der Kommanditisten	30	13.230	13.230	13.230
2. Kapitalrücklagen	0	660	660	660
3. Ergebnissonderkonten der Kommanditisten	-696	-3.149	-3.018	-2.853
4. Entnahmen	0	-992	-1.985	-2.977
5. Nicht durch Vermögenseinlagen gedeckte Verlustanteile	666	0	0	0
B. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	20.755	8.918	8.065	7.179
C. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	162	162	164	163
Summe	20.918	18.829	17.117	15.402

Plan Gewinn- und Verlustrechnung des Emittenten (Prognose)

	8.10.2012 bis 31.12.2012	01.01.2013 bis 31.12.2013	01.01.2014 bis 31.12.2014	01.01.2015 bis 31.12.2015
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Umsatzerlöse/Leasingeinnahmen	213	2.255	2.255	2.255
Kosten				
Vorkosten	502	2.550	0	0
Gesellschaftskosten	33	72	73	75
Ergebnis vor Zinsen	-322	-366	2.182	2.180
Zinsaufwendungen	90	395	360	323
Zinserträge	0	17	17	17
Abschreibungen	285	1.708	1.708	1.708
Jahresergebnis	-696	-2.453	131	165

Plan-Cash-Flow-Rechnung des Emittenten (Prognose)

	8.10.2012 bis 31.12.2012	01.01.2013 bis 31.12.2013	01.01.2014 bis 31.12.2014	01.01.2015 bis 31.12.2015
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Jahresergebnis	-696	-2.453	131	165
Korrektur Erlösabgrenzung	162	0	2	-1
Korrektur Zinsabgrenzung	6	0	-2	1
Korrektur Abschreibung	285	1.708	1.708	1.708
Korrektur auBordentliche Geschäftsvorgänge	502	2.550	0	0
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	258	1.805	1.838	1.873
Kaufpreis Flugzeug inklusive Vermittlungsgebühren	-20.497	0	0	0
Fondsabhängige Kosten der Investitionsphase	-502	-2.550	0	0
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-20.999	-2.550	0	0
EK-Einzahlung	30	13.200	0	0
Agio	0	660	0	0
Darlehensaufnahme	20.917	0	0	0
Tilgungen	-167	-11.837	-850	-887
Entnahmen	0	-992	-992	-992
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	20.780	1.031	-1.843	-1.879
Liquidität zum Jahresanfang	0	39	325	320
Veränderung der liquiden Mittel	39	286	-5	-6
Liquidität zum Jahresende	39	325	320	314



Planzahlen des Emittenten (Prognose)

	2012 <i>TEUR</i>	2013 <i>TEUR</i>	2014 <i>TEUR</i>	2015 <i>TEUR</i>
Investition	20.497	0	0	0
Umsatz	213	2.255	2.255	2.255
Ergebnis	-696	-2.453	131	165

Wesentliche Annahmen und Wirkungszusammenhänge

Die geplante Vermögens-, Finanz- und Ertragslage basiert im Wesentlichen auf bereits geschlossenen Verträgen und den Annahmen, die der Wirtschaftlichkeitsprognose zu Grunde liegen.

Das in der Planbilanz (Prognose) ausgewiesene Eigenkapital berücksichtigt neben Kommanditeinlagen die prognostizierten Jahresergebnisse sowie die planmäßigen Auszahlungen. Unter der Position *Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten* wird das zur anteiligen Finanzierung des Flugzeuges planmäßig aufzunehmende langfristige Darlehen abzgl. der geplanten Tilgungsbeiträge zzgl. der Zinsabgrenzungen ausgewiesen. Das Anlagevermögen weist den Buchwert des Flugzeuges unter Berücksichtigung der Abschreibungen der jeweiligen Jahre aus.

Die Plan Gewinn- und Verlustrechnung des Emittenten (Prognose) wurde nach handelsrechtlichen Grundsätzen erstellt. Bei den Umsatzerlösen handelt es sich um die prognostizierten Leasingeinnahmen. Die Vorkosten bestehen aus allen Kosten, die in der Mittelverwendung dargestellt sind, bis auf den Kaufpreis und die Vermittlungsgebühren des Flugzeuges. Die Gesellschaftskosten entsprechen den in der Wirtschaftlichkeitsprognose der Beteiligungsgesellschaft dargestellten. Die Leasingeinnahmen abzüglich der Vor- und Gesellschaftskosten ergeben das Ergebnis vor Zinsen. Die Zinsaufwendungen ent-

halten die prognostizierten Zinsen auf die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Bei den Zinserträgen handelt es sich um die Zinserträge aus dem Kontoguthaben. Die Abschreibung des Flugzeuges und der Vermittlungsgebühren erfolgt linear über einen Zeitraum von 12 Jahren. Das Jahresergebnis ergibt sich aus den vorgenannten Positionen.

Die Plan-Cash-Flow-Rechnung (Prognose) wurde aus der Mittelverwendung und –herkunft (Prognose) und der Wirtschaftlichkeitsprognose der Beteiligungsgesellschaft entwickelt. Die liquiden Mittel ergeben sich aus den drei Bereichen Plan-Cash-Flow aus laufender Geschäfts-, Investitions- und Finanzierungstätigkeit. In den Prognoserechnungen wurde angenommen, dass die Einzahlung des gesamten Kommanditkapitals inklusive Agio zum 1. Januar 2013 erfolgt. Die Rückführung der Eigenkapitalzwischenfinanzierungen erfolgt durch Einzahlung des Kommanditkapitals der beigetretenen Anleger. Anleger sollen erstmals im Jahr 2013 Auszahlungen erhalten. Die Tilgung des langfristigen Bankdarlehens, welches planmäßig zur Übernahme des Flugzeuges aufgenommen wird, soll vereinbarungsgemäß in 10 Jahren vollständig erfolgen.

In den Planzahlen des Emittenten (Prognose) besteht die Investition im Jahr 2012 aus dem Kaufpreis des Flugzeuges inklusive der Vermittlungsgebühren. Die Umsätze ergeben sich aus den Leasingeinnahmen. Das prognostizierte Ergebnis spiegelt das handelsrechtliche Ergebnis des Emittenten wider. Da es sich beim Emittenten nicht um ein produzierendes Unternehmen handelt, können keine Planzahlen zur Produktion dargestellt werden.





Gesellschaftsvertrag

Gesellschaftsvertrag der Kommanditgesellschaft in Firma HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG

§ 1 Firma, Sitz und Gegenstand des Unternehmens

- Die Firma der Kommanditgesellschaft lautet:
HEH Aviation "Southampton" Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG

– nachfolgend auch Gesellschaft genannt –
- Sitz der Gesellschaft ist Hamburg.
- Gegenstand des Unternehmens sind der Erwerb eines Flugzeugs des Typs Embraer 175 STD mit der Seriennummer 17000355, nachfolgend kurz "das Flugzeug" genannt, dessen Vermietung und Verwertung und alle damit verbundenen Geschäfte. Die Gesellschaft ist zu allen Handlungen berechtigt, die unmittelbar oder mittelbar der Erreichung des Gesellschaftszwecks dienen. Ausgenommen sind Geschäfte, zu denen die Gesellschaft einer besonderen Genehmigung bedarf.

§ 2 Geschäftsjahr, Dauer der Gesellschaft

- Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.
- Die Gesellschaft ist auf unbestimmte Zeit eingegangen.
- Die Kündigung der Gesellschaft kann von jedem Kommanditisten nur auf den Schluss eines Geschäftsjahres unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einem halben Jahr erfolgen, frühestens jedoch zum 31. Dezember 2030. (Teil-) Kündigungen des Treuhänders gelten als fristgemäß, wenn der Treuhänder unverzüglich nach Erhalt einer fristgemäßen Kündigung seines Treugebers entsprechend Satz 1 seinerseits eine korrespondierende (Teil-)Kündigung ausspricht. Eine Kündigung hat durch eingeschriebenen Brief an die geschäftsführende Kommanditistin zu erfolgen. Die geschäftsführende Kommanditistin und die persönlich haftende Gesellschafterin sind zur ordentlichen Kündigung der Gesellschaft nicht berechtigt.

§ 3 Gesellschafter und Kapitaleinlagen

- Persönlich haftende Gesellschafterin ist die Verwaltung HEH Aviation "Southampton" Beteiligungsgesellschaft mbH mit Sitz in Hamburg. Sie ist zu einer Kapitaleinlage nicht berechtigt und nimmt am Gewinn und Verlust der Gesellschaft nicht teil.
- Kommanditisten sind mit folgenden Pflichteinlagen:

a) HEH Aviation Management GmbH	EUR	15.000,–
b) HEH Treuhand GmbH & Cie. KG	EUR	15.000,–

	EUR	30.000,–

Die vorgenannten Kommanditisten werden mit Haftsummen in Höhe ihrer Pflichteinlagen in das Handelsregister eingetragen. Für die Erhöhungen der Kommanditeinlage des Treuhänders und für alle weiteren Kommanditisten werden Haftsummen von jeweils 5% der Pflichteinlagen in das Handelsregister eingetragen. Alle neu beitretenden Kommanditisten haben ein Agio von 5% auf ihre Pflichteinlage zu erbringen.

- Die geschäftsführende Kommanditistin ist ermächtigt, weitere Kommanditisten mit Kommanditeinlagen (Pflichteinlagen) von zusammen bis zu EUR 13.200.000,– aufzunehmen, wobei die Haftsumme auf 5 % der jeweiligen Pflichteinlage festgesetzt wird. Der Höchstbetrag nach Satz 1 reduziert sich jedoch um die vom Treuhänder nach § 4 Nr. 4 für Treugeber übernommenen Einlagen.
- Die Beteiligung der Kommanditisten erfolgt unter der aufschiebenden Bedingung ihrer Eintragung in das Handelsregister. In der Zeit von ihrem Beitritt bis zu ihrer Eintragung als Kommanditisten in das Handelsregister sind sie als atypisch stille Gesellschafter am Ergebnis der Gesellschaft beteiligt. Mit der Eintragung wandelt sich daher diese stille Beteiligung in eine Kommanditbeteiligung um, ohne dass es weiterer Rechtsakte bedarf. Die Bestimmungen dieses Gesellschaftsvertrages finden bereits für diesen Zeitraum entsprechende Anwendung.
- Einzahlungen der Kommanditisten und Treugeber erfolgen auf das in der Beitrittserklärung angegebene Mittelverwendungskontrollkonto der Gesellschaft. Die Gesellschaft bedarf zur Verfügung über dieses Konto der Zustimmung der DONNER & REUSCHEL TREUHAND – Gesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg, als Mittelverwendungskontrollleur. Die Kontrolle erstreckt sich nur auf die formalen

Voraussetzungen des Zahlungsanspruches und ist mit Abschluss der Investitionsphase abgeschlossen.

6. Für Einzahlungen, die nach den jeweiligen Fälligkeitsterminen geleistet werden, kann die Gesellschaft den betroffenen Kommanditisten mit Zinsen belasten. Der Zinssatz ergibt sich aus dem Zinssatz, mit dem die Gesellschaft für Zwischenkredite belastet wird, zuzüglich eines Aufschlags von 3% p.a., mindestens jedoch 8% p.a. Die Gesellschaft ist vom Treuhänder ermächtigt, Zahlungsansprüche gegen Treugeber-Kommanditisten im eigenen Namen geltend zu machen. Der Treuhänder ist zur Einzahlung in die Gesellschaft, insbesondere zur Einzahlung der Einlage seiner für seine Treugeber übernommenen Kommanditbeteiligung nur insoweit verpflichtet, wie es seine eigene Beteiligung betrifft oder wie ihm von den jeweiligen Treugebern entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt werden. Dies gilt entsprechend für die Erstattung von Auszahlungen. Die Verpflichtung der Treugeber zur Einzahlung der von ihnen übernommenen Beteiligungssummen und ggf. von Entnahmen bleibt unberührt.
7. Die geschäftsführende Kommanditistin ist ermächtigt, einen Kommanditisten, der seine fällige Einlage innerhalb von 14 Tagen nach Fälligkeit und nach schriftlicher Fristsetzung mit Ausschlussandrohung ganz oder teilweise nicht rechtzeitig erbringt, durch schriftlichen Bescheid aus der Gesellschaft auszuschließen oder seine Einlage herabzusetzen und ggf. an seiner Stelle einen oder mehrere neue Kommanditisten aufzunehmen, ohne dass es eines besonderen Gesellschafterbeschlusses bedarf. Satz 1 gilt entsprechend für die nicht rechtzeitige Erbringung der Einlage eines Treugebers und den anteiligen Ausschluss des Treuhänders.

§ 4 Treuhänder

1. Die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG als Treuhänder ist berechtigt, sich neben ihrer eigenen Beteiligung nach Maßgabe dieses Vertrages als Kommanditist für Anleger, nachfolgend kurz Treugeber genannt, zu beteiligen und ihre Kommanditbeteiligung nach Maßgabe von Nr. 4 entsprechend zu erhöhen.
2. Die Treugeber können ab dem 30. Juni 2013 schriftlich verlangen, dass sie die auf sie entfallende Kommanditbeteiligung von dem Treuhänder übernehmen und mit einer Haftsumme von 5% der auf sie entfallenden Kommanditbeteiligung selbst als Kommanditisten in das Handelsregister eingetragen werden, sofern sie zuvor dem

Treuhänder und der geschäftsführenden Kommanditistin eine notariell beglaubigte Handelsregistervollmacht erteilt haben. Diese Vollmacht muß unwiderruflich sein, über den Tod hinaus lauten und die Bevollmächtigten zu folgenden Erklärungen gegenüber dem Handelsregister berechtigen:

- Eintritt und Ausscheiden von Kommanditisten, auch des Vollmachtgebers,
- Eintritt und Ausscheiden von persönlich haftenden Gesellschaftern,
- Änderung der Beteiligungsverhältnisse und des Kapitals der Gesellschaft oder von Kommanditisten,
- Änderung von Firma, Sitz und Gegenstand der Gesellschaft.

