



Hamburger EmissionsHaus

## FAQ – Fragen und Antworten

***IBERIA regional***  
operado por **AIR NOSTRUM**



# Inhalt

---

|   |    |
|---|----|
| Kapitel I – Der Leasingnehmer                                       | 3  |
| Wer ist IBERIA regional/Air Nostrum?                                | 3  |
| Geschäftsentwicklung von IBERIA regional/Air Nostrum                | 4  |
| Gesellschafterstruktur bei Air Nostrum                              | 5  |
| Verlängerung Kooperation Air Nostrum mit IBERIA                     | 5  |
| Flugzeugflotte des Leasingnehmers                                   | 6  |
| Streckennetz des Leasingnehmers                                     | 7  |
| <br>  |    |
| Kapitel II – Das Emissionshaus „HEH“                                | 8  |
| Wer berät HEH bei Flugzeugwerb, Überwachung und Verkauf?            | 8  |
| Erfahrungen HEH in Bezug auf Flugzeugfonds                          | 8  |
| <br>  |    |
| Kapitel III – Regionalflugzeugmarkt                                 | 10 |
| Stabilität des Marktsegmentes in Krisenzeiten                       | 10 |
| Aussichten für den Regionalflugzeugmarkt                            | 10 |
| <br>  |    |
| Kapitel IV – Das Flugzeug – Bombardier CRJ 1000                     | 11 |
| Das Investitionsobjekt  | 11 |
| Liegen Gutachten für das Flugzeug vor?                              | 12 |
| <br>  |    |
| Kapitel V – Informationen zur Beteiligung                           | 13 |
| Analystenbewertung des Flugzeugfonds                                | 13 |
| Belastet der hohe Ölpreis die Ausschüttungen / Rückflüsse?          | 14 |
| Leasingrate, Anschlußleasing, preisgünstiger Einkauf des Flugzeuges | 14 |
| <br>  |    |
| Kapitel VI – Das HEH “Sicherheitskonzept“                           | 16 |
| Wer ist “IBERIA“?   | 17 |

## Kapitel I - Der Leasingnehmer IBERIA regional/Air Nostrum

### Wer ist IBERIA regional/Air Nostrum?

Die im Jahr 1994, mit Firmensitz im spanischen Valencia, gegründete Fluggesellschaft Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo S.A. ist mit rund 4,4 Millionen Fluggästen im Jahr 2010 und rund 47 Millionen beförderten Passagieren seit Gründung eine der größten Regionalairlines Europas. Der Firmenname leitet sich von "Mare Nostrum" ab, der lateinischen Bezeichnung für das "Mittelmeer", das Spaniens Küsten umgibt.

Im Dezember 1996 vereinbarte Air Nostrum mit IBERIA eine Kooperation, die ab Mai 1997 umgesetzt wurde. Seit dem führt Air Nostrum unter dem Namen IBERIA regional/Air Nostrum regionale und ergänzende Dienste mit kleinerem Fluggerät - bis zu 100 Sitzplätze - exklusiv für IBERIA durch. Ticketpreise und Flugplan werden im Rahmen der Kooperation aufeinander abgestimmt. Air Nostrum war und ist jedoch weiterhin eigenverantwortlich, dies gilt auch für die Entwicklung des Streckennetzes, den Besitz der Start- und Landerechte, (sogenannte Slots) sowie das Ertragsmanagement.

Die feste Zusammenarbeit zwischen IBERIA und Air Nostrum hat sich für beide Partner als sehr erfolgreich erwiesen.

Es wird erwartet, dass IBERIA regional/Air Nostrum auch zukünftig vom Zusammenschluss von IBERIA und British Airways profitieren wird. Die neu formierte Airline – neuer Name International Airlines Group (IAG) – ist die drittgrößte Europas. Vorteile ergeben sich auch aus dem neuen Transatlantikbündnis zwischen British Airways, IBERIA und American Airlines. IBERIA regional/Air Nostrums Fluggästen steht damit das Flugnetz der neuen Partnerairlines zur Verfügung, deren Passagiere im Gegenzug auch IBERIA regional/Air Nostrums Streckennetz nutzen werden. Die Airline hat dadurch die Möglichkeit ihre Flugzeuge noch stärker auszulasten und die Profitabilität weiter zu erhöhen.



## Wie sieht die Geschäftsentwicklung von IBERIA regional/Air Nostrum aus?

IBERIA regional/Air Nostrum ist eine sehr profitable Airline, die in 14 der letzten 15 Jahre Gewinne erzielen konnte. Die kumulierten Gewinne seit dem Jahr 2000 liegen bei rund EUR 280 Mio.

