

Eckdaten Flugzeug

Flugzeugtyp	CRJ 1000
Seriennummer	19061
Triebwerke	2 General Electric GE CF34-8C5A1
Passagierkapazität	100 (max. 104 Passagiere)
Max. Geschwindigkeit	870 km/h
Spannweite/Länge/Höhe	26,2m / 39,1m / 7,5m
Max. Abfluggewicht	38.995 kg
Hersteller	Bombardier Inc.
Ablieferungs-/Übernahmedatum	22. März 2018

Risiken der Beteiligung

Die unternehmerische Beteiligung birgt neben der Chance auf Erträge auch Verlustrisiken und weist aufgrund ihrer Zusammensetzung eine erhöhte Volatilität auf. Negative Entwicklungen in wirtschaftlicher, rechtlicher und steuerlicher Hinsicht können zu einem Totalverlust des eingesetzten Kapitals bzw. über das eingesetzte Kapital hinaus führen. Auch rechtliche und steuerliche Rahmenbedingungen können sich nachteilig ändern. Eine ausführliche Darstellung der Risiken ist ausschließlich dem Kapitel „Risikohinweise“ im Verkaufsprospekt dieser Vermögensanlage zu entnehmen.

Fehlende Risikostreuung (Erhöhtes Ausfallrisiko)

Die Gesellschaft investiert in einen Flugzeugtyp mit einem Leasingnehmer, es erfolgt keine Diversifizierung der anlagebedingten Risiken.

Vertragserfüllungsrisiko

Die tatsächlichen Auszahlungen aus der Beteiligung sind maßgeblich davon abhängig, dass die Hauptvertragspartner ihren Verpflichtungen nachkommen. Es besteht somit ein Bonitätsrisiko der Hauptvertragspartner, insbesondere des Platzierungs-/Kapitalaufbringungsgaranten sowie des Leasingnehmers.

Einnahmen aus der Vermietung

Bei Ausfall des Leasingnehmers fehlen die geplanten Einnahmen. Das Flugzeug müsste neu vermietet, verkauft oder versteigert werden. Eine Anschlussvermietung kann geringer ausfallen oder nicht möglich sein.

Marktrisiken/Flugzeugverkauf

Risiken ergeben sich aus dem Kauf und der Vermietung des Flugzeuges. Großen Einfluss auf das Ergebnis der Airlines haben u.a. die Treibstoffpreise und das weltwirtschaftliche Umfeld. Der Veräußerungserlös des Flugzeuges hängt von vielen verschiedenen Faktoren ab, insbesondere der Entwicklung der Luftfahrtmärkte, dem technischen Fortschritt, Treibstoffkosten und -verbrauch und dem Zustand des Flugzeuges. Auch das Angebot an Flugzeugen eines Typs und die technische Zuverlässigkeit und Langlebigkeit des Flugzeuges haben Einfluss auf den Wiederverkaufswert.

Fremdfinanzierung

Sollten die Darlehen nicht vertragsgemäß bedient werden, kann die Bank die Darlehen fällig stellen und ggf. die Verwertung des Flugzeuges betreiben. Der durch die Fremdfinanzierung entstandene Hebeleffekt kann sich negativ auswirken.

Liquiditätsrisiken

Es besteht die Gefahr, dass die Gesellschaft ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann, etwa wenn die Leasingeinnahmen verspätet oder gemindert erfolgen.

Eingeschränkte Handelbarkeit der Anlage

Ordentliche Kündigungsrechte oder Möglichkeiten einer Rückgabe bestehen nicht.

Für den Handel mit Beteiligungen dieser Art existiert kein gesetzlich geregelter Markt. Es ist daher möglich, dass eine Beteiligung nicht oder nur mit Abschlägen veräußert werden kann.

Rückabwicklung der Beteiligung

Wird das erforderliche Eigenkapital nicht erreicht, kann es notwendig werden, dass die Beteiligung der Anleger an der "HEH Bilbao" rückabgewickelt wird. Dies kann auch aufgrund anderer Ereignisse eintreten. Bei einer Rückabwicklung haben Anleger keinen Anspruch auf vollständige Rückzahlung ihres Kapitals.