In diesem Fall ist der Treuhänder verpflichtet, auf den Treugeber die diesem anteilig zustehende Kommanditbeteiligung unverzüglich zu übertragen, mit der Folge, dass er die Beteiligung dann nur noch als Verwaltungstreuhänder gemäß den Regelungen des Treuhand- und Verwaltungsvertrages entsprechend betreuen wird, soweit sich nicht aus der Natur der dann unmittelbaren Beteiligung des Treugebers an der Gesellschaft zwingend etwas anderes ergibt. Dinglich erfolgt die Übertragung der betreffenden Kommanditbeteiligung mit der Eintragung der Sonderrechtsnachfolge im Handelsregister, ohne dass es eines gesonderten Übertragungsaktes bedarf. Der Treugeber trägt die Kosten der Handelsregistervollmacht, die Gesellschaft trägt die Kosten der Eintragung.

3. Jeder Treugeber schließt mit seiner Beitrittserklärung zur Regelung des Treuhandverhältnisses mit dem Treuhänder den im Verkaufsprospekt abgedruckten Treuhand- und Verwaltungsvertrag.
4. Der Treuhänder ist zur Erhöhung seiner Einlage in Höhe der Summe der ihm vorliegenden und angenommenen Beitrittserklärungen als Kommanditist berechtigt und auf Anforderung der geschäftsführenden Kommanditistin auch verpflichtet, sobald ihm Beitrittserklärungen der Treugeber über einen Betrag von EUR 13.200.000,- vorliegen. Der Treuhänder ist berechtigt seine Einlage auch um einen geringeren Betrag zu erhöhen, wenn das für die Übernahme des Flugzeuges erforderliche Kapital sichergestellt ist. Das Erhöhungsrecht ist auf den vorgenannten Betrag zuzüglich einer Platzierungsreserve von EUR 300.000,- begrenzt.



5. Der Treuhänder ist unter Beachtung der Voraussetzungen des § 2 Nr. 3 berechtigt, seine Kommanditbeteiligung auch teilweise nach Maßgabe der von seinen Treugebern ausgesprochenen Kündigungen zu kündigen und herabzusetzen.
6. Der Treuhänder übernimmt keine Verantwortung für den Inhalt des Verkaufsprospektes, insbesondere nicht für die Wirtschaftlichkeit der Beteiligung und die dazugehörigen Prognosen.
7. Soweit den Kommanditisten in diesem Gesellschaftsvertrag Mitwirkungs-, Stimm-, Informations- und Kontrollrechte eingeräumt werden, stehen diese Rechte auch den Treugebern unmittelbar zu.

§ 5 Geschäftsführung und Vertretung der Gesellschaft

1. Die Gesellschaft wird im Außenverhältnis durch die Komplementärin und kraft hiermit ausdrücklich erteilter Bevollmächtigung durch die HEH Aviation Management GmbH als geschäftsführende Kommanditistin vertreten, beide sind jeweils allein vertretungsbefugt.
 2. Die Geschäfte der Gesellschaft werden – soweit gesetzlich zulässig – allein durch die geschäftsführende Kommanditistin geführt. Sie hat die Geschäfte der Gesellschaft mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu führen und hierbei die gesetzlichen Vorschriften und die Bestimmungen dieses Gesellschaftsvertrages zu beachten. Unbeschadet ihrer Befugnis, die Gesellschaft nach außen zu vertreten, ist die Komplementärin im Innenverhältnis im Umfang von Satz 1 nicht zur Geschäftsführung befugt.
 3. Die Komplementärin, die geschäftsführende Kommanditistin und ihre jeweiligen Geschäftsführer sind bei allen Rechtshandlungen mit oder gegenüber der Gesellschaft von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit.
 4. Die geschäftsführende Kommanditistin hat die Betreuung der Kommanditisten auf die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG übertragen. Die Treuhänderin ist von der persönlich haftenden Gesellschafterin und der geschäftsführenden Kommanditistin jeweils ermächtigt und bevollmächtigt, Erklärungen innerhalb dieses Geschäftsbereiches für diese abzugeben und entgegenzunehmen. Sie und ihre Organe sind von den einschränkenden Bestimmungen des § 181 BGB befreit.
5. Das Widerspruchsrecht der Kommanditisten gem. § 164 HGB wird durch die nachfolgende Regelung ersetzt. Alle Geschäfte, die nach Art, Umfang oder Risiko den Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsbetriebes überschreiten, bedürfen jedoch der vorherigen Zustimmung eines Beirats (vgl. § 15), soweit nicht gem. b) die Zustimmung der Gesellschafter erforderlich ist.
 - a) Der vorherigen Zustimmung des Beirats bedürfen insbesondere folgende Geschäfte:
 - aa) Abschluss von Leasingverträgen und Mietverträgen für das Flugzeug für eine Dauer von mehr als 36 Monaten;
 - bb) Abschluss, Beendigung und Änderung von Verträgen nach
 - aa) mit Unternehmen, die mit der Gesellschaft oder mit den Gründungsgesellschaftern verbundene Unternehmen i.S.d. §§ 15 ff. AktG darstellen, mit Gesellschaftern und deren Angehörigen oder mit Unternehmen, an denen Gesellschafter oder deren Angehörige beteiligt sind;
 - cc) Abschluss, Beendigung und Änderung von Verträgen, die Gesellschaftern oder Dritten eine Beteiligung an den Einnahmen der Gesellschaft einräumen (Ausnahmen: übliche Vermittlungs- und Maklerprovisionen);
 - dd) Verpfändung und hypothekarische Belastung des Flugzeuges mit Ausnahme der Anschaffungsfinanzierung;
 - ee) Ausführung von Reparatur- und Wartungsarbeiten einschließlich Ersatzbeschaffung von Ausrüstungsgegenständen, die im Einzelfall EUR 300.000,- überschreiten; ausgenommen hiervon sind Reparaturen und Wartungen nach Beschädigungen des Flugzeuges;
 - ff) Eingehung von sonstigen Verbindlichkeiten einschließlich der Aufnahme von Krediten, die insgesamt EUR 250.000,- übersteigen;
 - gg) Eingehung von Wechselverbindlichkeiten sowie Übernahme von Bürgschaften, Patronatserklärungen, Schuldbeitritten und Garantien für Dritte, soweit diese nicht zur Abwendung von Arrestierungen des Flugzeuges erforderlich sind;
 - hh) Erteilung von Prokuren und Handlungsvollmachten für den gesamten Geschäftsbetrieb sowie Erteilung sonstiger Vollmachten zur Veräußerung und Belastung des Flugzeuges;

- ii) Abschluss von Arbeits- und Dienstverträgen im Namen der Gesellschaft;
 - jj) Erteilung oder Erhöhung von Pensions- und Versorgungszusagen und Gewährung von Tantiemen;
 - kk) Gewährung von Darlehen;
 - ll) Änderungen der Währung, in der das Hypothekendarlehen aufgenommen und zurückgezahlt wird und die damit verbundenen Zins- und Währungsgeschäfte.
- b) Der vorherigen Zustimmung der Gesellschafter bedürfen folgende Geschäfte:
- aa) Veräußerung oder weitere dingliche Belastung des Flugzeuges;
 - bb) Aufgabe der Tätigkeit der Gesellschaft;
 - cc) Beteiligung an anderen Flugzeugen und sonstigen fremden Unternehmen
- c) Bis zur Konstituierung eines Beirates oder falls ein ordnungsgemäß besetzter Beirat nicht vorhanden ist, nehmen die Kommanditisten gemeinsam die Kompetenzen des Beirates wahr. Sie können im Übrigen alle Entscheidungen eines Beirates durch Beschluss abändern oder ersetzen.
- d) Die geschäftsführende Kommanditistin darf in Ausnahmefällen auch ohne die aufgrund dieses Vertrages erforderliche Zustimmung des Beirates handeln, soweit dies zur Abwehr schwerer wirtschaftlicher Nachteile für die Gesellschaft geboten und eine vorherige Willensbildung der Gesellschafter oder eines Beirates mit angemessenem Aufwand nicht rechtzeitig möglich ist; in einem derartigen Fall sind die Gesellschafter oder ggf. ein Beirat nachträglich unverzüglich zu unterrichten.
6. Die unter Nr. 5 genannten Einschränkungen beziehen sich nicht auf die Versicherung des Flugzeuges sowie die notwendigen Kreditaufnahmen zur Endfinanzierung und die damit im Zusammenhang stehenden Kurs- und Zinssicherungsgeschäfte sowie die Hergabe und Bestellung von Sicherheiten. Die Beschränkungen beziehen sich auch nicht auf die Rechtsgeschäfte, die im Investi-

tions- und Finanzierungsplan, der diesem Vertrag als Anlage I beigelegt ist, vorgesehen sind, ferner nicht auf die im Verkaufsprospekt der Gesellschaft beschriebenen Verträge.

7. Die geschäftsführende Kommanditistin ist ermächtigt, innerhalb des prospektierten Rahmens Darlehen zur Finanzierung des Flugzeuges auch in von dem Anschaffungsgeschäft abweichenden Währungen aufzunehmen.
8. Die geschäftsführende Kommanditistin wird halbjährlich über den Gang der Geschäfte berichten. Der Bericht soll insbesondere einen Überblick über den aktuellen Stand und die voraussichtliche Entwicklung der Leasing- oder Mieteinnahmen, des Zinsniveaus für die Darlehen der Gesellschaft und der Liquiditäts- und Ertragslage der Gesellschaft enthalten, darüber hinaus wird sie die Gesellschafter bzw. den Beirat über ungewöhnliche Geschäftsvorfälle von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung jeweils unverzüglich in Textform unterrichten.
9. Die Haftung der geschäftsführenden Kommanditistin, der persönlich haftenden Gesellschafterin und des Treuhänders, soweit dem Treuhänder nicht Regressansprüche gegen seine Treugeber offen stehen, ist – soweit gesetzlich zulässig – auf die Fälle von vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Vertrags- oder Gesetzesverletzungen beschränkt. Diese Haftungsbegrenzung gilt nicht für die Verletzung von Pflichten, die für die Durchführung dieses Gesellschaftsvertrages wesentlich sind und ferner nicht für die Verletzung von Leben, Körper oder Gesundheit der Kommanditisten/Treugeber.

§ 6 Buchführung, Jahresabschluss

1. Die geschäftsführende Kommanditistin ist verpflichtet, für die Gesellschaft gesondert Buch zu führen, die dazugehörigen Belege gesondert aufzubewahren und die Geldmittel der Gesellschaft auf Konten zu verwalten, die ausschließlich auf den Namen der Gesellschaft geführt werden.
2. Die persönlich haftende Gesellschafterin hat innerhalb der gesetzlichen Fristen den Jahresabschluss und ggf. einen Lagebericht aufzustellen und den Jahresabschluss danach durch einen Wirtschaftsprüfer prüfen zu lassen. Sie hat den geprüften Jahresabschluss rechtzeitig ggf. dem Beirat und den Gesellschaftern zu übersenden.



3. Bei abweichenden Veranlagungen bzw. späteren Änderungen infolge von Betriebsprüfungen ist der Jahresabschluss, der auf die Bestandskraft des Steuerbescheides folgt, soweit als möglich nach Maßgabe der finanzamtlichen Festsetzung aufzustellen.
4. Die Kommanditisten sind gegebenenfalls verpflichtet, Sondereinnahmen oder Sonderwerbungskosten unaufgefordert bis zum 31. Januar des Folgejahres mit vollständigen Belegen bei der Gesellschaft einzureichen. Sonderwerbungskosten, die nach diesem Termin eingereicht werden, werden nur dann berücksichtigt, wenn der Kommanditist die entstehenden Mehrkosten trägt. Diese Regelung gilt entsprechend für die Treugeber der Treuhänderin.
5. Die Kommanditisten und die Treugeber sind verpflichtet, der Gesellschaft alle etwaigen Änderungen ihrer in der Beitrittserklärung gemachten Angaben unverzüglich mitzuteilen. Dies gilt insbesondere, wenn ein Kommanditist seine steuerliche Ansässigkeit in der Bundesrepublik Deutschland aufgibt oder eine steuerliche Ansässigkeit in einem anderen Staate begründet oder sich diese ändert. Die geschäftsführende Kommanditistin ist berechtigt, von allen Kommanditisten und Treugebern Auskünfte und Nachweise zu ihrer steuerlichen Ansässigkeit zu verlangen. Diese Verpflichtung umfasst auch die Ausfüllung nationaler oder ausländischer Steuerformulare- und Erklärungen innerhalb einer Frist von vier Wochen sowie in gleicher Frist die Mitwirkung an solchen Erklärungen.
6. Entsteht in Ansehung eines Treugebers oder Kommanditisten ausländische Quellensteuer, so ist die Gesellschaft berechtigt, diese Quellensteuer zu Lasten der an ihn zu zahlenden Auszahlungen zu verrechnen. Dies gilt entsprechend für Steuern, z.B. Kapitalertragssteuer, die von der Gesellschaft für alle Gesellschafter gemeinsam abgeführt werden müssen.

§ 7 Konten der Gesellschafter

1. Die Kapitalkonten der Kommanditisten sind Festkonten und bestimmen sich nach den vereinbarten Pflichteinlagen (Kapitalkonto I). Ihre Salden sind unverzinslich. Nach dem Stand dieser Konten bemessen sich die Gesellschafterrechte.
2. Auf einem Erfolgssonderkonto (Kapitalkonto II) werden die Gewinn- und Verlustanteile eines jeden Kommanditisten verbucht. Die Erfolgssonderkonten gewähren keine Gesellschafterrechte; ihre Salden sind unverzinslich. Negative Salden begründen keine Forderungen gegenüber den Kommanditisten.
3. Entnahmen werden auf dem Kapitalkonto II dann verbucht, wenn dieses Konto ein Guthaben zugunsten des Kommanditisten ausweist.
4. Entnahmen und Einlagen werden im Übrigen auf gesonderten Entnahmekonten (Kapitalkonto III) des Gesellschafters verbucht. Ihre Salden sind unverzinslich. Negative Salden begründen keine Forderungen gegenüber den Kommanditisten.
5. Das Agio ist in dem Geschäftsjahr, in dem der jeweilige Gesellschafter beigetreten ist, als Kapitalrücklage zu buchen (Kapitalrücklagekonto).