Positiv entwickelte sich seit der Gründung auch der Umsatz und die Anzahl der beförderten Passagiere. So konnte der Umsatz allein seit dem Jahr 2000 von unter EUR 300 Mio. auf rund EUR 700 Mio. im Jahr 2008 gesteigert werden. Damit einher ging eine Zunahme der Passagiere auf rund 5 Mio.

Das Jahr 2009 war für alle Airlines eines der schwierigsten in der Wirtschaftsgeschichte. Bedingt durch die weltweite Rezession nahm die Anzahl der transportierten Passagiere ab. Der gesamte Branchenverlust lag bei rund USD 10 Mrd.

Diesem negativen Branchenumfeld ausgesetzt, kam es bei IBERIA regional/Air Nostrum zum ersten Verlustjahr seit dem Jahr 1996. Das Management reagierte darauf sofort, indem es eine weitreichende Restrukturierung einleitete. U.a. mit folgenden Maßnahmen:

- Stilllegung unprofitabler Flugrouten,
- Verkauf unrentabler Flugzeugtypen,
- Personalabbau,
- Reduzierung der durchschnittlichen Sitzplatzkosten um rund 24%

IBERIA regional/Air Nostrum ist es durch eine Reduzierung der operativen Kosten um rund EUR 60 Mio. bereits im Jahr 2010 wieder gelungen, einen Gewinn (EBT) in Höhe von rund EUR 25,7 Mio. zu erwirtschaften. Für das Jahr 2011 wird erneut ein positives Ergebnis erwartet.

Die hervorragende Geschäftsentwicklung der Airline wird auch von Branchenexperten gewürdigt.

IBERIA regional/Air Nostrum ist als "beste Regionalairline der Welt 2011" von dem weltweit führenden amerikanischen Fachmagazin ATW "Air Transport World" prämiert worden.

Hervorgehoben wurde vor allem, dass das Wachstum in der Vergangenheit immer einherging mit wirtschaftlichem Erfolg und sich die Qualität des Managements insbesondere in den für die Luftfahrtbranche schwierigen Jahren 2008 bis 2009 bewies. Lobend erwähnt wurden ferner die exzellente Sicherheitsstatistik und die herausragende Servicequalität.



## Wie ist die Gesellschafterstruktur bei Air Nostrum?

Air Nostrum befindet sich im Besitz von Nefinsa (75%), der spanischen Bank Caja Duero (22%) und dem Air Nostrum Management (3,9%). Der Hauptgesellschafter Nefinsa ist eine diversifizierte Holdinggesellschaft mit weiteren Unternehmungen in der Baustoff-, Telekommunikations- und Nahrungsmittelindustrie.

Das Eigenkapital der Nefinsa Gruppe beträgt gemäß Jahresabschluss 2009 EUR 442 Mio., der Umsatz lag bei EUR 1,257 Mrd. IBERIA hält keine Anteile an Air Nostrum.



## Was passiert wenn die Kooperation Air Nostrum mit IBERIA ab 2014 nicht verlängert werden sollte?

Die exklusive Kooperation zwischen IBERIA und Air Nostrum besteht bereits seit dem Jahr 1997. Kündigt keiner der beiden Vertragspartner, verlängert sich die Kooperation jeweils um drei Jahre. Dies ist gerade wieder geschehen, so dass die aktuelle Vereinbarung bis Mai 2014 läuft. Für beide Parteien ist die Kooperation eine Win-Win-Situation.

IBERIA hatte bis zur Kooperation mit Air Nostrum den Regionalverkehr eigenständig betrieben, erwirtschaftete jedoch hohe Verluste damit. Die Situation beim Fusionspartner von IBERIA stellte sich in der Vergangenheit ähnlich dar, weshalb British Airways im Jahre 2007 die Regionalflugtochter BA Connect an Flybe verkaufte.

Reine Regionalairlines haben im Vergleich zu Flag Carriern meist bedeutende Kostenvorteile durch niedrigere Personalkosten, einheitliche Flottenstruktur, günstigere Vertriebswege, flexiblere

Preisgestaltung etc. Aus diesen Gründen ist es sehr unwahrscheinlich, dass die Kooperation in naher Zukunft gekündigt wird. Sollte es dennoch geschehen, besitzt Air Nostrum weiterhin alle Start- und Landerechte (sogenannte Slots) und die hierfür erforderlichen Flugzeuge und Strukturen.