Haftung des Anlegers

Die Haftung der Anleger kann in Höhe von 1 % der Kommanditeinlage wieder aufleben. Bei einer Insolvenz kann sich eine Haftung bis zur Höhe der empfangenen Auszahlungen ergeben. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass ein ausländisches Gericht die deutsche Haftungsbeschränkung nicht anerkennt und den Anleger zu höheren Zahlungen verurteilt. Auslandsvermögen des Anlegers kann hierdurch gefährdet werden.

Maximales Risiko

Eine Gefährdung des Privatvermögens des Anlegers über den Totalverlust des eingesetzten Kapitals hinaus – bis zur Privatinsolvenz des Anlegers und damit das maximale Risiko – kann sich aus einer persönlichen Anteilsfinanzierung, aus steuerlichen Gesichtspunkten, aus der Haftung für Verbindlichkeiten der Gesellschaft, aus der Rückforderung von Auszahlungen und aus der Nichtanerkennung der Haftungsbeschränkung durch ein ausländisches Gericht ergeben.

Wichtige Hinweise

Dieses Kurzexposé ist eine unverbindliche Werbeinformation, die nicht vollständig ist und kein Angebot zur Beteiligung darstellt. Maßgeblich ist der Verkaufsprospekt inkl. Anlagen sowie die wesentlichen Anlegerinformationen. Die Verkaufsunterlagen sind bei der Hamburg Asset Management HAM Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH (HAM KVG), Große Elbstr. 14, 22767 Hamburg oder auf der Internetseite www.hh-asset.de in deutscher Sprache erhältlich. Zukunftsbezogene Aussagen (Prognosen) beruhen auf dem gegenwärtigen Kenntnisstand. Sie sind kein verlässlicher Indikator für die künftigen Entwicklungen. Frühere Entwicklungen von Faktoren, die für das Investmentvermögen relevant sein können, sind kein verlässlicher Indikator für die zukünftige tatsächliche Entwicklung des Investmentvermögens. Die Unsicherheit einer Prognose steigt, je weiter die Prognose in die Zukunft reicht. Steuerliche Auswirkungen der Beteiligung sind von den persönlichen Verhältnissen der Anleger abhängig und können künftigen Änderungen unterliegen. Die in diesem Kurzexposé enthaltenen Angaben zum Fondsflugzeug, zum Leasingnehmer und zum Markt wurden aus Quellen entnommen, die als zuverlässig erachtet wurden. Gleichwohl kann für deren Richtigkeit, Vollständigkeit und Angemessenheit keine Gewähr übernommen werden.

Stand: 22. März 2018

HEH BILBAO



HEH

Hamburger EmissionsHaus



Flugzeugfonds 22

HEH Bilbao

HAMBURG ASSET MANAGEMENT

HANSETRUST
Der AIF-Spezialist

HANSETRUST - Der AIF Spezialist
Schaarsteinwegsbrücke 2 - 20459 Hamburg
TEL 040.688 743 47 | FAX 040.688 743 67
WWW.HANSETRUST.DE
by NEWPORT ASSET FINANCE



Eckdaten

Die Gesellschaft wird von der Hamburg Asset Management HAM Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH verwaltet. Verwahrstelle ist die CORDES TREUHAND GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

→ Die Gesellschaft investiert in ein Regionalflugzeug des Typs Bombardier CRJ 1000, das bei Vollaustattung einen niedrigen Treibstoffverbrauch von rund 3 Litern je 100 Kilometer pro Passagier aufweist.

→ Der Leasingnehmer ist mit rund 4,3 Mio. Fluggästen im Jahr 2017 und über 70 Mio. beförderten Passagieren seit Gründung eine der größten Regionalairlines Europas.

→ Die vollständige Rückführung des langfristigen Darlehens soll nach den abgeschlossenen Verträgen planmäßig in 10 Jahren, d.h. innerhalb der Laufzeit des Erstleasingvertrages, erfolgen.

→ Vom amerikanischen Fachmagazin „Air Transport World“ wurde der Leasingnehmer zur besten Regionalairline der Welt 2011 gewählt.

→ Die Betriebskosten des Flugzeuges einschließlich der Wartungskosten werden während des Erstleasingvertrages vollständig vom Leasingnehmer getragen.

→ Der Luftverkehr gilt als Wachstumsbranche mit prognostizierten Wachstumsraten in Höhe von rund 5 % p.a. bis zum Jahr 2032, gemessen in transportierten Passagierkilometern (RPK).

→ Anleger erzielen konzeptionell Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung und in geringem Umfang aus Kapitalvermögen.