§ 8 Kostenersatz und Vergütungen

1. Die geschäftsführende Kommanditistin erhält für die Geschäftsführung der Gesellschaft zeitanteilig bis zum Monat der Vollbeendigung der Gesellschaft eine jährliche Vergütung von EUR 15.000,-, die anteilig jeweils zum Quartalsende zu zahlen ist und beginnend mit dem Jahr 2014 um 2% p.a. erhöht wird. Die Vergütung für das Jahr 2012 ist zum Jahresende fällig und zahlbar, sie beträgt EUR 7.500,-. Darüber hinaus erhält sie Ersatz ihrer Aufwendungen, die ihr im Rahmen der Geschäftsführung entstehen. Dies beinhaltet auch Kosten einer D&O- und E&O-Versicherung.
2. Für die Übernahme der persönlichen Haftung erhält die persönlich haftende Gesellschafterin zeitanteilig bis zum Monat der Vollbeendigung der Gesellschaft eine jährliche, anteilig jeweils zum Quartalsende fällige Vergütung von EUR 5.000,-, die beginnend mit dem Jahr 2014 um 2% p.a. erhöht wird. Die Vergütung für das Jahr 2012 ist zum Jahresende fällig und zahlbar, sie beträgt EUR 2.500,-. Darüber hinaus erhält sie Ersatz ihrer Aufwendungen, die ihr im Rahmen der Ausübung der Komplementärstellung entstehen. Dies beinhaltet auch Kosten einer D&O- und E&O-Versicherung.
3. Die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG übernimmt auf der Grundlage des Treuhand- und Verwaltungsvertrages vom heutigen Tage die Betreuung der Treugeber und der Kommanditisten. Hierfür erhält sie zeitanteilig bis zum Monat der Vollbeendigung der Gesellschaft eine jährliche Vergütung von EUR 25.000,-, die anteilig jeweils

zum Quartalsende zu zahlen ist und beginnend mit dem Jahr 2014 um 2 % p.a. erhöht wird. Die Vergütung für das Jahr 2012 ist zum Jahresende fällig und zahlbar, sie beträgt EUR 10.000,-. Diese Vergütung wird von der Gesellschaft getragen, weil sie zur Abgeltung solcher Verwaltungsleistungen gezahlt wird, die die Gesellschaft ohne Einschaltung eines Treuhänders gegenüber ihren (treuhänderisch vertretenen) Gesellschaftern unmittelbar erbringen müsste.

Für die Einrichtung der Treuhandverwaltung erhält die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG eine einmalige Vergütung von 0,5% des vorgesehenen Kommanditkapitals die zum 31. Dezember 2012 verdient und fällig ist. Für die Mitwirkung bei Erbfällen und anderen Übertragungen von Treugeber-Beteiligungen kann sie den Rechtsnachfolgern oder den Parteien eine angemessene Aufwandsentschädigung berechnen, das Nähere regelt der Treuhandvertrag.

- Die in Nrn. 1 - 3 geregelten Kostenerstattungen und Vergütungen sind vor der Gewinn- und Verlustverteilung zu berücksichtigen und im Innenverhältnis der Gesellschaft als Aufwand zu verbuchen. Sie verstehen sich ggf. zzgl. Umsatzsteuer.

§ 9 Besondere Gesellschafterleistungen

Gemäß gesonderter Vereinbarung übernehmen die nachfolgend benannten Kommanditisten die folgenden besonderen entgeltlichen Leistungen:

- Die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG, ein mit den Gründungsgesellschaftern verbundenes Unternehmen, übernimmt die konzeptionelle Beratung und Betreuung der Gesellschaft in der Gründungsphase, die Aufbereitung der wirtschaftlichen Eckdaten der Beteiligungsgesellschaft über den langfristigen Einsatz des Flugzeuges sowie die Vermittlung der Fremdfinanzierung. Ferner hat sie die Platzierung des Eigenkapitals einschließlich der dazugehörigen Werbe- und Vertriebsmaßnahmen übernommen, mit der sie ganz oder teilweise auch Dritte – auch im Namen der Gesellschaft – beauftragen darf. Für diese Geschäftsbesorgungen erhält sie die in der Anlage I aufgeführten Vergütungen.
- Die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG stellt eine Platzierungs- und Kapitalaufbringungsgarantie. Hierfür erhält sie die in der Anlage I aufgeführte Vergütung. HEH bekommt hierfür

und für gestellte Sicherheiten ferner eine Vergütung in Höhe des für das Kalenderjahr 2013 bei vollständiger Einzahlung zum 1. Januar 2013 rechnerisch anfallenden Auszahlungsbetrages auf das vorgesehene Kommanditkapital der Gesellschaft in Höhe von EUR 13,23 Mio. abzüglich der für das Jahr 2013 tatsächlich geschuldeten Auszahlungen an Kommanditisten abzüglich des tatsächlichen Zins- und Kostenaufwandes (ohne Bearbeitungs- und Bereitstellungsgebühren sowie Anwaltskosten) der Gesellschaft für die Eigenkapitalzwischenfinanzierungen im Jahr 2013. Sie beträgt jedoch höchstens 2 % des Kommanditkapitals.

- § 8 Nr. 4 gilt entsprechend.

§ 10 Ergebnisverteilung

- Das nach Abzug aller Kostenerstattungen und Vergütungen gemäß § 8 und § 9 dieses Vertrages verbleibende Ergebnis der Gesellschaft wird auf alle Kommanditisten im Verhältnis ihrer erbrachten Pflichteinlagen verteilt. Einnahmen und Kosten werden den Kommanditisten im Innenverhältnis nur insoweit zeitanteilig zugerechnet, als sie der Gesellschaft beigetreten sind. Hierbei beginnt die Beteiligung eines Kommanditisten am Ergebnis mit dem Monat, in dem seine Pflichteinlage am 1. Bankarbeitstag des Monats zu 100% (ohne Agio) bei der Gesellschaft eingezahlt war. Bei unterschiedlichen Beitrittszeitpunkten erfolgt unter den Kommanditisten abweichend von vorstehender Regelung zeitlich begrenzt bis zur Erreichung einer relativen Gleichstellung aller Kommanditisten ein Verlustausgleich und eine Einnahmen- und Kostenzuordnung in der Weise, dass, soweit möglich und steuerlich zulässig, alle Kommanditisten im Verhältnis ihrer Pflichteinlagen unter Berücksichtigung ihres Beitrittszeitpunktes gleichmäßig am Ergebnis beteiligt sind und diese Ergebnisbeteiligung den nach § 11 Nr. 2 bereits getätigten bzw. erwarteten Entnahmen entspricht.
- Für die Verteilung des Ergebnisses im Rahmen der Liquidation der Gesellschaft gilt Folgendes:
 - Die geschäftsführende Kommanditistin erhält bei Veräußerung bzw. bei Totalverlust des Flugzeuges im Rahmen der Verteilung der entsprechenden Ergebnisse für ihre Leistungen bei der Abwicklung eine zusätzliche Ergebnisbeteiligung von 2% des Nettoveräußerungserlöses bzw. der Versicherungsentschädigung.
 - Soweit der Verkaufserlös oder die Versicherungsentschädigung im Falle eines Totalverlustes die fortgeschriebenen Werte des



Avitas-Bewertungsgutachtens für das Flugzeug übersteigt, erhält die geschäftsführende Kommanditistin ferner eine zusätzliche Ergebnisbeteiligung in Höhe von 15% des Mehrbetrages zwischen dem Gutachtenwert und dem tatsächlichen Verkaufserlös bzw. der Entschädigungssumme. Die fortgeschriebenen Werte sind im Verkaufsprospekt abzdrukken. Als Basis der Berechnung dienen die Half-Life-Future-Market-Values entsprechend dem für die Prognoserechnung im Verkaufsprospekt für den Verkauf zugrundegelegten Ansatz.

c) Das verbleibende Ergebnis wird nach Nr. 1) verteilt.

d) Die Ergebnisbeteiligungen nach a) und b) verstehen sich ggf. zuzüglich gesetzlicher Umsatzsteuer.

3. Sollten bei Kommanditisten Ergebnisse als steuerlich beachtliche Sondereinnahmen oder Sonderwerbungskosten entstehen, so sind diese Ergebnisse für steuerliche Zwecke ausschließlich diesen Kommanditisten zuzuweisen. Dies gilt entsprechend für Treugeber.

§ 11 Vergütungen an Gesellschafter / Entnahmen

1. Soweit Gesellschaftern gemäß § 8, § 9 und § 10 Nr. 2 Vergütungen oder Ergebnisbeteiligungen zustehen, werden diese jeweils bei Fälligkeit bezahlt.
2. Das Entnahmerecht der Kommanditisten wird im Übrigen einheitlich wie folgt geregelt:
 - a) Entnahmen sind außer in den Fällen der lit. f) nur in Form von Auszahlungen nach Feststellung des Jahresabschlusses und Beschlussfassung durch die Gesellschafter gem. § 14 Nr. 10 c) zulässig;
 - b) Entnahmen dürfen nur insoweit vorgenommen werden, als etwaige Auflagen von Kreditinstituten dem nicht entgegenstehen;
 - c) Entnahmen sind an die Gesellschafter gleichmäßig, ggf. zeitanteilig nach vollen Monaten, im Verhältnis ihrer erbrachten Pflichteinlagen zu leisten. Hierbei beginnt die Auszahlungsberechtigung eines Kommanditisten mit dem Monat, in dem seine Pflichteinlage am ersten Bankarbeitstag des Monats zu 100% eingezahlt war, jedoch nicht vor dem ersten Bankarbeitstag des Monats, in dem das Flugzeug übernommen wird.

d) Auszahlungen der Entnahmebeträge sind zunächst mit etwaigen Forderungen der Gesellschaft gegen die betreffenden Gesellschafter zu verrechnen;

e) die persönlich haftende Gesellschafterin kann Auszahlungsbeschlüssen und bereits beschlossenen Auszahlungen an die Kommanditisten widersprechen, soweit die Vermögens- und Liquiditätslage der Gesellschaft diese nicht zulässt;

f) Die persönlich haftende Gesellschafterin kann die vorgesehenen Auszahlungen auch bereits vorzeitig im laufenden Jahr auszahlen, wenn entsprechende Liquidität vorhanden ist.

§ 12 Haftung, Nachschüsse

1. Die Kommanditisten haften Dritten gegenüber nur mit ihrer gezeichneten Haftsumme. Die gesetzliche Kommanditistenhaftung ist mit Einzahlung der Hafteinlage erfüllt; sie kann jedoch durch Entnahmen wieder aufleben.
2. Vor ihrer Eintragung in das Handelsregister haften die Kommanditisten als atypisch stille Gesellschafter nur gegenüber der Gesellschaft und zwar bis zur Höhe der vereinbarten Pflichteinlage.
3. Die Kommanditisten haben in keinem Fall Nachschüsse zu leisten. Entnahmen führen nicht zu einem Wiederaufleben der Einlageverpflichtung.

§ 13 Wettbewerbsverbot

Die Gesellschafter und ihre Organe unterliegen keinem Wettbewerbsverbot.

§ 14 Gesellschafterversammlung, Beschlussfassung

1. Die Gesellschafter entscheiden über die Angelegenheiten der Gesellschaft in der Regel im Verfahren nach Nr. 12. Gesellschafterversammlungen als Präsenzversammlung sind von der geschäftsführenden Kommanditistin einzuberufen, wenn eine Versammlung nach diesem Vertrag vorgesehen ist oder wenn es das Interesse der Gesellschaft nach ihrem pflichtgemäßem Ermessen erfordert, ferner wenn der Beirat oder Kommanditisten, die mindestens 15% des Kommanditkapitals auf sich vereinen, dies schriftlich unter Übersendung einer Tagesordnung und einer Begründung

- verlangen. Ist ein Verfahren zur Beschlussfassung im Verfahren nach Nr. 12 eingeleitet worden, kann die geschäftsführende Kommanditistin auch nach Beginn des Verfahrens zu diesem Thema eine Gesellschafterversammlung einberufen. In diesem Fall endet das Verfahren zur Beschlussfassung nach Nr. 12.
2. Außerordentliche Gesellschafterversammlungen sind von der persönlich haftenden Gesellschafterin oder von der geschäftsführenden Kommanditistin einzuberufen, wenn es das dringende Interesse der Gesellschaft erfordert oder wenn ein Beirat oder mindestens 15% des Kommanditkapitals dies schriftlich unter Übersendung einer Tagesordnung und einer Begründung verlangen.
 3. Die geschäftsführende Kommanditistin hat Gesellschafterversammlungen schriftlich unter Übersendung einer Tagesordnung einzuberufen. Die Einberufung muss spätestens 3 Wochen vor dem Versammlungstermin an alle Gesellschafter abgesandt worden sein. Kommt die geschäftsführende Kommanditistin der Aufforderung von Kommanditisten gemäß Nr. 2 zur Einberufung einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung nicht binnen 1 Woche nach, sind die Kommanditisten selbst berechtigt, eine Gesellschafterversammlung in entsprechender Form und Frist einzuberufen.
 4. Die Leitung der Gesellschafterversammlungen steht der geschäftsführenden Kommanditistin zu. Sie kann die Leitung auf den Treuhänder übertragen. Sie hat durch eine von ihr benannte geeignete Person ein Protokoll führen und unterzeichnen zu lassen.
 5. Sind in einer Gesellschafterversammlung nicht die persönlich haftende Gesellschafterin, die geschäftsführende Kommanditistin und Kommanditisten bzw. Treugeber, die zusammen mindestens 1/3 des stimmberechtigten Kommanditkapitals auf sich vereinen, anwesend oder vertreten, so ist unverzüglich eine neue Gesellschafterversammlung in gleicher Form und Frist einzuberufen, welche ohne Rücksicht auf die Zahl der dann anwesenden oder vertretenen Gesellschafter beschlussfähig ist. Satz 1 findet keine Anwendung für Beschlüsse im schriftlichen Verfahren.
 6. Je EUR 100,— des Gesellschaftskapitals (Summe der Pflichteinlagen) gewähren 1 Stimme. Der Treuhänder ist berechtigt, sein Stimmrecht unterschiedlich entsprechend den Kapitalanteilen der von ihm vertretenen Treugeber auszuüben, und zwar nach Maßgabe der ihm von den Treugebern erteilten Weisungen. Die Treugeber des Treuhänders sind berechtigt, das rechnerisch auf sie entfallende Stimmrecht in Gesellschafterversammlungen selbst auszuüben oder sich durch einen Bevollmächtigten gem. Nr. 9 vertreten zu lassen. Der Treuhänder wird sich in diesem Fall der Stimmrechtsausübung für diese Treugeber enthalten.
 7. Sofern in diesem Gesellschaftsvertrag keine anderen Regelungen getroffen oder gesetzlich zwingend vorgeschrieben sind, bedürfen Gesellschafterbeschlüsse der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Enthaltungen werden bei der Berechnung von Stimmmehrheiten nicht mitgezählt.
 8. Zur Beschlussfassung in den Fällen der Nr. 10 f) g), h) und j) ist eine qualifizierte Mehrheit von mindestens drei Viertel der abgegebenen Stimmen erforderlich. Änderungen des Gesellschaftsvertrages sind mit dieser qualifizierten Mehrheit auch dann zulässig, wenn sie so schwerwiegend sind, dass sie in die Grundlagen des Gesellschaftsverhältnisses eingreifen und die rechtliche bzw. wirtschaftliche Position der betroffenen Gesellschafter entscheidend ändern oder beeinflussen, sofern hieraus keine unbillige Benachteiligung einzelner Gesellschafter oder Gesellschaftergruppen entsteht. Sonderrechte eines Gesellschafters können jedoch nur mit seiner Zustimmung durch Beschluss aufgehoben werden.
 9. Die Gesellschafter sind berechtigt, sich in der Gesellschafterversammlung durch einen mit schriftlicher Vollmacht versehenen Verwandten 1. oder 2. Grades, Ehegatten, Mitgesellschafter, Vermittler der Beteiligung am Emittenten oder Angehörigen der rechts- oder steuerberatenden Berufe vertreten zu lassen. Der Treuhänder ist von den von ihm betreuten Kommanditisten, die gem. § 4 Nr. 2 selbst im Handelsregister eingetragen sind, bis auf Widerruf, der gegenüber der Gesellschaft zu erklären ist, generell bevollmächtigt, sie auf Gesellschafterversammlungen und bei sonstigen Gesellschafterbeschlüssen zu vertreten und ihr Stimmrecht auszuüben. Das Recht dieser Gesellschafter, ihr Stimmrecht selbst oder durch die in Satz 1 genannten Personen auszuüben, bleibt unberührt.