Sollten nicht plötzlich weitere Airlines diese Strecken anbieten, müssten die bisher beförderten Passagiere weiterhin die von Air Nostrum angebotenen Flüge nutzen, da immer noch keine alternativen Strecken bestehen würden und die Nachfrage nach diesen Strecken unabhängig von der Kooperation ist.

Da Slots nur in begrenzter Anzahl vorhanden sind, ist es sehr schwer für andere Airlines diese Strecken überhaupt anbieten zu können. Auch für IBERIA würde dies keinen Sinn machen, da sie im Vergleich zu Air Nostrum Kostennachteile haben und deshalb vermutlich keine Gewinne auf diesen Strecken erzielen könnten, zumal wenn sie auch noch in Wettbewerb mit Air Nostrum stehen würden.

IBERIA müsste ferner komplett neues Fluggerät bestellen, da die exklusive Partnerschaft so geregelt ist, dass Air Nostrum für IBERIA alle Flüge bis zu 100 Sitzplätzen anbietet. IBERIA hat daher keine Flugzeuge in ihrer Flotte mit weniger als 130 Sitzplätzen.

Da der Aufbau einer Regionalflugzeugflotte eine Weile dauert, hätte IBERIA also bereits längst Regionalflugzeuge bestellen müssen, um die von Air Nostrum angebotenen Flugstrecken mit adäquatem Fluggerät in naher Zukunft anbieten zu können.

**Über welche Flugzeugflotte verfügt IBERIA regional/Air Nostrum und wie ist die Planung?**

Der Leasingnehmer ist größter Kunde von Bombardier in Europa und gemeinsam mit der Regionalflugtochter von Air France Erstkunde der CRJ 1000.

Die Flugzeugflotte bestand am 31. Dezember 2010 aus 35 CRJ 200, 11 CRJ 900, 2 CRJ 1000, 10 Q 300 sowie 5 ATR-72. Bis zum Jahr 2016 soll die Flotte der CRJ 1000 auf 35 Flugzeuge anwachsen. Diese sollen die noch in der Flotte befindlichen 50-sitzigen Q 300 und CRJ 200 ersetzen. Auch die älteren 5 ATR-72 sollen gegen 10 neu bestellte ATR 72-600 ausgetauscht werden. Durch den Austausch älteren Fluggerätes gegen neuere und größere Flugzeuge sinken die Betriebskosten pro Sitzplatz erheblich.

Der Leasingnehmer verfügt über ein eigenes Servicecenter zur technischen Betreuung und Wartung der eigenen Flugzeugflotte, welches auch von anderen Fluggesellschaften genutzt wird.

IBERIA regional/Air Nostrum gehört zu den sichersten Airlines. Es kam bisher (Stand: Datum der Prospektaufstellung) zu keinen tödlichen Zwischenfällen im Flugbetrieb.

## Welches Streckennetz wird bedient?

IBERIA regional/Air Nostrum fliegt im Auftrag und Markenauftritt von IBERIA nationale Strecken innerhalb Spaniens, etwa nach Valencia, Barcelona, Madrid und Sevilla. International werden u.a. Ziele in elf Ländern wie zum Beispiel Belgien, Deutschland, Frankreich, Marokko, Niederlande, Portugal und Italien bedient.

Insgesamt liegt IBERIA regional/Air Nostrum 53 verschiedene Flughäfen an und operiert auf 101 Flugstrecken (Stand Dezember 2010). Seit Gründung wurden 1,4 Mio. Flüge durchgeführt und rund 47 Mio. Passagiere transportiert.

Durch den Zusammenschluss von IBERIA und British Airways, sowie dem seit 2010 bestehenden Transatlantikbündnis zwischen IBERIA, British Airways und American Airlines steht den Fluggästen von IBERIA regional/Air Nostrum ein Streckennetz mit mehr als 400 Flugzielen zur Verfügung. Im Gegenzug werden die neuen Partnerairlines auch das Flugnetz vom Leasingnehmer nutzen.

Dies bewirkt bei allen Kooperationspartnern ein besseres Serviceangebot für ihre Fluggäste, sowie eine höhere Flottenauslastung.

Somit wird die Attraktivität und Profitabilität der jeweiligen Airline gesteigert.