Auszahlungen (Prognose)

Bei einem Kommanditkapital in Höhe von TEUR 14.540 sieht die Prognoserechnung aus dem Betrieb und dem geplanten Verkauf des Flugzeuges insgesamt Auszahlungen vor Steuern (inkl. Veräußerungserlös) in Höhe von 189 % der Kommanditeinlage über die Fondslaufzeit (bis 31. Dezember 2033) vor.

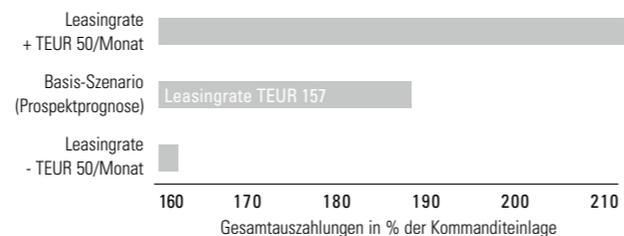
Für die Jahre ¹⁾	Auszahlungen p.a. in % der Kommanditeinlage
2018-2027	7,5
2028	10
2029-2031	12
2032-2033	15
Veräußerungserlös	41
Summe	189

¹⁾ Im Beitrittsjahr pro rata temporis (zeitanteilig ab Einzahlung)

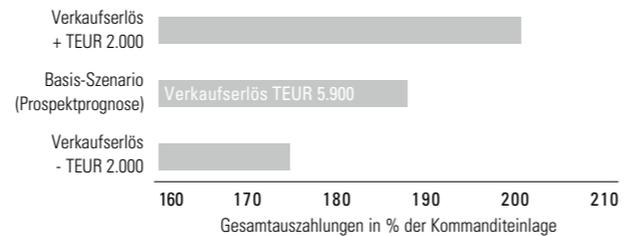
Prognoserechnungen sind kein verlässlicher Indikator für die zukünftige/tatsächliche Entwicklung.

In den nachfolgenden Grafiken sind die Auswirkungen auf die Höhe der Auszahlungen an die Anleger dargestellt, wenn sich die Leasingeinnahmen nach Ende des Erstleasingvertrages bzw. der Verkaufserlös gegenüber dem Basiszenario ändern: Die dargestellten Low- und High-Case-Szenarien dürfen nicht als maximale Schwankungsbreite angesehen werden.

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



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



Das Flugzeug – CRJ 1000

Die Gesellschaft hat am 22. März 2018 für einen Kaufpreis in Höhe von TUSD 26.500 bzw. TEUR 21.523 ein Regionalflugzeug vom Typ Bombardier CRJ 1000 erworben. Die CRJ 1000 ist das jüngste und mit einer Kapazität von max. 104 Passagieren größte Mitglied der CRJ-Familie. Mit rund 1.900 verkauften Einheiten ist die CRJ-Flugzeugfamilie das erfolgreichste Regionalflugzeugprogramm bis heute. Weltweit setzen mehr als 100 Fluggesellschaften und Eigentümer die CRJs ein. Trotz unterschiedlicher Modelle können alle CRJ-Typen mit nur einer Typenzulassung und nach minimaler Umschulung von den Piloten geflogen werden. Seit 2007 ist die sogenannte „Nächste Generation“ dieses Flugzeugtyps auf dem Markt erhältlich, die sich in vielen Details an modernen Großraumflugzeugen orientiert und für die CRJ 1000 serienmäßig gilt. Die CRJ 1000 verbraucht



CRJ 1000

weniger Treibstoff als andere Regionaljets vergleichbarer Größe, deshalb benötigt die CRJ 1000 eine geringere Auslastung, um profitabel operieren zu können. Bei Vollaustattung liegt der Treibstoffverbrauch der CRJ 1000 auf einer Strecke von 100 Kilometern bei rund 3 Litern je Fluggast. Die CRJ-Flugzeugfamilie weist zudem mit einem Wert von 99,5 % eine hohe Zuverlässigkeit auf, was die Robustheit und Ausgereiftheit der Technologie dokumentiert.