10. Die Gesellschafter sind in allen nach dem Gesetz oder diesem Gesellschaftsvertrag vorgesehenen Fällen zur Entscheidung berufen.

Insbesondere sind sie in folgenden Fällen zur Beschlussfassung berufen:

- a) Feststellung des Jahresabschlusses des abgelaufenen Geschäftsjahres;
- b) Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin, der geschäftsführenden Kommanditistin und ggf. des Beirats;
- c) Entnahmen (Barauszahlungen) gem. § 11 Nr. 2;
- d) Wahl des Abschlussprüfers; der Abschlussprüfer für das Jahr 2012 wird von der geschäftsführenden Kommanditistin benannt;
- e) Ausschluss von Gesellschaftern, § 3 Nr. 7 bleibt unberührt;
- f) Aufnahme einer neuen persönlich haftenden Gesellschafterin oder einer neuen geschäftsführenden Kommanditistin, scheidet andere Gesellschafter aus, so ist die persönlich haftende Gesellschafterin ermächtigt, an ihrer Stelle ohne Gesellschafterbeschluss neue Gesellschafter aufzunehmen;
- g) Änderung des Gesellschaftsvertrages einschließlich des Wechsels der Rechtsform und des Sitzes der Gesellschaft;
- h) Auflösung und Liquidation der Gesellschaft;
- i) einheitliche Ausübung steuerlicher Wahlrechte für die Gesellschaft;
- j) Zustimmung zu den in § 5 Nr. 5 b) genannten Rechtsgeschäften und Maßnahmen;
- k) Festsetzung einer abweichenden Vergütung des Beirats;
- l) Anpassungen des Treuhandvertrages aufgrund geänderter Regulierungsvorschriften am Kapitalmarkt und der Abschluss entsprechender Verträge mit der Gesellschaft gem. Nr. 11.

11. Beschlüsse über die Anpassung des Treuhandvertrages an geänderte Regulierungsvorschriften am Kapitalmarkt werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. Sie bedürfen

jedoch der Zustimmung der persönlich haftenden Gesellschafterin. Dies gilt auch, soweit die Gesellschaft aufgrund geänderter Regulierungsvorschriften Verträge mit Verwahrstellen, Bewertungsstellen, zugelassenen Managementgesellschaften oder anderen Dritten abzuschließen hat. Abstimmungen nach Nr. 11 sollen im Verfahren nach Nr. 12 erfolgen.

12. Soweit nach dem Gesetz und diesem Vertrag die Zuständigkeit der Gesellschafter gegeben ist, können Gesellschafterbeschlüsse auf Aufforderung der persönlich haftenden Gesellschafterin oder der geschäftsführenden Kommanditistin in Textform gefasst werden, sofern sämtliche Gesellschafter an diesem Abstimmungsverfahren durch Absendung einer Aufforderung gem. Satz 2 beteiligt werden und nicht ein Beirat oder mehr als 15% des Kommanditkapitals einer solchen Beschlussfassung widersprechen. Die Aufforderung hat vorbehaltlich anderer Weisungen des jeweiligen Gesellschafters in Textform an alle Gesellschafter an die letzte mitgeteilte Postanschrift zu erfolgen. Die Gesellschafter haben ihr Stimmrecht unverzüglich, spätestens binnen 4 Wochen nach Absendung der Aufforderung, auszuüben; nicht oder verspätet abgegebene Stimmen gelten als Enthaltungen. Die persönlich haftende Gesellschafterin hat das Abstimmungsergebnis zu protokollieren und allen Gesellschaftern unverzüglich schriftlich bekannt zu geben. Die Abstimmungsfrist kann bis auf 2 Wochen verkürzt werden und soll auf diese 2 Wochen verkürzt werden, wenn über Beschlussgegenstände nach § 5 Nr. 5 a) abgestimmt wird und kein Beirat besteht.

13. Die Unwirksamkeit eines Gesellschafterbeschlusses oder einer Beiratswahl kann nur geltend gemacht werden, wenn binnen einer Ausschlussfrist von 3 Monaten nach Absendung des Protokolls bzw. der schriftlichen Mitteilung Klage auf Feststellung der Unwirksamkeit gegen die Gesellschaft erhoben wird. Nach Ablauf der Frist gilt ein evtl. Mangel des Beschlusses oder der Wahl als geheilt.

§ 15 Beirat

1. Die geschäftsführende Kommanditistin oder eine Mehrheit von 50% des Kommanditkapitals können die Einsetzung eines Beirats nach Maßgabe dieses Paragraphen verlangen. Dieser Beirat besteht aus 2 Personen, die von den Gesellschaftern aus dem Gesellschafterkreis mit relativer Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Die geschäftsführende Kommanditistin kann ein weiteres Beiratsmitglied bestellen. Sie kann der Wahl

eines Beiratsmitgliedes aus wichtigem Grund widersprechen. Der Beirat nimmt die Interessen der Gesellschafter gegenüber der Geschäftsführung wahr. Er unterstützt, berät und überwacht die Geschäftsführung zum Wohle des Unternehmens und nimmt die ihm in diesem Gesellschaftsvertrag – insbesondere in § 5 Nr. 5 a) – übertragenen Rechte und Aufgaben wahr.

2. Die Amtsperiode des Beirats beträgt 3 Jahre und dauert grundsätzlich bis zum Ablauf der Gesellschafterversammlung, ersatzweise der Beschlussfassung, mit der eine turnusmäßige Neuwahl erfolgt.
3. Die von den Gesellschaftern gewählten Mitglieder des Beirats können von den Gesellschaftern vorzeitig abberufen werden.
4. Der Beirat ist beschlussfähig, wenn mindestens 1 von 2 vorhandenen oder 2 von 3 vorhandenen und geladenen Beiratsmitgliedern anwesend sind. Beiratsbeschlüsse bedürfen einer Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Bei Stimmgleichheit ist ein Beschluss abgelehnt. Die Beschlüsse sind zu protokollieren und von den beteiligten Beiratsmitgliedern zu unterzeichnen. Der Beirat kann sich selbst eine Geschäftsordnung geben.
5. Der Beirat ist berechtigt, alle Geschäftsbücher und sonstige Geschäftsunterlagen der Gesellschaft einzusehen und zu prüfen, soweit hierdurch nicht der ordentliche Geschäftsbetrieb der Gesellschaft unzumutbar behindert wird. Er kann damit auch zur Berufsverschwiegenheit verpflichtete Sachverständige beauftragen.
6. Der Beirat hat seine Aufgabe mit der Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Sachverwalters zu erfüllen. Seine Mitglieder sind zur Verschwiegenheit Dritten gegenüber verpflichtet, auch nach dem Ausscheiden aus ihrem Amt. Die Beiratsmitglieder haften bei ihrer Tätigkeit nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit. Der Höhe nach ist die Haftung des Beirats in seiner Gesamtheit auf die Höhe der jeweiligen Nominalbeteiligung des Anspruchstellers beschränkt.
7. Eine Vergütung der Mitglieder des Beirats wird von der geschäftsführenden Kommanditistin festgesetzt. Die Mitglieder erhalten außerdem erforderliche und nachgewiesene Auslagen erstattet.

§ 16 Informationsrechte

Die Gesellschafter und die Treugeber des Treuhänders können selbst oder durch einen zur Berufsverschwiegenheit verpflichteten Angehörigen der rechts- oder steuerberatenden Berufe, der jedoch nicht selbst oder als Berater in Konkurrenz zur Gesellschaft oder zu den Gründungsgesellschaftern stehen darf, alle Geschäftsunterlagen der Gesellschaft einsehen. Die hierdurch entstehenden Kosten trägt der Gesellschafter bzw. Treugeber selbst. Die Ausübung der Informationsrechte darf den ordentlichen Betrieb der Gesellschaft nicht beeinträchtigen. Die Informationsrechte eines Beirats bleiben unberührt.

§ 17 Übertragung und Belastung von Kommanditanteilen

1. Die vollständige oder teilweise Übertragung oder Belastung von Kommanditanteilen ist nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung der geschäftsführenden Kommanditistin möglich. Sie kann diese Zustimmung nur aus wichtigem Grund versagen, der insbesondere dann vorliegt, wenn der Gesellschaft gegen den Gesellschafter fällige Ansprüche zustehen oder wenn der Erwerber ein Unternehmen betreibt, das mit der Gesellschaft oder mit den Gründungsgesellschaftern in Wettbewerb steht. Die geschäftsführende Kommanditistin kann nach ihrem Ermessen einer Übertragung widersprechen, wenn durch die Übertragung Beteiligungen unter EUR 10.000,- entstehen. Der Nennbetrag der bei einer Teilung gebildeten Anteile muss durch EUR 1.000,- ohne Rest teilbar sein. Die Übertragung ist von der weiteren Voraussetzung abhängig, dass der Erwerber eine notariell beglaubigte Handelsregistervollmacht gem. § 4 Nr. 2 erteilt. Die geschäftsführende Kommanditistin kann die Zustimmungsbefugnis auf den Treuhänder delegieren.
2. Beabsichtigt ein Kommanditist seine Beteiligung ganz oder teilweise auf einen Dritten zu übertragen, so hat er diese Übertragung mindestens 2 Wochen vor Vertragsabschluss der geschäftsführenden Kommanditistin schriftlich anzuzeigen.
3. Die Übertragung von Treuhand-Kommanditanteilen bedarf der Zustimmung des Treuhänders. Nr.1 und 2 gelten entsprechend.
4. Der Treuhänder ist zur Übertragung seiner treuhänderisch gehaltenen Kommanditbeteiligung auf einen Dritten oder einen Treugeber nur in Übereinstimmung mit dem Treuhandvertrag berechtigt.
5. Bei einer Übertragung im Laufe des Geschäftsjahres ist das steuerliche Jahresergebnis im Verhältnis des Veräußerers zum Erwer-



ber linear nach Monaten aufzuteilen. Hierbei sind angefangene Monate des Veräußerers auf volle Monate aufzurunden. Eine Rückbeziehung der wirtschaftlichen Wirkung ist nur auf den Beginn des Geschäftsjahres und nur so weit möglich, wie dies einkommensteuerrechtlich zulässig ist.

6. Soweit der Treuhänder aufgrund § 6 Nr. 9 des Treuhandvertrages bereits heute seine Beteiligung an der Gesellschaft aufschiebend bedingt auf seine Treugeber überträgt, wird die Zustimmung der geschäftsführenden Kommanditistin hiermit unwiderruflich erteilt.

§ 18 Tod eines Gesellschafters

1. Scheidet ein Kommanditist durch Tod aus, so wird die Gesellschaft mit seinen Erben als Kommanditisten fortgesetzt.
2. Sind mehrere Erben vorhanden, so können sie ihre Rechte nur einheitlich durch einen gemeinsamen Bevollmächtigten ausüben, der auch zur Entgegennahme aller Erklärungen der übrigen Gesellschafter und der Gesellschaft als ermächtigt gilt. Die anderen Gesellschafter können einen solchen Bevollmächtigten durch Beschluss ablehnen, der nicht selbst Kommanditist ist oder der nicht von Berufs wegen zur Verschwiegenheit verpflichtet ist. Solange ein solcher Bevollmächtigter nicht schriftlich gegenüber der persönlich haftenden Gesellschafterin oder der geschäftsführenden Kommanditistin von allen Erben einheitlich benannt ist und die Erben auch keine Registervollmachten nach § 4 Abs. 2 vorgelegt haben, ruhen die Stimmrechte der Erben. Während dieser Zeit dürfen sie auch keine Entnahmen tätigen oder über ihr Gewinnbezugsrecht oder ihr Auseinandersetzungsguthaben durch Abtretung verfügen.
3. Die Wahrnehmung der Gesellschafterrechte durch einen Testamentsvollstrecker wird zugelassen, sofern dieser gesetzlich zur Berufsverschwiegenheit verpflichtet ist. In diesem Fall entfällt für die Dauer der Testamentsvollstreckung die Benennung eines gemeinsamen Bevollmächtigten.
4. Stirbt ein Treugeber des Treuhänders, richten sich die Rechtsfolgen nach dem Treuhandvertrag vom heutigen Tage.