## Kapitel II – Das Emissionshaus “HEH“

**Wer berät HEH beim Flugzeugerwerb, der Überwachung in Bezug auf Wartungs- und Reparaturmaßnahmen und den Verkauf des Flugzeuges?**

Bei der Auswahl des Leasingnehmers und des Investitionsgegenstands wird HEH von langjährig tätigen Gesellschaften mit exzellenten Expertisen beraten.

Die Vermittlung des Flugzeuges und des Leasingvertrages erfolgte durch Airfund Corporation und Boxtan Maritime.

Beide Gesellschaften werden der Geschäftsführung auch während der Fondlaufzeit beratend zur Seite stehen und den Emittenten bei einer Weitervermietung oder Verwertung des Flugzeuges unterstützen.

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, 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, KLM, TUI, United, FedEx, SAS.

Boxtan Maritime ist ein in Oslo ansässiges Beratungsunternehmen im Bereich von Schifffahrts- und Flugzeugtransaktionen.

Die Geschäftsführung ist seit über 20 Jahren in der Finanzierung von Flugzeugen und Schiffen engagiert und hat Transaktionen verschiedener Flugzeugtypen – u.a. verschiedene Modelle von Airbus, Boeing, Fokker – arrangiert. Kunden sind u.a. American Airlines und Hapag-Lloyd.

**Über welche Erfahrungen verfügt HEH in Bezug auf Flugzeugfonds?**

HEH hat in den letzten drei Jahren elf Flugzeugfonds emittiert und erfolgreich platziert. Mit einem eingeworbenen Eigenkapital in Höhe von rund EUR 80 Mio. in diesem Bereich (platziertes Eigenkapital über alle Segmente rund EUR 112,5 Mio.) ist HEH eines der fünf größten Häuser im Bereich Flugzeugfonds und einer der beiden Marktführer im Segment der Regionalflugzeuge.

Allein im Jahr 2010 konnten vier Flugzeugfonds vollplatziert werden. HEH hat mittlerweile einen festen Kundenstamm von weit über 3.000 Anlegern.

Durch die sorgfältige Auswahl der Investitionsobjekte – kombiniert mit dem einzigartigen Sicherheitskonzept – konnten alle Fonds selbst während der globalen Rezession ihre geplanten Ergebnisse nicht nur erreichen, sondern mit vorgezogenen Auszahlungen und höheren Liquiditätsreserven sogar übertreffen.

Für die Folgejahre wird ebenfalls erwartet, dass die liquiden Ergebnisse der Gesellschaften/Fonds die Projektannahmen übertreffen.

Seit Einführung der HEH-Flybe-Serie im Januar 2008 wurden an die Anleger Auszahlungen in Höhe von mehr als EUR 13,2 Mio. geleistet.

Gleichzeitig erfolgten Tilgungszahlungen in Höhe von über EUR 13 Mio. Die sehr gute Performance unserer elf HEH-Flybe-Fonds führt zu einer hohen Kundentreue. Auch von Analysten werden HEH-Flugzeugfonds sehr gut bewertet.

Die sicherheitsorientierte Konzeption der HEH-Flugzeugfonds wurde beispielsweise im Jahr 2009 mit dem Scope Award ausgezeichnet. Ausschlaggebend bei der Entscheidung der Jury waren die Kriterien Produktqualität, Transparenz, Kontinuität, Seriosität, Innovationskraft und strategischer Weitblick.

Die Ratingagentur Scope bescheinigt dem Hamburger EmissionsHaus eine hohe Managementqualität (Note A+) und sogar eine sehr hohe Qualität (Note AA-) im Segment Flugzeugfonds.



## Kapitel III - Regionalflugzeugmarkt

### Wie stabil erwies sich das Marktsegment in Krisenzeiten?

Zum großen Erfolg von Flugzeugfonds beigetragen, hat sicherlich die sehr rasche und starke Erholung des Luftverkehrs im Jahr 2010, der durch die Finanzkrise - wie andere Branchen auch - im Jahr 2009 einen Nachfragerückgang erlitt, sowie die weitgehend gute Performance der Flugzeugbeteiligungen.

Gewohnt schnell konnte der Luftverkehr bereits wieder im Jahr 2010 auf den Wachstumspfad zurückkehren. So wuchs der Luftverkehr bei den Linienfluggesellschaften in den letzten 40 Jahren um rund 4% jährlich. Der Regionalverkehr nahm sogar um mehr als 10% p.a. zu.

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 Regionalverkehr führt.