Der Leasingnehmer – IBERIA regional/Air Nostrum

Leasingnehmer ist die im Jahr 1994 gegründete Fluggesellschaft Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo S.A. Sie ist mit rund 4,3 Millionen Fluggästen im Jahr 2017 und weit über 70 Millionen beförderten Passagieren seit Gründung eine der größten Regionalairlines Europas. Der Marktanteil Air Nostrums im innerspanischen Verkehr liegt bei 9,7 % und damit sogar über den 8,1 % von IBERIA. Nach erfolgreicher Restrukturierung und Verlusten in den Jahren 2011 bis 2013 konnte Air Nostrum im Jahr 2017 bereits zum vierten Mal in Folge und zum dreizehnten Mal seit dem Jahr 2001 ein positives Jahresergebnis erzielen. Der Gewinn (vor Steuern) lag bei EUR 17,4 Mio., was in etwa auch dem operativen Ergebnis in Höhe von ca. EUR 18 Mio. entsprach. Für das Geschäftsjahr 2018 erwartet Air Nostrum erneut ein positives Jahresergebnis. Im Dezember 1996 vereinbarte Air Nostrum mit IBERIA eine Kooperation, die ab Mai 1997 umgesetzt wurde und sich automatisch jeweils um drei Jahre verlängert, wenn keine Seite kündigt (aktuell gültige Vereinbarung bis Mai 2020). Seitdem 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 (daher auch IBERIA regional/Air Nostrum genannt).

Der Markt

Der Luftverkehr konnte in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierliche Wachstumsraten verzeichnen. 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 % p.a. Ausgelöst wurde diese Entwicklung 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 der Airlines sind, geht der Trend zu größeren Regionalflugzeugen mit 60 bis 100 Sitzen. In diesem Marktsegment wird für die nächsten 20 Jahre von Bombardier mehr als eine Verdoppelung der Flotte erwartet.

HEH Hamburger EmissionsHaus AG

Die HEH Hamburger EmissionsHaus AG (kurz HEH AG) sowie ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Aufgaben im Zusammenhang mit dem Erwerb des Flugzeuges sowie u.a. mit dem Vertrieb des vorliegenden Investmentvermögens beauftragt worden. Die HEH AG hat 21 Flugzeugfonds in den Jahren 2008 bis 2017 mit einem Kommanditkapital in Höhe von über EUR 200 Mio. und einem Investitionsvolumen in Höhe von über EUR 400 Mio. aufgelegt. Seit dem Jahr 2015 werden die neu aufgelegten Flugzeugfonds von der HAM KVG verwaltet. Alle HEH-Flugzeugfonds zeichnen sich durch planmäßige Auszahlungen und eine vereinbarungsgemäße Bedienung des Fremdkapitals aus. Insgesamt wurden bis zum Jahresende 2017 rund EUR 84,3 Mio. Auszahlungen an die mehr als 5.000 Anleger der HEH Flugzeugfonds geleistet.

Fonds	Emissions-Jahr	Kumulierte Auszahlungen vor Steuern bis Ende 2017 ¹⁾	
		Plan	Ist
HEH London	2008	72,00%	72,00%
HEH Hamburg	2008	72,00%	72,00%
HEH Exeter	2008	72,00%	72,00%
HEH Manchester	2008	72,00%	72,00%
HEH Newcastle	2008	72,00%	72,00%
HEH Bristol	2008	72,00%	72,00%
HEH Birmingham	2009	64,00%	64,00%
HEH Cologne	2009	64,00%	64,00%
HEH Edinburgh	2009	64,00%	64,00%
HEH Leeds	2010	56,00%	56,00%
HEH Liverpool	2010	56,00%	56,00%
HEH Valencia	2011	48,00%	48,00%
HEH Barcelona	2011	48,00%	48,00%
HEH Sevilla	2011	48,00%	48,00%
HEH Southampton	2013	30,00%	30,00%
HEH Dublin	2013	29,00%	29,00%
HEH Helsinki	2015	13,00%	13,00%
HEH Madrid	2016	7,50%	7,50%
HEH Palma	2016	7,50%	7,50%

¹⁾ Die Tabelle enthält nur die Wertentwicklung vollständiger Zwölfmonatszeiträume, das jeweils erste Jahr ist daher nicht abgebildet. Annahmegemäß sind alle Anleger im ersten vollen Jahr ab dem 1. Januar voll auszahlungsberechtigt. Quelle ist insbesondere die Leistungsbilanz 2016.

In der Tabelle sind Vergangenheitswerte dargestellt, bisherige Wertentwicklungen sind kein Indikator für die zukünftige Wertentwicklung.