§ 19 Ausscheiden eines Gesellschafters

1. Ein Gesellschafter scheidet aus der Gesellschaft aus, wenn
 - a) er das Gesellschaftsverhältnis wirksam kündigt,
 - b) über sein Vermögen das Insolvenzverfahren eröffnet oder mangels Masse abgelehnt wird und er daraufhin von der geschäftsführenden Kommanditistin ausgeschlossen wird;
 - c) sein Auseinandersetzungsguthaben von einem privaten Gläubiger gepfändet wird und dieser die Gesellschaft gemäß § 135 HGB gekündigt hat, und zwar zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Kündigung,
 - d) in seiner Person einer der in §§ 133, 140 HGB genannten Gründe vorliegt oder er eine Klage auf Auflösung der Gesellschaft erhoben hat und er daraufhin durch Beschluss der Gesellschafter aus der Gesellschaft ausgeschlossen wird,
 - e) er gem. § 3 Nr. 7 von der geschäftsführenden Kommanditistin ausgeschlossen wird.
2. Auch im Falle einer Auflösungsklage wird die Gesellschaft nicht aufgelöst, sondern unter den übrigen Gesellschaftern fortgesetzt, der klagende Gesellschafter scheidet mit Rechtskraft eines Auflosungsurteils aus, wenn er nicht zuvor nach Nr. 1 d) ausgeschlossen wird.
3. Die geschäftsführende Kommanditistin ist berechtigt, mit Gesellschaftern, die aus der Gesellschaft ausscheiden wollen, eine Vereinbarung über das Ausscheiden als Kommanditist aus der Gesellschaft abzuschließen. Die Vertragsgestaltung und die Höhe der an den ausscheidenden Kommanditisten zu zahlenden Abfindung ist von der geschäftsführenden Kommanditistin nach pflichtgemäßem Ermessen zu bestimmen. Maßstab für die Höhe der Abfindung sollen die im Zweitmarkt für Kommanditbeteiligungen erzielten Preise für eine Kommanditbeteiligung an der Gesellschaft sein. Die geschäftsführende Kommanditistin ist nicht berechtigt mit den in § 3 Abs. 2 genannten Gründungsgesellschaftern Ausscheidensvereinbarungen abzuschließen.
4. Liegt bei einem Treugeber einer der in der Nr. 1 und 2 genannten Gründe vor, gilt die obige Regelung entsprechend. Der Treuhänder scheidet in diesem Falle mit dem auf den betreffenden Treugeber entfallenden Anteil aus der Gesellschaft aus.

5. In allen Fällen der Nr. 1 – 4 nimmt der ausscheidende Gesellschafter noch mit dem Monat am Ergebnis der Gesellschaft teil, in den sein Ausscheiden fällt.

§ 20 Auseinandersetzungsguthaben

1. Scheidet ein Gesellschafter gem. § 19 Nr. 1 a) bis d), aus der Gesellschaft aus, so wird das ihm – bzw. dem betreibenden Gläubiger – zustehende Auseinandersetzungsguthaben aufgrund einer Auseinandersetzungsbilanz ermittelt, die die Gesellschaft durch ihren Abschlussprüfer unter Beachtung der nachfolgenden Bestimmungen zu erstellen hat:
 - a) Die Auseinandersetzungsbilanz ist auf das Ende des Monats, in den der Stichtag des Ausscheidens des Gesellschafters fällt, zu erstellen und muß den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung unter Beachtung der Grundsätze der Bilanzkontinuität und der Bewertungsstetigkeit entsprechen.
 - b) In der Auseinandersetzungsbilanz wird ein etwaiger Firmenwert angesetzt. Der Buchwert des Flugzeuges ist jeweils durch seinen Verkehrswert unter Fortführung der bestehenden Verträge der Gesellschaft nach Abzug der üblichen Maklerprovisionen zu ersetzen. Dies gilt entsprechend, wenn zum Gesellschaftsvermögen Wertpapiere und andere Beteiligungen gehören sollten.
 - c) Wird das Flugzeug innerhalb von 3 Monaten vor oder nach dem Stichtag des Ausscheidens des Gesellschafters verkauft, so tritt der Nettoveräußerungserlös nach Abzug der von der Gesellschaft zu zahlenden Provisionen an die Stelle der nach b) zu ermittelnden Bewertung des Flugzeuges.
2. Auf der Grundlage der gemäß Nr. 1 erstellten Auseinandersetzungsbilanz ergibt sich das Auseinandersetzungsguthaben aus der Summe der Kapitalkonten I – III des ausgeschiedenen Gesellschafters zuzüglich einer etwaigen auf ihn anteilig entfallenden Kapitalrücklage. Ergibt sich ein negativer Saldo, begründet dieser Betrag keine Forderung gegen den ausgeschiedenen Gesellschafter; sein Auseinandersetzungsguthaben beträgt in diesem Fall EUR 0.
3. Erfolgt das Ausscheiden aufgrund einer Kündigung des Gesellschafters, so sind die im Zusammenhang mit der Erstellung der Auseinandersetzungsbilanz entstehenden Mehrkosten von der Gesellschaft und dem kündigenden Gesellschafter je zur Hälfte zu tragen. In allen anderen Fällen des Ausscheidens sind die insoweit entstehenden Mehrkosten von dem ausgeschiedenen Gesellschafter bzw. von dem betreibenden Gläubiger allein zu tragen. Der ausgeschiedene Gesellschafter bzw. der betreibende Gläubiger hat der Gesellschaft einen angemessenen Vorschuss in Höhe der mutmaßlich insoweit von ihm zu tragenden Kosten zur Verfügung zu stellen.
4. Die Auszahlung des Auseinandersetzungsguthabens gemäß Nr. 2 erfolgt grundsätzlich in 8 gleichen Halbjahresraten, beginnend mit dem 31. Dezember des auf den Tag des Ausscheidens folgenden Kalenderjahres, jedoch nur insoweit und nicht früher, als es die Liquiditätsslage der Gesellschaft ohne Inanspruchnahme zusätzlicher Kredite zulässt. Die Raten des Auseinandersetzungsguthabens sind unverzinslich. Die Gesellschaft hat hierfür keine Sicherheiten zu leisten.
5. Tritt jedoch der Auseinandersetzungsfall nach Ablauf der in § 2 Nr. 3 vereinbarten festen Vertragslaufzeit ein, so ist das Auseinandersetzungsguthaben gemäß Nr. 2 in 2 gleichen Jahresraten, beginnend am 31. Dezember des auf den Tag des Ausscheidens folgenden Kalenderjahres, zahlbar. Es wird mit 3 % p.a. über dem Basiszinssatz, höchstens jedoch mit 6 % p.a. verzinst. Die Zinsen sind nachträglich mit den Tilgungsraten fällig. Die Gesellschaft ist berechtigt, vorzeitige Tilgungen zu leisten, die jedoch im Einzelfall mindestens EUR 5.000,- betragen müssen. Nr. 4 Satz 3 gilt entsprechend.
6. Scheidet ein Gesellschafter gem. § 3 Nr. 7 i.V.m. § 19 Nr. 1 e) aus der Gesellschaft aus, so bestimmt sich sein Abfindungsguthaben abweichend von Nr. 1 nach dem Buchwert seiner Beteiligung nach der Bilanz der Gesellschaft zum 31. Dezember des Jahres, in dem er ausgeschlossen wird; es ist jedoch auf den Nennwert der von ihm geleisteten Einlage beschränkt. Im Übrigen finden die Regelungen der Nrn. 1 - 4 und 7 entsprechende Anwendung.
7. Das Abfindungsguthaben eines ausscheidenden Kommanditisten kann den Betrag nicht überschreiten, der sich ergäbe, wenn auf den Zeitpunkt des Ausscheidens die Liquidation der Gesellschaft und der Verkauf des Flugzeuges durchgeführt würde.
8. Ergebnisveränderungen aufgrund steuerlicher Außenprüfungen berühren das bereits festgestellte Auseinandersetzungsguthaben eines ausgeschiedenen Gesellschafters nicht.



§ 21 Liquidation der Gesellschaft

1. Die Gesellschaft tritt in Liquidation, wenn die Gesellschafter die Auflösung beschließen bzw. das Flugzeug verkauft worden ist. Liquidator ist die geschäftsführende Kommanditistin. Die Gesellschafter können durch Beschluss auch einen anderen Liquidator einsetzen.
2. Bei Auflösung der Gesellschaft wird das Vermögen einschließlich aller stillen Reserven und eines evtl. realisierten Firmenwertes nach Begleichung der Verbindlichkeiten einschließlich der besonderen Vergütungen oder Ergebnisbeteiligungen der Gründungsgesellschafter (Liquidationserlös) auf die Kommanditisten entsprechend ihrer Nennbeteiligung am Vermögen der Gesellschaft verteilt. Sonderbewegungen auf den Kapitalkonten der Gesellschafter, die vom üblichen Kapitalkontenstand abweichen, sind vorab auszugleichen.
3. Ist der Verkauf des Flugzeuges oder die Auflösung der Gesellschaft beschlossen, so kann der Verkauf des Flugzeuges auch dann erfolgen, wenn es sich im Ausland befindet. Der aufgrund des Veräußerungsbeschlusses erfolgende Verkauf braucht kein öffentlicher zu sein.

§ 22 Schlussbestimmungen

1. Die Kosten dieses Gesellschaftsvertrages und seiner Durchführung trägt die Gesellschaft.
2. Mündliche Nebenabreden sind nicht getroffen. Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrages können nur durch einen entsprechenden Gesellschafterbeschluss erfolgen.
3. Alle Verpflichtungen aus diesem Gesellschaftsvertrag und seiner Durchführung sind am Sitz der Gesellschaft zu erfüllen. Gerichtsstand ist Hamburg, soweit kein vorrangiger anderer Gerichtsstand besteht.
4. Die Kommanditisten sind verpflichtet, der Gesellschaft Adressänderungen unverzüglich mitzuteilen. Mitteilungen an die Kommanditisten erfolgen an die letzte der Gesellschaft bekannt gegebene Adresse. Sie gelten mit Absendung nach Ablauf der üblichen Postlaufzeit als zugegangen.

5. Jeglicher Schriftverkehr kann nach diesem Vertrag auch in Textform erfolgen, soweit der Korrespondenzpartner dazu vorher ausdrücklich sein Einverständnis erklärt hat.
6. Schadensersatzansprüche der Gesellschafter oder Treugeber gegen den Treuhänder oder andere Gründungsgesellschafter aus diesem Vertrag und seiner Anbahnung, insbesondere aus dem Verkaufsprospekt, verjähren in 3 Jahren nach ihrer Entstehung, sofern nicht gesetzlich eine kürzere Frist besteht. Sie sind innerhalb einer Ausschlussfrist von 12 Monaten nach Kenntnis des Schadens schriftlich geltend zu machen. Satz 1 und 2 gelten nicht bei Ansprüchen aus einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung.
7. Sollten eine oder mehrere Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, so wird hierdurch die Wirksamkeit des Vertrages im Übrigen nicht berührt. An die Stelle der unwirksamen Bestimmungen treten gültige Regelungen, die ihrem wirtschaftlichen Sinn am nächsten kommen. Das gleiche gilt, wenn eine ergänzungsbedürftige Vertragslücke offenbar wird.

Hamburg, den 7. November 2012

HEH Aviation Management GmbH, vertreten
durch die Geschäftsführung
(gez. Dr. Sven Kehren; Gunnar Dittmann)

HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, vertreten durch die
HEH Treuhand- und Verwaltungsgesellschaft mbH, vertreten
durch die Geschäftsführung
(gez. Matthias Abel)

Verwaltung HEH Aviation „Southampton“
Beteiligungsgesellschaft mbH, vertreten
durch die Geschäftsführung
(gez. Dr. Sven Kehren; Gunnar Dittmann)

Anlage 1

Mittelverwendung (Investitionsplan)	TEUR
Aufwand für den Erwerb des Anlageobjektes inkl. Nebenkosten	
1. Kaufpreis Flugzeug	20.290
2. Anschaffungsnebenkosten	151
Summe	20.442
Fondsabhängige Kosten	
3. Finanzierungskosten	372
4. Gründungskosten (Notar- und Gerichtsgebühren, Steuer- und Rechtsberatung, Gutachten etc.)	80
5. Treuhandgebühren und Mittelverwendungskontrolle	84
6. Kosten für Marketing, Platzierung und Werbung inkl. Agio	1.452
7. Kosten für die Vermittlung von Finanzierungen	300
8. Platzierungsgarantie	264
9. Projektierung	450
Summe	3.001
10. Liquiditätsreserve	237
Gesamtinvestition	23.680
Mittelherkunft (Finanzierungsplan)	TEUR
Fremdkapital	
11. Darlehen	9.790
Kommanditkapital	
12. Emissionskapital	13.200
13. HEH Aviation Management GmbH	15
14. HEH Treuhand GmbH & Cie. KG	15
Summe	13.230
15. Agio	660
Gesamtfinanzierung	23.680



Die Anlage 1 der Gesellschaftsvertrages weicht von der Mittelverwendung und -herkunft (Prognose) auf der Seite 58 des Prospektes ab, weil zum 7. November 2012 noch nicht der Wechselkurs des US-Dollar zum Euro am Übernahmetag des Flugzeuges bekannt war.