Der Luftfahrtverband IATA erwartet in seiner Prognose vom Juni 2011 einen Branchengewinn von USD 18,0 Mrd. für das Jahr 2010. Damit wurden vorherige Prognosen deutlich nach oben korrigiert. Die Anhebung der Prognose geht auf eine Reihe unterschiedlicher Faktoren zurück. Eine stärkere Nachfrage und ein strengeres Kapazitätsmanagement sorgen für bessere Erträge. Gleichzeitig blieben die Kosten vergleichsweise stabil. Für das Jahr 2011 wird ein Gewinn von USD 4,0 Mrd. prognostiziert.

### Wie sind die Aussichten für den Regionalflugzeugmarkt?

Die Aussichten für den Regionalflugzeugmarkt werden sehr positiv für die nächsten 20 Jahre gesehen, hängen allerdings stark vom Flugzeugtyp ab. Da die Einsparungen 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 Sitzen.

Bestand die Flugzeugflotte in diesem Segment 2010 noch aus 2.200 Flugzeugen, wird für das Jahr 2030 eine Erweiterung auf 6.800 Flugzeug prognostiziert. Für jedes Flugzeug, welches aus dem Markt austritt, sollen rund 5 Neue ausgeliefert werden.

Ebenfalls stark wachsen soll die Flotte der Flugzeuge mit einer Sitzkapazität zwischen 100 und 149 Plätzen. Hierfür wird ein Anstieg von 5.200 auf 9.200 Einheiten vorhergesehen. Diese beiden Marktsegmente werden damit immer mehr zum Herzstück des wachstumsstarken Regionalverkehrs.

## Kapitel IV – Das Flugzeug – Bombardier CRJ 1000

### Das Investitionsobjekt:

Mit mehr als 1.700 verkauften Einheiten ist die CRJ-Flugzeugfamilie das erfolgreichste Regionalflugzeugprogramm aller Zeiten. Seit Auslieferung liegt die Flugplaneinhaltung der CRJ 1000 bei 99,4% und hat sich somit als sehr zuverlässiges Flugzeug erwiesen. Weltweit setzen mehr als 60 Fluggesellschaften die CRJs ein, u.a. Lufthansa, Air France, US Airways, Air Canada, Delta, Brit Air, American Airlines und IBERIA regional/Air Nostrum.

Im Orderbuch vom Bombardier zum 31. Januar 2011 liegen Bestellungen für 77 Flugzeuge der CRJ-Serie vor, davon 40 Stück für die CRJ 1000. Die Produktion ist damit für die nächsten 23 Monate ausgelastet.

Die CRJ 1000 ist das jüngste und mit einer Kapazität von 104 Passagieren größte Mitglied der CRJ-Familie.

Sie verbraucht weniger Treibstoff als Regionaljets vergleichbarer Größe, beispielsweise liegt der Verbrauch rund 20% niedriger als bei einer Fokker 100. Die Betriebskosten einer Embraer 190 sind ebenfalls pro Sitzplatz gut 15% höher.

Kein anderer Regionaljet hat gemäß den Experten von "Aircraft Value News" eine höhere Wertstabilität als die CRJ 1000.

Die Ökonomie geht bei der CRJ 1000 einher mit der Ökologie.

Die CRJ 1000 erfüllt alle aktuellen und bereits angekündigten Umweltauflagen im Hinblick auf Kohlendioxid- (CO<sup>2</sup>), Kohlenwasserstoff-, Stickoxid-, Lärm- und Rauchemissionen souverän.

Da der Trend immer mehr zu niedrigeren Sitzplatzkosten geht, besteht der Anreiz für viele Airlines auf die größere CRJ 1000 umzusteigen, was für bereits vorhandene CRJ-Kunden ohne große Zusatzkosten möglich ist.



## Liegen für das Flugzeug Gutachten vor?

HEH hat für das Anlageobjekt zwei Verkehrswertgutachten in Auftrag gegeben. Ein Gutachten wurde von AVITAS Inc. – mit Büros in Washington DC und London – erstellt und ein weiteres Gutachten von AVAC (The Aircraft Value Analysis Company).

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, Boeing.

AVITAS veröffentlicht für die Luftfahrtindustrie auch Publikationen, beispielsweise den “Global Outlook for Air Transportation” oder das “BlueBook of Commercial Turboprop Aircraft Values”.

AVITAS beurteilt die Zukunftsaussichten für die CRJ 1000 in seinem Wertgutachten vom 18. Mai 2011 als gut, da die CRJ 1000 aufgrund ihrer niedrigen Betriebskosten im Vergleich zu Regionaljets vergleichbarer Größe auf vielen Strecken wirtschaftliche Vorteile bietet.