Treuhand- und Verwaltungsvertrag

Treuhand- und Verwaltungsvertrag für die treuhänderische Beteiligung an der Kommanditgesellschaft in Firma HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG

Präambel

Die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG,

– nachfolgend Treuhänder genannt –

ist nach § 4 des Gesellschaftsvertrages vom heutigen Tage der
oben genannten Gesellschaft

– nachfolgend Gesellschaft genannt –

berechtigt, sich für Dritte

– nachfolgend Treugeber genannt –

neben ihrer eigenen Beteiligung als Kommanditist der Gesellschaft mit einer weiteren Pflichteinlage von EUR 13.200.000,–, ggf. zuzüglich der Platzierungsreserve von EUR 300.000,– und zuzüglich des Agios von 5% auf die Pflichteinlagen auf der Grundlage des Gesellschaftsvertrages der Gesellschaft vom heutigen Tage, – nachfolgend Gesellschaftsvertrag genannt – zu beteiligen. Die Hafteinlage bestimmt sich nach dem Gesellschaftsvertrag. Auf der Grundlage dieses Vertrages, der sowohl zwischen der Gesellschaft und dem Treuhänder als auch zwischen dem Treuhänder und den beitretenden Treugebern einheitlich abgeschlossen wird, übernimmt der Treuhänder die Verwaltung des Fondskapitals und die Betreuung der Investoren.

§ 1 Treuhandverhältnis

1. Der Treuhandvertrag kommt mit den einzelnen Treugebern durch die Annahme des in der Beitrittserklärung erteilten Auftrages des Treugebers zustande. Für die Wirksamkeit der Annahme genügt auch die Gegenzeichnung der Beitrittserklärung durch den Treuhänder. Der Treugeber verzichtet auf den Zugang der Annahmeerklärung. Der Treuhänder hat den Treugeber von der Annahme unverzüglich durch Übersendung einer Kopie der gegengezeichneten Beitrittserklärung zu informieren.
2. Der Treuhänder wird beauftragt, im eigenen Namen und im Interesse und für Rechnung des Treugebers seine Beteiligung am Kommanditkapital der Gesellschaft zu erhöhen und diesen Teil uneigennützig zu verwalten. Er hat das Treuhandvermögen getrennt von seinem sonstigen Vermögen zu halten und zu verwalten.
3. Der Treuhänder wird die zusätzliche Beteiligung an der Gesellschaft übernehmen, sobald ihm Beitrittserklärungen über den Betrag von EUR 13.200.000,– vorliegen, wobei er auch berechtigt ist, sich zunächst mit einer geringeren Einlage zu beteiligen, sofern die Aufbringung des für die Übernahme des Flugzeuges erforderliche Kapital sichergestellt ist.
4. Das Beteiligungskapital zzgl. 5% Agio hat der Treugeber zu den in der Beitrittserklärung genannten Zahlungsterminen auf dem für die Gesellschaft eingerichteten Mittelverwendungskontrollkonto zur Verfügung zu stellen.
5. Nach außen tritt der Treuhänder im eigenen Namen, im Fall des § 6 Nr. 7 dieses Vertrages jedoch im Namen des Treugebers, auf.
6. Der Treuhänder darf Dritten gegenüber die Beteiligung des Treugebers an der Gesellschaft nur mit dessen schriftlicher Zustimmung offenlegen, soweit nichts anderes gesetzlich vorgeschrieben ist oder dem Interesse des Treugebers entspricht. Der Treuhänder ist jedoch zur Offenlegung gegenüber den zuständigen Behörden, insbesondere der Finanzverwaltung sowie gegenüber der Gesellschaft und den in die Platzierung eingeschalteten Personen berechtigt. Die Offenlegung gegenüber anderen Treugebern oder Gesellschaftern bedarf eines vorherigen zustimmenden Beschlusses der Gesellschafter der Gesellschaft. Widerspricht ein Treugeber der Weitergabe seiner Daten, darf der Treuhänder diese Daten nur dann weitergeben, soweit es zur Verwaltung der Beteiligung des Treugebers erforderlich ist oder aufgrund einer gesetzlichen Verpflichtung des Treuhänders erfolgt.
7. Der Treuhänder ist berechtigt, sich für eine Vielzahl von Treugebern an der Gesellschaft zu beteiligen, wie er auch berechtigt ist, sich als Treuhänder für Dritte an weiteren Gesellschaften zu beteiligen.
8. Der Treugeber ist verpflichtet, unverzüglich alle zur Erfüllung der gesetzlichen Pflichten des Treuhänders erforderlichen Erklärungen und Legitimationen beizubringen. Der Treuhänder darf die Durch-



führung dieses Vertrages verweigern, soweit solche Erklärungen und Legitimationen trotz Aufforderung nicht vorgelegt oder im Falle einer gesetzlichen Verpflichtung hierzu nicht aktualisiert worden sind.

9. Die Ansprüche des Treuhänders gegen den Treugeber auf Freistellung oder Ersatz von Aufwendungen, verjähren nicht vor Ablauf von fünf Jahren nach Auflösung der Gesellschaft oder nach Beendigung des Treuhandverhältnisses, je nachdem, welches Ereignis eher eintritt.
10. Der Treuhänder ist von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit.

§ 2 Treuhandverwaltung

1. Die vom Treuhänder für den Treugeber auszuübenden Rechte und Pflichten ergeben sich aus dem Gesellschaftsvertrag. Der Treuhänder übt diese Rechte nach Maßgabe dieses Treuhandvertrages und des Gesellschaftsvertrages der Gesellschaft aus.
2. Der Treuhänder vertritt den Treugeber insbesondere in den Gesellschafterversammlungen und bei Gesellschafterbeschlüssen und übt sein Stimmrecht unter Berücksichtigung der Weisungen des Treugebers nach § 3 aus.
3. Der Treuhänder ist berechtigt, für den Treugeber die Kontrollrechte nach Maßgabe des Gesellschaftsvertrages wahrzunehmen. Der Treugeber kann diese Rechte nach Maßgabe des Gesellschaftsvertrages aber auch selbst oder durch einen zur Berufverschwiegenheit verpflichteten Angehörigen der rechts- und steuerberatenden Berufe ausüben.
4. Der Treuhänder hat dem Treugeber unverzüglich nach Vorliegen des geprüften Jahresabschlusses der Gesellschaft einen Bericht über die Lage der Gesellschaft zu erstatten. Der Treuhänder hat dem Treugeber Abschriften der Jahresabschlüsse der Gesellschaft zu überlassen und auf Anfrage zu erläutern. Darüber hinaus hat er den Treugeber unverzüglich über wesentliche Geschäftsvorfälle zu unterrichten.
5. Im Innenverhältnis ist der Treugeber wirtschaftlich so zu stellen, als ob er unmittelbar Kommanditist geworden wäre. Der Treuhänder hat dem Treugeber alles herauszugeben, was er in Ausübung

dieses Vertrages für ihn erlangt. Insbesondere hat er Auszahlungen aller Art und das Abfindungsguthaben unverzüglich an den Treugeber weiterzuleiten.

6. Der Treugeber ist verpflichtet, den Treuhänder von allen Verbindlichkeiten und Verpflichtungen im Zusammenhang mit der treuhänderisch gehaltenen Beteiligung freizuhalten bzw., soweit der Treuhänder bereits geleistet hat, diesem den Gegenwert auf erstes Anfordern zu erstatten.

§ 3 Weisungen, Beschlussfassungen

1. Der Treuhänder hat die Treugeber rechtzeitig von anstehenden Beschlussfassungen, Einladungen zu Gesellschafterversammlungen, über die Tagesordnung und über anstehende Beschlussgegenstände zu unterrichten. Entsprechendes gilt für bevorstehende sonstige Gesellschafterbeschlüsse. Jeder Treugeber ist berechtigt, dem Treuhänder Weisungen hinsichtlich der Ausübung des Stimmrechts zu erteilen.
2. Der Treuhänder übt das Stimmrecht für die Treugeber bei allen Gesellschafterbeschlüssen nach Weisung der Treugeber aus. Er ist daher berechtigt, das Stimmrecht unterschiedlich auszuüben. Erteilen Treugeber keine Weisungen, ist der Treuhänder verpflichtet, sich der Stimme zu enthalten. Treugeber können jedoch auch selbst an Gesellschafterversammlungen teilnehmen und sind hiermit unwiderruflich vom Treuhänder bevollmächtigt, die auf sie anteilig entfallenden Stimmen selbst oder durch einen Bevollmächtigten entsprechend § 14 Nr. 9 Satz 1 des Gesellschaftsvertrages auszuüben. Der Treuhänder enthält sich insoweit der Ausübung des Stimmrechts.
3. Die Weisungen bezüglich der in der Gesellschaft zu fassenden Gesellschafterbeschlüsse werden dem Treuhänder als Weisung des einzelnen Treugebers (Einzelweisung) und in der Regel in Textform erteilt. Auch im Übrigen ist der Treugeber berechtigt, dem Treuhänder bezüglich der Wahrnehmung der Rechte aus seiner Beteiligung Weisungen zu erteilen, die der Treuhänder zu befolgen hat, sofern sie nicht mit dem Gesetz, dem Gesellschaftsvertrag oder diesem Vertrag in Widerspruch stehen. Bei einem Interessenkonflikt innerhalb des Gesellschafter- und Treugeberkreises kann der Treuhänder den Treugeber schriftlich dazu ermächtigen, selbst die entsprechenden Rechte auszuüben. In diesem Falle ist er nicht verpflichtet, nach der Weisung des Treugebers zu handeln.

4. Der Treuhänder ist berechtigt, die Einholung von Weisungen der Treugeber in Textform mit einer Erklärungsfrist für die Treugeber von mindestens 14 Tagen durchzuführen. Die Erklärungsfrist beginnt mit dem Datum des Poststempels, bei elektronischer Korrespondenz mit dem Absendedatum desjenigen Schreibens, mit dem die Treugeber zur Stimmabgabe aufgefordert werden. In eiligen Angelegenheiten kann die o. g. Frist nach Ermessen des Treuhänders bis auf 5 Werktage verkürzt werden. Nach Fristablauf eingehende Weisungen kann der Treuhänder noch umsetzen, er ist hierzu jedoch nicht verpflichtet.
5. Die Treugeber bilden keine Gesellschaft oder Gemeinschaft im Sinne des bürgerlichen Rechts.
6. Nrn. 1 bis 5 gelten sinngemäß auch für Treugeber i.S.d. § 6 Nr. 7 dieses Vertrages.

§ 4 Übertragung treuhänderisch gehaltener Beteiligungen

1. Der Treugeber kann seine Beteiligung jederzeit ganz oder teilweise auf Dritte übertragen, jedoch nur in Verbindung mit den Rechten und Pflichten aus diesem Treuhandvertrag. Die Übertragung ist nur wirksam, wenn die in § 17 des Gesellschaftsvertrages niedergelegten Voraussetzungen eingehalten worden sind und der Treuhänder der Übertragung in Textform zugestimmt hat. Vor Erteilung der Zustimmung hat sich der Treuhänder mit der geschäftsführenden Kommanditistin abzustimmen. Der Treuhänder darf seine Zustimmung zur Übertragung nur aus sachlichem Grunde verweigern, der insbesondere dann vorliegt, wenn gegen den Treugeber noch Zahlungsansprüche bestehen oder einer der in § 17 Abs. 1 des Gesellschaftsvertrages genannten Gründe vorliegt.
2. Für Teilabtretungen gilt § 17 des Gesellschaftsvertrages entsprechend.
3. Die gesonderte Abtretung von Zahlungsansprüchen aus der Beteiligung an ein Kreditinstitut durch den Treugeber ist zum Zwecke der Finanzierung zulässig und wird mit der Anzeige der Abtretung beim Treuhänder wirksam. Für alle sonstigen Verfügungen gilt Nr. 1 entsprechend.
4. Die wirtschaftliche Wirkung der Übertragung richtet sich nach § 17 Nr. 5 des Gesellschaftsvertrages

§ 5 Erbfolge

1. Stirbt der Treugeber, so wird die Treuhandschaft mit dessen Erben fortgesetzt.
2. Im Verhältnis zum Treuhänder und zur Gesellschaft gilt als Rechtsnachfolger hinsichtlich der Beteiligung des verstorbenen Treugebers, wer sich durch Vorlage eines geeigneten Erbnachweises (in der Regel durch einen Erbschein) legitimiert. Werden der Gesellschaft ausländische Urkunden zum Nachweis der Erbfolge, des Erbrechts oder der Verfügungsbefugnis vorgelegt, so ist der Treuhänder berechtigt, auf Kosten dessen, der seine Berechtigung auf diese ausländischen Urkunden stützt, diese übersetzen zu lassen und/oder ein Rechtsgutachten im Hinblick auf die Rechtsfolgen der vorgelegten Urkunden einzuholen.
3. Im Übrigen gelten die Regelungen des § 18 des Gesellschaftsvertrages der Gesellschaft entsprechend.

§ 6 Dauer, Beendigung und Umwandlung des Treuhandverhältnisses

1. Der Treuhandvertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.
2. Der Treugeber kann gemäß § 4 Nr. 2 des Gesellschaftsvertrages seine Kommanditeinlage (Pflichteinlage) auch im Außenverhältnis übernehmen und sich als Kommanditist mit seiner bisher treuhänderisch gehaltenen Hafteinlage in das Handelsregister eintragen lassen. Der Treuhänder wird daher auf Verlangen des Treugebers und nach Erhalt einer ordnungsgemäßen Registervollmacht den entsprechenden Anteil seiner bisherigen Pflicht- und Hafteinlage auf den Treugeber übertragen.
3. Die Übertragung erfolgt mit Eintragung des Treugebers in das Handelsregister, ohne dass es weiterer Rechtsakte bedarf. Mit der Übertragung endet das Außentreuhandverhältnis, der Vertrag wird gem. Nr. 7 als Verwaltungsvertrag fortgesetzt. Der Treuhänder ist berechtigt, die Erledigung eingehender Übertragungsverlangen im Kosteninteresse der Gesellschaft zu bündeln und die Eintragungsanträge vierteljährlich für mehrere Treugeber zusammenzufassen.
4. Der Treugeber kann den Treuhandvertrag vor Übertragung der Beteiligung auf den Treugeber insgesamt nur kündigen, wenn auch die Kündigung der Gesellschaft durch den Treuhänder nach den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages bzw. des Gesetzes



- möglich ist. Die Kündigung des Treuhandvertrages hat durch eingeschriebenen Brief an den Treuhänder zu erfolgen. Sie muß bis zum Ablauf der Kündigungsfrist nach § 2 Nr. 3 des Gesellschaftsvertrages dem Treuhänder zugehen. Im Fall einer solchen Kündigung ist der Treuhänder verpflichtet, seine treuhänderisch gehaltene Kommanditbeteiligung unverzüglich in entsprechendem Umfang gem. § 2 Nr. 3 des Gesellschaftsvertrages zu kündigen. Die Rechte des Treugebers gem. Nr. 7 bleiben unberührt.
5. Das Treuhandverhältnis endet ferner, wenn der Treuhänder mit der vom Treugeber gehaltenen Beteiligung anteilig aus der Gesellschaft ausscheidet. Auf § 19 des Gesellschaftsvertrages wird verwiesen.
 6. Der Treuhänder ist berechtigt, das Treuhandverhältnis mit einer Frist von sechs Monaten zum 31. Dezember eines jeden Jahres, erstmals zum 31. Dezember 2030, schriftlich gegenüber allen Treugebern gemeinsam zu kündigen. In diesem Falle werden die Treugeber, die nicht schon bisher unmittelbar als Kommanditisten an der Gesellschaft beteiligt waren, mit ihren bisher treuhänderisch gehaltenen Kommanditeinlagen Kommanditisten. Die Treugeber haben vor ihrer Eintragung gem. § 4 Nr. 2 des Gesellschaftsvertrages eine Handelsregistervollmacht zu erteilen.
 7. Mit der Übertragung der Kommanditbeteiligung auf den Treugeber gem. § 4 Nr. 2 des Gesellschaftsvertrages und § 6 Nr. 2 dieses Treuhandvertrages endet die Stellung des Treuhänders als Außen-treuhänder. Der Treuhänder wird in diesem Fall weiterhin die Kommanditbeteiligung als Verwaltungsmandat betreuen. Die in diesem Vertrag zwischen dem Treuhänder und dem Treugeber geregelten Rechte und Pflichten gelten dann in entsprechender Weise fort, soweit sich nicht aus der Natur der dann unmittelbaren Beteiligung des Treugebers an der Gesellschaft zwingend etwas anderes ergibt. Der Treuhänder ist generell bis auf schriftlichen Widerruf bevollmächtigt, das Stimmrecht der unmittelbar beteiligten Treugeber bei Gesellschafterversammlungen und sonstigen Beschlüssen der Gesellschaft auszuüben. Hierbei ist er im Innenverhältnis insbesondere an die Bestimmungen des § 3 bezüglich der einzuholenden und zu befolgenden Weisungen gebunden. Das Recht der unmittelbar an der Gesellschaft beteiligten Treugeber, ihr Stimmrecht selbst oder durch einen anderen Vertreter auszuüben, bleibt unberührt.
 8. Erklärt ein Treugeber zusammen mit seinem Übertragungsverlangen nach Nr. 2, oder zu einem späteren Zeitpunkt, dass er eine Verwaltungstreuhand nicht wünscht, so wird der Treuhänder ab dem Übertragungszeitpunkt bzw. bei späterer Erklärung ab dem Zeitpunkt des Übertragungsverlangens für ihn keine Stimmrechte und andere Kommanditistenrechte ausüben. Der Treuhandvertrag endet in diesem Falle vollständig und der Treugeber wird vom Treuhänder nicht mehr betreut. Die geschäftsführende Kommanditistin beauftragt den Treuhänder für diesen Fall, die Korrespondenz mit dem Treugeber als Gesellschafter in ihrem Namen abzuwickeln. Die von der Gesellschaft zu zahlende pauschale Vergütung verändert sich durch das Ende des Treuhandvertrages mit diesen Treugebern daher nicht.
 9. Der Treuhänder überträgt bereits hiermit für die folgenden Fälle seinen Kommanditanteil auf die Treugeber im Verhältnis der für diese treuhänderisch gehaltenen Beteiligungen, und zwar unter Aufteilung in entsprechende einzelne Beteiligungen, wenn
 - a) über den Treuhänder aus einem rechtskräftigen Titel die Zwangsvollstreckung betrieben und die Zwangsvollstreckung nicht innerhalb von drei Monaten aufgehoben wird;
 - b) über das Vermögen des Treuhänders das Insolvenzverfahren eröffnet oder mangels Masse nicht eröffnet oder eingestellt wird.Die Übertragung erfolgt unter der aufschiebenden Bedingung der Eintragung der jeweiligen Treugeber im Handelsregister. Die Treugeber nehmen diese Übertragung an. In diesem Fall endet der Treuhandvertrag mit Wirksamkeit der Übertragung.
 10. Beide Vertragsparteien sind ferner berechtigt, das Treuhandverhältnis aus wichtigem Grund zu kündigen. Der Treuhänder kann insbesondere auch dann eine Kündigung aus wichtigem Grund aussprechen, wenn der Treugeber nach einer schriftlichen Fristsetzung mit Ablehnungsandrohung nach dem Gesetz oder diesem Vertrag oder dem Gesellschaftsvertrag bestehende Pflichten nicht erfüllt.

§ 7 Vergütung des Treuhänders

1. Der Treuhänder erhält für seine Tätigkeit von der Gesellschaft eine Vergütung für die Betreuungsleistungen, die die Gesellschaft

anderenfalls unmittelbar gegenüber den Treugebern erbringen müsste, insbesondere also die Korrespondenz mit den einzelnen Anlegern, die Vorbereitung und Durchführung von Gesellschafterversammlungen und die Bearbeitung von Anfragen, Adressänderungen und Wechseln der Inhaberschaft bei den Treugebern.

2. Der Treuhänder erhält zeitanteilig bis zum Monat der Vollbeendigung der Gesellschaft eine jährliche Vergütung von EUR 25.000,-, die anteilig jeweils zum Quartalsende zu zahlen ist, zzgl. etwaiger anfallender Umsatzsteuer. Die Vergütung für das Jahr 2012 ist zum Jahresende fällig und zahlbar, sie beträgt EUR 10.000,-.
3. Die laufende Vergütung des Treuhänders erhöht sich im gleichen Maße, wie die Vergütung der geschäftsführenden Kommanditistin in der Beteiligungsgesellschaft.
4. Zusätzlich erhält der Treuhänder im Rahmen der Investitionsrechnung für die Einrichtung der Treuhandverwaltung eine einmalige pauschale Einrichtungsgebühr von 0,5% des vorgesehenen Kommanditkapitals zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer, die zum 31. Dezember 2012 verdient und fällig ist. Soweit die Liquiditätslage der Beteiligungsgesellschaft dies zulässt, kann der Treuhänder Abschlagszahlungen verlangen.
5. Für seine Mitwirkung bei allen Übertragungen von Beteiligungen und die Bearbeitung von besonderen Aufträgen der Treugeber, die über die reguläre Betreuung der Investoren hinausgehen, kann der Treuhänder dem Treugeber eine angemessene Vergütung seines zusätzlichen Aufwandes, auch in pauschalierter Form, in Rechnung stellen.

§ 8 Haftung des Treuhänders

1. Der Treuhänder übernimmt keine Verantwortung und haftet nicht für den Eintritt der im Emissionsprospekt prognostizierten wirtschaftlichen Ergebnisse der Beteiligung und deren Werthaltigkeit.
2. Im Übrigen haften der Treuhänder und die Personen, die ihn vertreten, auch für ein vor dem Abschluss des Treuhandvertrages liegendes Verhalten nur, soweit ihnen Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt. Dies gilt nicht für die Verletzung einer für die Umsetzung des Vertrages wesentlichen Pflicht des Treuhänders (Kardinalpflicht) oder die Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit eines Menschen.

3. Ein etwaiger Schadensersatzanspruch verjährt innerhalb von drei Jahren, nachdem der Treugeber von den gegen den Treuhänder haftungsbegründenden Tatsachen und der Möglichkeit der Entstehung eines Schadens Kenntnis erlangt hat, soweit er nicht kraft Gesetzes einer kürzeren Verjährungsfrist unterliegt. Er ist innerhalb einer Ausschlussfrist von zwölf Monaten nach Kenntniserlangung von den haftungsbegründenden Tatsachen und der Möglichkeit der Entstehung eines Schadens gegenüber dem Treuhänder durch eingeschriebenen Brief geltend zu machen. Satz 1 und 2 gelten nicht bei Ansprüchen aus einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verletzung der Pflichten des Treuhänders.

§ 9 Vertragsanpassung

Soweit infolge von Änderungen kapitalmarktrechtlicher Vorschriften, etwa infolge der Umsetzung der AIFM-Richtlinie in deutsches Recht, eine Änderung dieses Vertrages erforderlich wird, um den Vertrag geänderten Regulierungsvorschriften anzupassen, können solche Anpassungen durch einen Beschluss der Gesellschafter der Beteiligungsgesellschaft, der der Zustimmung der persönlich haftenden Gesellschafterin der Gesellschaft bedarf, erfolgen. Die Anpassung wird, sofern nicht etwas anderes bestimmt ist, mit Wirksamkeit eines entsprechenden Gesellschafterbeschlusses und Zustimmung der Komplementärin der Gesellschaft wirksam. Sie entfaltet dann Wirkung für und gegen alle Treugeber, auch wenn sie an der Beschlussfassung nicht mitgewirkt haben.

§ 10 Schlussbestimmungen

1. Soweit in diesem Vertrag nichts anderes bestimmt ist, gelten die Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages der Gesellschaft in seiner jeweils gültigen Fassung für das Treuhandverhältnis sinngemäß. Die Beitrittserklärung des Treugebers und der Gesellschaftsvertrag sind Bestandteil dieses Vertrages.
2. Der Treugeber ist damit einverstanden, dass seine persönlichen Daten im Rahmen dieses Vertrages auf EDV-Anlagen gespeichert werden und dass die in die Platzierung des Fondskapitals eingeschalteten Personen und Firmen über die Verhältnisse der Gesellschaft informiert werden. Der Treugeber hat den Treuhänder über alle Änderungen bezüglich der Rechtsinhaberschaft der Beteiligung, seiner Steuernummer oder des Personenstandes oder seiner Anschrift und sonstigen Korrespondenzdaten unverzüglich zu unterrichten.



3. Erfüllungsort für alle Verpflichtungen aus diesem Vertrag ist der Sitz des Treuhänders.
4. Hat der Treugeber keinen allgemeinen Gerichtsstand im Inland, oder ist sein Wohnsitz oder gewöhnlicher Aufenthalt zum Zeitpunkt der Klagerhebung nicht bekannt, ist Gerichtsstand der Sitz des Treuhänders.
5. Mündliche Nebenabreden bestehen nicht. Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrages können nur in schriftlicher Form vereinbart werden. Dies gilt auch für die Änderung dieses Schriftformerfordernisses.
6. Die Treugeber verpflichten sich auch untereinander zur Einhaltung der Pflichten aus diesem Vertrag.
7. Soweit nach dem Gesellschaftsvertrag der Beteiligungsgesellschaft, insbesondere nach § 6 Nr. 4 – 6 des Gesellschaftsvertrages, besondere steuerliche Mitwirkungspflichten und Zuweisungen bestehen, gelten diese auch für die Treugeber des Treuhänders.
8. Mitteilungen an die Treugeber werden an die letzte vom Treugeber mitgeteilte Anschrift versandt. Sie gelten spätestens nach Ablauf von vier Werktagen als zugegangen. Dies gilt nicht bei Mitteilungen von besonderer Bedeutung, wie etwa der Kündigung dieses Vertrages, die daher stets in schriftlicher Form erfolgen müssen. Bei vorherigem Einverständnis des Treugebers können Mitteilungen auch in anderer Textform versandt werden, Satz 2 gilt entsprechend. Die Treugeber sind daher auch im eigenen Interesse verpflichtet, Namens- und Adressänderungen, gegebenenfalls auch die Adresse sonstiger Kommunikationsmittel, unverzüglich dem Treuhänder mitzuteilen.
9. Sollten eine oder mehrere Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, so wird hierdurch die Wirksamkeit des Vertrages im Übrigen nicht berührt. An die Stelle der unwirksamen Bestimmungen treten gültige Regelungen, die ihrem wirtschaftlichen Sinn am nächsten kommen. Das gleiche gilt, wenn eine ergänzungsbedürftige Vertragslücke offenbar wird.

Hamburg, den 7. November 2012

HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, vertreten durch die
HEH Treuhand- und Verwaltungsgesellschaft mbH, vertreten
durch die Geschäftsführung
(gez. Matthias Abel)

HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG,
vertreten durch die Verwaltung HEH Aviation „Southampton“
Beteiligungsgesellschaft mbH, vertreten durch die Geschäftsführung
(gez. Dr. Sven Kehren; Gunnar Dittmann)

Mittelverwendungskontrollvertrag

Mittelverwendungskontrollvertrag zwischen der HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, – nachfolgend Emittent genannt – und der DONNER & REUSCHEL TREUHAND-Gesellschaft mbH & Co. KG, – nachfolgend Mittelverwendungskontrollleurin genannt –

Präambel

Kapitalanleger können sich an dem Emittenten beteiligen. Das aus den Beteiligungen der Kapitalanleger bestehende Emissionskapital des Emittenten beträgt dabei EUR 13.200.000,–. Die geschäftsführende Kommanditistin des Emittenten hat das Recht, das Kommanditkapital des Emittenten um weitere maximal EUR 300.000,– zu erhöhen. Auf die Einlagen der Kapitalanleger wird ein Agio von 5% erhoben.

Entsprechend den maßgeblichen Verträgen und Zeichnungsunterlagen (Gesellschaftsvertrag des Emittenten vom 7. November 2012, Darstellung des Beteiligungsangebotes des Emittenten) ist die übernommene Einlage der Kapitalanleger auf das Mittelverwendungskontrollkonto des Emittenten Nr. 740 730 010 bei der DONNER & REUSCHEL AG, Hamburg, BLZ 200 303 00, wie folgt zu zahlen:

100% 14 Tage nach Annahme der Beitrittserklärung durch die Treuhänderin

Das Emissionskapital nebst Agio dient im Wesentlichen der Finanzierung für das von dem Emittenten zu erwerbende Flugzeug des Typs Embraer 175 STD. Daneben werden Gründungs-, Anlauf- und Platzierungskosten der Emittenten bezahlt. Der Zweck der entsprechenden Zahlungen ist in der Darstellung des Beteiligungsangebotes sowie in der dem Gesellschaftsvertrag des Emittenten als Anlage I beigefügten Investitionsrechnung (nachfolgend: „Investitionsrechnung“) genannt.