Auch die bereits große Kundenbasis der CRJ-Familie und die hohe Flottenkompatibilität sollten positiv zur Wertentwicklung beitragen.

AVITAS schätzt den aktuellen Verkehrswert der CRJ 1000 auf USD 29,3 Mio. und den Verkaufswert im Jahre 2028 auf USD 13,4 Mio. Die Fondsgesellschaft erwirbt das Flugzeug für rund USD 26 Mio.

AVAC ist eines der führenden Informations- und Beratungsunternehmen im Bereich des globalen Luftverkehrs und bietet neben Marktanalysen auch individuelle Analysen an.

AVAC verfügt über ein umfangreiches Datenarchiv in dem rund 35.000 Transaktionen enthalten sind.

AVAC schätzt den aktuellen Wert der CRJ 1000 laut Gutachten vom 1. Juni 2011 auf USD 29,22 Mio., sowie den Verkaufswert im Jahre 2028 auf USD 11,29 Mio.

Der im Jahr 2028 geschätzte Marktwert von AVAC in Höhe von TUSD 11,29 liegt unter dem von AVITAS prognostiziertem Wert.

Der in der Wirtschaftlichkeitsprognose angenommene Verkaufspreis basiert auf dem AVAC Gutachtenwert.

Die Experten von “Aircraft Value News“ beurteilen die Wertstabilität einer CRJ 1000 mit der Note B, wobei A++ die Bestnote darstellt und E– die schlechteste Bewertung.

Kein anderer Regionaljet vergleichbarer Größe hat eine bessere Benotung als die CRJ 1000. Zum Vergleich: die sehr populäre A380 erhält lediglich die Note C++.

## Kapitel V – Informationen zur Beteiligung

**Wurde der Flugzeugfonds von Analysten bewertet?**

Die Analysten von TKL.Fonds haben "HEH Valencia" mit der besten bislang von ihnen vergebenen Note für einen Flugzeugfonds bewertet.

**TKL-Note 1,99 und fünf Sterne \*\*\*\*\* für "HEH Valencia"**

Nie zuvor hat ein Flugzeugfonds von der Analysegesellschaft TKL.Fonds eine bessere Bewertung erhalten.

Somit ist HEH das erste Emissionshaus, das überhaupt eine TKL-Note mit einer 1 vor dem Komma für einen Flugzeugfonds erhält.

Die Analysten von TKL.Fonds hat vor allem wieder das weit unterdurchschnittliche (also niedrige) Risiko des Fonds überzeugt.

Ermöglicht wird dies durch die besonders schnelle Tilgung des gesamten Fremdkapitals während des 10-jährigen Erstleasingvertrages in Kombination mit den konservativ angesetzten Annahmen hinsichtlich der Anschlussbeschäftigung und der Veräußerung des Flugzeuges.

Aber auch die 8%ige Auszahlung p.a., die schon für Dezember 2011 vorgesehen ist und der langfristige Leasingvertrag mit der erfolgreichen Airline IBERIA regional/Air Nostrum haben die Analysten von TKL.Fonds überzeugt.



## Belastet der hohe Ölpreis die Ausschüttungen / Rückflüsse?

Nein. Ein hoher oder auch stark schwankender Ölpreis hat keinen Einfluss auf die Ausschüttungen. Die vorliegende Beteiligung ist vergleichbar mit der einer „Bareboat-Charter“ – Schiffsbeteiligungen. Sämtliche Betriebskosten während des Leasingvertrages mit IBERIA regional/Air Nostrum werden hierbei vom Leasingnehmer getragen.

## Wie setzt sich die Leasingrate zusammen und wie verhält sich der schwankende Dollar auf meine Beteiligung?

HEH hat mit IBERIA regional/Air Nostrum eine Leasingrate vereinbart, die sich aus 2 Teilen zusammensetzt:

Der für die Auszahlungen an die Anleger vorgesehene feste Teil der Leasingrate (€ 79.500 pro Monat) wird in EURO geleistet und vom Leasingnehmer direkt auf das Konto der Beteiligungsgesellschaft gezahlt. Somit besteht hier kein Währungsrisiko.

Der andere, variable Teil der Leasingrate entspricht dem Kapitaldienst (Zins und Tilgung des FK-Darlehens) und wird in Aufnahmewährung des Darlehens (EUR oder USD) direkt an die Darlehensgebende Bank gezahlt.