Dies vorausgeschickt vereinbaren die Parteien Folgendes:

§ 1 Ausgestaltung des Mittelverwendungskontrollkontos

1. Die Vertretungsberechtigung des Mittelverwendungskontrollkontos ist zum Zweck der Mittelverwendungskontrolle so auszugestalten, dass der Emittent nur zusammen mit der Mittelverwendungskontrollleurin zeichnungs- und damit Verfügungsbefugt ist. Der kontoführenden Bank ist anzuzeigen, dass Änderungen dieser Regelung sowie Änderungen hinsichtlich der Zeichnungsberechtigung der schriftlichen Zustimmung der Mittelverwendungskontrollleurin bedürfen.

2. Die kontoführende Bank, welche mit dieser Anzeige eine Kopie dieser Vereinbarung erhält, hat die Anzeige gemäß vorstehender Ziffer 1 zu bestätigen.

§ 2 Voraussetzungen der bestimmungsgemäßen Weiterleitung des Emissionskapitals

1. Die Mittelverwendungskontrollleurin wird eine bestimmungsgemäße Weiterleitung des Emissionskapitals erst dann vornehmen, wenn die Finanzierung des Emittenten durch Vorliegen der folgenden Voraussetzungen nachgewiesen ist:

- Vorlage einer Garantie für die Bedienung und Rückführung der Eigenkapitalzwischenfinanzierung;
- Nachweis, dass das Kommanditkapital der Gründungskommanditisten des Emittenten in Höhe von EUR 30.000 eingezahlt bzw. verbindlich zugesagt ist;
- Nachweis des Flugzeughypothekendarlehens des Emittenten in Höhe von ca. USD 13 Mio. durch eine verbindliche Finanzierungszusage eines Kreditinstitutes.

2. Weiter müssen der Mittelverwendungskontrollleurin vor Weiterleitung des Emissionskapitals alle Verträge und Honorarvereinbarungen vorgelegt werden, auf denen die in der Investitionsrechnung des Emittenten genannten Investitionen bzw. die jeweiligen Zahlungen basieren. Die Mittelverwendungskontrollleurin wird der Verwendung des Emissionskapitals zur Durchführung von Kurs- und Zinssicherungsmaßnahmen während der Investitionsphase des Emittenten auch zustimmen, wenn die Voraussetzungen gemäß § 2 Ziffer 1 im Hinblick auf den Emittenten nicht vollständig vorliegen.

3. Für den Fall, dass einzelne in der Investitionsrechnung des Emittenten aufgeführte Kosten, die grundsätzlich der Mittelverwendungskontrolle unterliegen, direkt von dem Emittenten beglichen wurden, ist der Mittelverwendungskontrollleurin die Zahlung nachzuweisen.

4. In sachlicher Hinsicht sind Überschreitungen der in der Investitionsrechnung des Emittenten unter Mittelverwendung (Investition) festgelegten Positionen – soweit Festpreise bzw. feste Vergütungen vereinbart wurden – nicht zulässig. Abweichungen, die sich



hinsichtlich der Zahlungstermine ergeben, sind als gerechtfertigt anzusehen, wenn sie nicht im Widerspruch zu den vertraglichen Vereinbarungen stehen. Soweit sich darüber hinaus Abweichungen ergeben, ist eine Freigabe nur bei Vorliegen wirtschaftlich gerechtfertigter Gründe zulässig.

§ 3 Umfang der Mittelverwendungskontrolle

1. Die Mittelverwendungskontrolleurin prüft die Übereinstimmung der einzelnen Zahlungen mit den Angaben der Darstellung des Beteiligungsangebotes, der Investitionsrechnung in der Anlage I des Gesellschaftsvertrages des Emittenten und den entsprechenden Verträgen und Honorarvereinbarungen. Sie ist zur Weiterleitung des Emissionskapitals nur berechtigt und verpflichtet, wenn die Zahlungen an die dort vorgesehenen Empfänger (sofern genannt) in der dort genannten Höhe gehen und darüber hinaus die in § 2 genannten Voraussetzungen erfüllt sind.
2. Die Kontrolle erstreckt sich nur auf die Investitionsphase und ist mit Abwicklung der in der Investitionsrechnung in der Anlage I des Gesellschaftsvertrages des Emittenten genannten Zahlungen und anschließender Auskehrung der nach der Abwicklung auf dem Mittelverwendungskontrollkonto verbleibenden Beträge an den Emittenten abgeschlossen.
3. Die Mittelverwendungskontrolleurin fertigt nach Abwicklung der in Absatz 1 genannten Aufgaben, spätestens jedoch im Dezember 2013, einen Jahresbericht über den Stand der Verwendung. Überverfügungen und Limitüberschreitungen werden dem Emittenten umgehend angezeigt.

§ 4 Vergütung

1. Die Mittelverwendungskontrolleurin erhält für ihre Tätigkeit ein einmaliges Honorar von EUR 13.000,-. Das Honorar erhöht sich um die jeweilige gesetzliche Umsatzsteuer und ist fällig nach Aufnahme der Verwendung des der Mittelverwendungskontrolle unterliegenden Emissionskapitals.
2. Macht die geschäftsführende Kommanditistin des Emittenten von ihrem Recht Gebrauch, das Kommanditkapital des Emittenten um maximal EUR 300.000,- zu erhöhen, erhöht sich das von dem Emittenten geschuldete Honorar entsprechend der prozentualen Erhöhung des Emissionskapitals.

§ 5 Vertragsänderung und Kündigung

1. Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für die Aufhebung des Schriftformerfordernisses.
2. Dieser Vertrag kann nur aus wichtigem Grunde gekündigt werden.

§ 6 Allgemeine Bestimmungen

Sollte eine Bestimmung dieses Vertrages oder eine künftig in ihn aufgenommene Bestimmung ganz oder teilweise unwirksam oder undurchführbar sein oder die Wirksamkeit oder Durchführbarkeit später verlieren oder sollte sich eine Lücke herausstellen, soll hierdurch die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt werden. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung oder zur Ausfüllung der Lücke soll eine Regelung treten, die, soweit rechtlich zulässig, dem am nächsten kommt, was die Vertragsschließenden gewollt haben oder nach dem Sinn und Zweck des Vertrages gewollt hätten, falls sie den Punkt bedacht hätten. Beruht die Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit einer Bestimmung auf einem darin festgelegten Maß der Leistung oder der Zeit (Frist oder Termin), so soll das der Bestimmung am nächsten kommende rechtlich zulässige Maß als vereinbart gelten. Gerichtsstand ist Hamburg, soweit kein vorrangiger anderer Gerichtsstand besteht.

Hamburg, 16. November 2012

HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, vertreten durch die Verwaltung HEH Aviation „Southampton“ Beteiligungsgesellschaft mbH, vertreten durch die Geschäftsführung (gez. Dr. Sven Kehren; Gunnar Dittmann)

DONNER & REUSCHEL TREUHAND-Gesellschaft mbH & Co. KG, vertreten durch die Geschäftsführung (gez. Thomas Mangels; Kristin Eckmann)

Abschreibung

Verteilung der Anschaffungs- oder Herstellungsaufwendungen eines abnutzbaren Wirtschaftsgutes auf die Nutzungsdauer. Die Berechnung erfolgt nach gesetzlichen Vorschriften. Diese Absetzung für Abnutzung (AfA) mindert das zu versteuernde Einkommen, ohne dass Ausgaben damit verbunden sind.

Agio

Agio bedeutet Aufgeld oder Aufzahlung. Es ist ein Aufschlag auf den Nennwert des Kommanditanteils.

Annuitätendarlehen

Bei einem Annuitätendarlehen bleibt die Summe aus Zins- und Tilgungszahlung über die gesamte Darlehenslaufzeit gleich, wobei die Höhe der Tilgungen im Zeitverlauf zunimmt und die Zinsaufwendungen abnehmen.

Auszahlungen

Entnahme von Liquiditätsüberschüssen. Die Verteilung an die Kommanditisten erfolgt entsprechend des Kommanditanteils.

BaFin

Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht.

Beirat

Der Beirat ist ein aus mehreren Personen bestehendes Gremium, das von der Gesellschafterversammlung gewählt wird und die Interessen der Anleger vertritt. Er berät und überwacht die Geschäftsführung.

D&B

Dun & Bradstreet Inc. (D&B) ist eine der weltweit führende Informationsquellen für Bonitätsauskünfte und Firmenadressen.

EASA

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit, (European Aviation Safety Agency; EASA), ist die Luftsicherheitsbehörde der Europäischen Union.

Embraer E175

Moderner 88-sitziger Regionaljet, der zur sehr erfolgreichen E-Jet-Familie des Herstellers Embraer gehört.

FAA

Die Federal Aviation Administration (FAA) ist die US-amerikanische Luftfahrtaufsichtsbehörde.

Fungibilität

Mit der Fungibilität einer Kapitalanlage wird umschrieben, wie leicht man eine Form der Investition in eine andere umwandeln kann.

GmbH & Co. KG

Die GmbH & Co. KG ist eine Kommanditgesellschaft und somit eine Personengesellschaft. Anders als bei einer typischen Kommanditgesellschaft ist die Komplementärin (persönlich haftende Gesellschafterin) keine natürliche Person, sondern eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Ziel dieser gesellschaftlichen Konstruktion ist es, die Haftungsrisiken für die Gesellschafter zu begrenzen.

Handelsregister

Das Handelsregister (HR) ist ein öffentliches Verzeichnis, das Eintragungen über alle Kaufleute im Bezirk des zuständigen Registergerichts führt. Das Register besteht aus zwei Abteilungen: Die Abteilung A enthält Eintragungen zu Personengesellschaften und Einzelkaufleuten sowie zu juristischen Personen des öffentlichen Rechts, die Abteilung B die Eintragungen zu Kapitalgesellschaften.

IDW

Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW).

Inc.

Der Zusatz Incorporated (abgekürzt Inc.) hinter dem Namen eines Unternehmens zeigt an, dass es sich um eine ins Register eingetragene Corporation handelt.

Knoten

Knoten (kn) ist ein Geschwindigkeitsmaß in der See- und Luftfahrt – basierend auf der Längeneinheit Nautische Meile (NM, nm, deutsch, veraltet: sm). Definition: 1 Knoten = 1 Seemeile/Stunde = 1,852 km/h.

**Kommanditgesellschaft**

Die Kommanditgesellschaft (KG) ist eine Personengesellschaft, deren Zweck auf den Betrieb eines Handelsgewerbes unter gemeinschaftlicher Firma gerichtet ist und bei der bei einem oder mehreren Gesellschaftern die Haftung gegenüber den Gesellschaftsgläubigern auf den Betrag einer bestimmten Vermögenseinlage beschränkt ist (Kommanditisten). Der oder die anderen Gesellschafter haften unbeschränkt (persönlich haftende Gesellschafter bzw. Komplementäre).

Kommanditist

Gesellschafter einer Kommanditgesellschaft, dessen Haftung auf die im Handelsregister eingetragene Einlage begrenzt ist.

Kommanditkapital

Das durch die Kommanditisten gezeichnete Kapital.

Komplementär

Persönlich haftender Gesellschafter einer Kommanditgesellschaft.

Linienfluggesellschaften (Mainline)

Die Flugzeugflotten der Linienfluggesellschaften (Mainline) bestehen üblicherweise aus Flugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Das Streckennetz der Linienfluggesellschaften umfasst eine Vielzahl inländischer und internationaler Flugziele.

Low-Cost-Carrier

Low-Cost-Carrier reduzieren das Produkt "Lufttransport" auf die Kernleistung und generieren durch günstige Flugtarife überproportional steigende Nachfrage.

Regionalverkehr

Als Regionalverkehr wird in der Regel der Einsatz von Flugzeugen mit einer Kapazität von weniger als 100 Sitzen bezeichnet. Im weiteren Sinne werden darunter auch Flugzeuge mit bis zu 149 Sitzplätzen erfasst.

RPK

Engl., Revenue Passenger Kilometres, Anzahl der (zahlenden) Passagiere multipliziert mit der Anzahl der geflogenen km.

Scope Clauses

Tarifvereinbarungen zur Begrenzung des Einsatzes von Regionalflugzeugen einer bestimmten Größe bei einer bestimmten Fluggesellschaft.

Strahltriebwerk (Jet)

Strahltriebwerke (auch Düsentriebwerke oder Strahltriebwerke) sind Gasturbinen, die nach dem Prinzip des Rückstoßantriebes arbeiten. Strahltriebwerke saugen die Umgebungsluft an und stoßen die Verbrennungsprodukte und zum Teil Luft als Antriebsstrahl wieder aus, wobei durch den Rückstoß eine Schubkraft erzeugt wird.

Treuhänder

Eine natürliche oder juristische Person, die fremdes Eigentum in eigenem Namen, jedoch für die Interessen des Treugebers verwaltet.

Zweitmarkt

Börsenfreier Zweitmarkt für den Handel mit Anteilen geschlossener Fonds.



Hamburger Emissio



Impressum

Prospektverantwortlicher

HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG
Große Elbstraße 14
22767 Hamburg

Amtsgericht: Hamburg, HRA 103 513
Geschäftsführer: Gunnar Dittmann,
Jörn-Hinnerk Mennerich

Anbieter:

HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG
Große Elbstraße 14
22767 Hamburg

Tel.: 0049 (0) 40 300 846 0
Fax.: 0049 (0) 40 300 846 246

info@heh-fonds.de
www.heh-fonds.de
Amtsgericht: Hamburg, HRA 103 513
Geschäftsführer: Gunnar Dittmann,
Jörn-Hinnerk Mennerich

Konzeption/Redaktion:

Dr. Sven Kehren, HEH

Gestaltung:

Schmidt-Ohm + Partner
Werbeagentur GmbH, Hamburg
www.sop-hamburg.de

Stand:

27. Dezember 2012

Alle Rechte vorbehalten. Insbesondere bedürfen der Nachdruck, die Aufnahme in Online-Dienste und die Vervielfältigung auf Datenträger jeder Art der vorherigen schriftlichen Zustimmung.

nsHaus



Hamburger EmissionsHaus

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