Auch hier besteht kein Währungsrisiko für die Fondsgesellschaft, da die vollständige Tilgung des Fremdkapitals während des 10-jährigen Erstleasingvertrages durch den Leasingnehmer währungskongruent zur Aufnahmewährung des Darlehens erfolgt.

Die Leasingraten sind sowohl während der Grundlaufzeit als auch während der Verlängerungsoption monatlich im Voraus zur Zahlung fällig.



**Was passiert, wenn IBERIA regional/Air Nostrum die vereinbarte Leasingrate nicht mehr leisten kann?**

IBERIA regional/Air Nostrum ist eine sehr profitable Airline, daher ist es sehr unwahrscheinlich, dass der Leasingnehmer die Leasingrate nicht mehr zahlen kann. Sollte es dennoch dazu kommen, wird das Risiko der Anleger zum einen dadurch reduziert, dass das Flugzeug zu einem Kaufpreis von rund USD 3 Mio. bzw. 10% unter dem Marktwert gekauft worden ist. Dies würde eine profitable Weitervermietung oder auskömmliche Veräußerung erleichtern. Zum anderen hat der Leasingnehmer ein Sicherheitsdepot in Höhe von 3% des Kaufpreises (rund USD 780.000) zu hinterlegen, welches der Fondsgesellschaft nach 2 Tagen zur Verfügung stehen würde.



**Wurden Abschläge im Anschlussleasing kalkuliert?**

Bei der Anschlussleasingrate wird ein Sicherheitsabschlag von rund 30% kalkuliert. Bei der Wahl des Verkaufsszenarios wurde der niedrigere Wert von zwei Gutachten verwendet.

**Warum konnte das Flugzeug relativ preisgünstig eingekauft werden?**

Als größter Kunde von Bombardier in Europa erhielt IBERIA regional/Air Nostrum beim Kauf der CRJ 1000 einen günstigen Einkaufspreis in Höhe von rund USD 26 Mio. je Flugzeug – rund USD 3 Mio., bzw. 10% unter den gutachterlich bestätigten Marktwerten – dieser Einkaufspreisvorteil wurde ohne Zwischengewinn direkt an die Fondsgesellschaft weitergegeben.

## Kapitel VI – Das HEH “Sicherheitskonzept“

### Worin besteht das “Sicherheitskonzept“ von HEH?

- Sachwertinvestition in den Wachstumsmarkt Regionalflugverkehr
- Flugzeugserie wird von vielen Fluggesellschaften genutzt und hat gute Vermarktungsmöglichkeiten bei der Wiedervermietung oder dem Verkauf
- Günstiger Einkauf des Flugzeuges ohne Zwischengewinn direkt vom Hersteller
- Langfristiger Leasingvertrag für 10 Jahre mit etablierter und sehr profitabler Airline
- Turbo-Tilgung des gesamten Fremdkapitals während des Erstleasingvertrages, schneller tilgt kein anderer Flugzeugfonds
- EURO-Investment ohne Währungs- und Zinsrisiken während des Erstleasingvertrages
- Sämtliche Betriebskosten werden vom Leasingnehmer übernommen
- Hohe Abschläge in der Fondskalkulation für die Anschlussleasingrate und dem Verkaufsszenario

## Wer ist „IBERIA“?

**IBERIA**



(Quelle: IBERIA 2011)

**Gründung: 1927**

**Sitz: Madrid, Spanien**

**Drehkreuz: Madrid-Barajas**

**Heimatflughafen: Madrid-Barajas**

**Unternehmensform: Gesellschafter der International Airlines Group (IAG)**

**Leitung: Antonio Vázquez Romero (CEO)**

**Mitarbeiterzahl: 22.500**

**Umsatz: 5,5 Mrd. Euro**

**Fluggastaufkommen: 25,3 Mio. (in 2010)**

**Allianz: „oneworld“ Alliance**

**Vielfliegerprogramm: Iberia Plus**

**Flottenstärke: 106 (+ 28 Bestellungen)**

**Ziele: national und international**

Iberia Líneas Aéreas de España S.A., kurz IBERIA, ist die größte spanische Fluggesellschaft und Gründungsmitglied der internationalen Luftfahrtallianz „oneworld“. Sie hat ihren Sitz in Madrid mit Basis am dortigen Flughafen Barajas und bildet zusammen mit British Airways die Holding International Airlines Group (IAG).

Neuerdings sind auch Air Berlin (als künftiger oneworld-Partner) und IBERIA miteinander über ein Codeshare-Abkommen (gemeinsame Flugnummern) vernetzt. Dieses Abkommen wird den Passagieren die Weiterreise ab Madrid und Berlin zukünftig erleichtern.

IBERIA wurde am 28. Juni 1927 von Horacio Echeberrieta gegründet. Es war nicht nur Spaniens erste Fluggesellschaft, sondern auch der erste, zwischen Europa und Südamerika (Stand 1946), dem ersten Luft Shuttle-Service (zwischen Madrid und Barcelona), und die erste in Europa die ein internationales Vielflieger Kundenbindungsprogramm (Iberia Plus) anbot. IBERIA nahm in den 1940er Jahren Flüge nach Südamerika, u. a. Rio de Janeiro und Buenos Aires, auf. 1954 startete der erste Flug Madrid-New York. Im Jahr 2000 wurde Iberia privatisiert und war seit dem an der Börse notiert.

Rohrbach R-VIII Roland



(Quelle: Wikipedia 2011)

Ford 4



(Quelle: Wikipedia 2011)

Douglas DC-2



(Quelle: Wikipedia 2011)

IBERIA ist ein Teil der IAG, eine der größten Airline-Gruppen der Welt, mit

- mehr als 250 Reisezielen in aller Welt,
- mehr als 400 Flugzeuge,
- rund 60 Millionen Passagiere im Jahr 2010,
- fast 14 Milliarden Euro Umsatz pro Jahr.

Am 29. Juli 2008 erklärten IBERIA und British Airways, das über eine Fusion beider Fluggesellschaften verhandelt werde. Am 12. November 2009 kündigten beide die tatsächliche Fusion an. Der Zusammenschluss hatte einen finanziellen Umfang von USD 7 Mrd. und wurde am 21. Januar 2011 mit dem Eintrag in das Handelsregister abgeschlossen. Die neu formierte Airline – neuer Name International Airlines Group (IAG) – ist die drittgrößte Europas.

IBERIA ist Spaniens größte Fluggesellschaft

Sie ist Marktführer für Verbindungen zwischen Europa und Lateinamerika, fliegt über 700 Destinationen in 43 Ländern an, davon vier in Deutschland: Berlin, Düsseldorf, Frankfurt am Main und München.

Zwischen den Flughäfen Madrid und Barcelona gibt es eine Luftbrücke, "puente aéreo": zwischen 7 und 23 Uhr starten in sehr kurzem Zeitabstand zahlreiche Regionalflüge. Die "puente aéreo" wird von der IBERIA betrieben.

Durch den vereinbarten Kooperationsvertrag zwischen IBERIA und Air Nostrum, führt IBERIA regional/Air Nostrum regionale und ergänzende Dienste (u.a. Zubringerflüge zu den Touristikzentren und Geschäftsflüge) mit kleinerem Fluggerät - bis zu 100 Sitzplätze - exklusiv für IBERIA durch. Diese Zusammenarbeit hat sich für beide Partner als sehr erfolgreich erwiesen und wirkt sich positiv auf die Auslastung ihrer Flugzeuge und die Profitabilität der Airlines aus.

Der Langstreckenverkehr ist traditionell stark auf Lateinamerika ausgerichtet, dort bedient IBERIA 17 Ziele und darüber hinaus weitere 35 Städte im Codeshare mit ihren Partnern an; es werden aber auch wichtige Ziele in Nordamerika sowie Afrika/Naher Osten angeboten.

Neuerdings setzt IBERIA aber auch vermehrt auf Flüge nach Nordamerika, so werden z.B. Boston, Washington D.C. und Los Angeles angeflogen.

IBERIA besitzt eines der modernsten Flotten in Europa

Mit Stand Dezember 2010 besteht die Flotte der Iberia aus 114 Flugzeugen mit einem Durchschnittsalter von 8,1 Jahren:

Airbus A319-100



Airbus A320-200



Airbus A321-200



Airbus A340-300





## Disclaimer

### Wichtiger Hinweis:

**Dieses Dokument enthält lediglich unvollständige Kurzinformationen der darin beschriebenen unternehmerischen Beteiligung. Die hierin enthaltenen Angaben stellen keine Anlageberatung dar. Eine Anlageentscheidung kann ausschließlich auf der Grundlage des gültigen und von der BaFin gestatteten Verkaufsprospektes getroffen werden.**

HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG