



FLUGZEUG-INVESTMENT

FLIGHT INVEST 51

Airbus A380-800

Geschlossener inländischer Publikums-AIF

HL Flight Invest 51 GmbH & Co. geschlossene Investment-KG



direkt zum AIF

Risiko- und Ertragsprofil

Der Anleger nimmt am Vermögen und am Ergebnis (Gewinn und Verlust) der Investmentgesellschaft gemäß seiner Beteiligungsquote im Rahmen der vertraglichen Vereinbarungen teil. Die Anlage in den AIF birgt neben der Chance auf Erträge in Form von Auszahlungen auch Verlustrisiken. Folgende Risiken können die Wertentwicklung des AIF und damit das Ergebnis des Anlegers beeinträchtigen. Die beschriebenen Risiken können einzeln oder kumulativ auftreten. Bei einer negativen Entwicklung kann dies für den Anleger zu einem teilweisen oder vollständigen Ausbleiben der prognostizierten Auszahlungen sowie zu einem teilweisen oder vollständigen Verlust seiner Kapitaleinlage nebst Ausgabeaufschlag führen.

Das maximale Risiko des Anlegers besteht aus einem vollständigen Verlust seiner Kapitaleinlage nebst Ausgabeaufschlag und der darüber hinausgehenden Gefährdung seines sonstigen Vermögens (z. B. durch Steuerzahlungen oder durch eine Anteilsfinanzierung der Kapitaleinlage).

› Marktrisiken

Das wirtschaftliche Ergebnis der Investmentgesellschaft bzw. die langfristige Wertentwicklung des Flugzeugs kann sich durch eine Vielzahl unbeeinflussbarer Faktoren, wie die Entwicklung des Luftverkehrsmarkts oder die mangelnde Erfahrung bei der Zweitverwertung des Flugzeugs, verschlechtern. Der AIF kann insofern eine erhöhte Volatilität aufweisen. Es besteht das Risiko, dass der prognostizierte Verwertungserlös nicht erreicht wird oder das Flugzeug überhaupt nicht veräußert werden kann.

› Kreditrisiken

Sofern die Investmentgesellschaft nicht in der Lage ist, ihren Verpflichtungen aus der langfristigen Fremdfinanzierung, wie Zins und Tilgung, vollständig nachzukommen, kann dies zu einer Auszahlungssperre führen. Zudem haben die Banken das Recht, weitere bankübliche Sicherheiten zu verlangen oder das Darlehen zu kündigen und fällig zu stellen.

› Liquiditätsrisiken

Geringere Einnahmen und/oder höhere Ausgaben als prognostiziert können für die Investmentgesellschaft zu Liquiditätsengpässen und zu Zahlungsschwierigkeiten bis hin zu ihrer Insolvenz führen.

› Gegenparteirisiken

- Es besteht das Risiko einer Rückabwicklung der Investmentgesellschaft, sofern das Kommanditkapital nicht platziert werden kann und der Platzierungsgarant seiner Verpflichtung aus der Platzierungsgarantie nicht nachkommt.
- Es besteht das Risiko, dass der Mieter seine Zahlungsverpflichtungen (z. B. Mietrate für das Flugzeug oder Übernahme etwaiger Rekonfigurationskosten im Rahmen einer Anschlussvermietung) nur teilweise, verzögert oder gar nicht erfüllt.

› Operationelle und steuerliche Risiken

- Interessenkonflikte (z. B. aufgrund von kapitalmäßigen und personellen Verflechtungen der KVG und der Investmentgesellschaft) können zu nachteiligen Entscheidungen für die Anleger führen.

- Es besteht das Risiko, dass der Mieter das Anlageobjekt nicht ordnungsgemäß versichert, der Versicherungsschutz nicht ausreichend ist oder die Versicherung nicht leistet. Auch kann es im Schadensfall zur Eigentümerhaftung der Investmentgesellschaft kommen. Ferner könnte Emirates seinen Verpflichtungen zur Übernahme der Kosten, die aus dem Betrieb und der Nutzung des Flugzeugs entstehen, nicht nachkommen.
- Schlüsselpersonen (z. B. die KVG und deren Mitarbeiter) können ausfallen oder ihre Aufgaben nicht vollständig und ordnungsgemäß erfüllen.
- Änderungen der steuerlichen, rechtlichen und/oder regulatorischen Rahmenbedingungen in Deutschland und in den Vereinigten Arabischen Emiraten (ggf. auch rückwirkend) sowie unvorhergesehene tatsächliche Entwicklungen können sich auf die Ertragslage bzw. Werthaltigkeit des AIF nachteilig auswirken. Die im Verkaufsprospekt beschriebenen steuerlichen Grundlagen beruhen nicht auf einer verbindlichen Auskunft der zuständigen Finanzbehörden. Eine anderslautende Auffassung der Finanzbehörden oder Finanzgerichte kann nicht ausgeschlossen werden. Gleiches gilt für eine sich ändernde Rechtsprechung oder Verwaltungspraxis.

› Gesellschafterrisiken

- Für den Verkauf von Anteilen am AIF besteht kein geregelter Zweitmarkt. Eine Rücknahme oder eine ordentliche Kündigung der Anteile während der Laufzeit der Investmentgesellschaft (einschließlich etwaiger Verlängerungen) ist ausgeschlossen. Insofern handelt es sich um eine langfristige unternehmerische Beteiligung.
- Die Haftung des Anlegers kann durch Auszahlungen über die Laufzeit wieder aufleben, sofern die Kapitaleinlage des Anlegers unter den Betrag der im Handelsregister eingetragenen Haftsumme (1 % der anfänglichen Pflichteinlage ohne Ausgabeaufschlag) sinkt.
- Die Anleger tragen das Risiko der Insolvenz der Investmentgesellschaft.
- Die Kapitaleinlage und alle Auszahlungen erfolgen auf der Basis von US-Dollar und enthalten daher aus Euro-Sicht ein Währungsrisiko. Wechselkursänderungen können zudem das für steuerliche Zwecke in Euro ausgewiesene Ergebnis des Anlegers beeinflussen, sodass die Auszahlungen an die Anleger einer höheren Steuerbelastung unterliegen können.

Da der AIF ausschließlich in ein Flugzeug des Typs Airbus A380 investiert, besteht ein Ausfallrisiko mangels Risikomischung.

Der Anleger geht mit dem Erwerb eines Anteils an der Investmentgesellschaft eine langfristige Verpflichtung ein. Er sollte daher alle in Betracht kommenden Risiken in seine Anlageentscheidung einbeziehen. Diese können an dieser Stelle nicht vollständig und abschließend erläutert werden. Eine ausführliche Darstellung der Risiken ist ausschließlich dem Kapitel 5. »Risikohinweise« im Verkaufsprospekt zu entnehmen.

Inhaltsverzeichnis

Risiko- und Ertragsprofil	2
Initiator- / Kapitalverwaltungsgesellschaft (KVG)	3
Das Produktkonzept	4
Die Produktumsetzung	5
Der Luftverkehrsmarkt	6
Das Anlageobjekt – Airbus A380-800	8
Der Mieter – Emirates	10
Der Mietvertrag	11
Rückführung von Eigen- und Fremdkapital	12
Prognoseszenario	14
AIF im Überblick	16
20 Jahre Flugzeugfinanzierung	20

Initiator / Kapitalverwaltungsgesellschaft (KVG)

Die HANNOVER LEASING Investment GmbH als 100%ige Tochter der HANNOVER LEASING GmbH & Co. KG erhielt im März 2014 von der Bundesaufsicht für Finanzdienstleistungen (BaFin) die Erlaubnis für die Tätigkeit als Kapitalverwaltungsgesellschaft (KVG). Die Gesellschaft strukturiert und vertreibt geschlossene Beteiligungen beziehungsweise geschlossene Publikums-AIF für Privatanleger und institutionelle Investoren. Die Investitionsschwerpunkte liegen auf den Asset-Klassen Immobilien Inland, Immobilien Ausland und Flugzeuge.

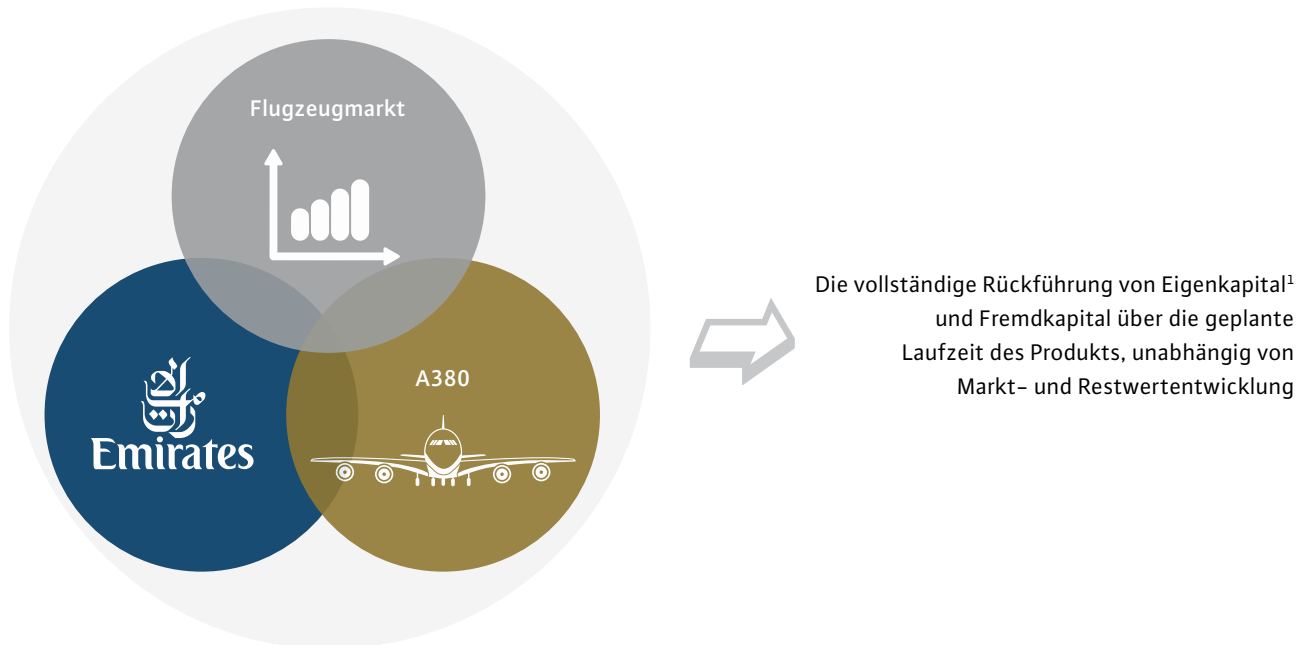
Die HANNOVER LEASING GmbH & Co. KG wurde 1981 gegründet und besteht seit 1996 in ihrer heutigen Struktur. Das Unternehmen verwaltet die mehr als 200 geschlossenen Beteiligungen und Publikumsfonds, die vor dem Inkrafttreten des Kapitalanlagegesetzbuch KAGB im Juli 2013 konzipiert und platziert worden sind, und ist für das Asset-Management verantwortlich.

Größte Gesellschafter sind die Landesbank Hessen-Thüringen (Helaba) (49,34 %) und die Hessisch-Thüringische Sparkassen-Beteiligungsgesellschaft mbH (48 %), wodurch Hannover Leasing eng in den öffentlich-rechtlichen Bankensektor eingebunden ist.

Insgesamt haben mehr als 68.500 private und institutionelle Anleger rund 9,7 Milliarden Euro Eigenkapital in Beteiligungsangebote von Hannover Leasing investiert. Gegenwärtig verwaltet das Unternehmen Vermögenswerte in Höhe von rund 14,4 Milliarden Euro. (Stand: 31.12.2014)

Produktkonzept mit nachhaltiger Performance

Das Produktkonzept muss die spezifischen Eigenschaften von Markt, Flugzeugtyp und Mieter in Einklang bringen, um Anlegern eine nachhaltige Performance bieten zu können.



Anforderung an die Produktkonzeption

› Markt

Der Luftverkehrsmarkt wächst, unterliegt aber Schwankungen, für deren Eintritt Vorsorge getroffen werden muss.

› Asset

Der A380 ist ein komplexes Flugzeug, bisher gibt es...

- keine Vermarktungserfahrung
- kaum Wartungserfahrung bezogen auf den gesamten Lebenszyklus
- keine Rekonfigurations-Erfahrung
- technische Herausforderungen

dafür aber...

- + hohe Kundenakzeptanz
- + operative und wirtschaftliche Zufriedenheit bei den Airlines
- + hohe Emotionalität bei Investoren
- + zukunftsfähiger Flugzeugtyp

› Ein schlüssiges Sicherheitskonzept ist die Basis eines erfolgreichen A380-Flugzeug-Investments.

Quelle: Hannover Leasing, Produktstrategie Asset-Klasse Alternative Investitionen

¹ Rückführung des Eigenkapitals und Fremdkapitals beruht auf der Annahme, dass Emirates seine vertraglichen Pflichten, insbesondere die Zahlung der Miete aus dem Mietvertrag vom 20.08.2014, erfüllt (vgl. Verkaufsprospekt S. 21). Ohne Berücksichtigung des Ausgabeaufschlags vor Steuern. Prognosezeitraum vom 22.08.2014–21.08.2029 unterstellt (vgl. Verkaufsprospekt S. 46).

Produktumsetzung: Vertraglich gesicherte Rückführung von Eigen- und Fremdkapital während der Laufzeit¹



› Investition in einen A380-800 – ausgeliefert 08/2014

Die Auslieferung des Flugzeuges mit der Seriennummer MSN 158 erfolgte am 22. August 2014. Das Flugzeug wurde – basierend auf dem Mietvertrag vom 20. August 2014 – am Auslieferungstag an den Mieter Emirates übergeben und hat den Flugbetrieb aufgenommen. Die Zahlung des Kaufpreises wurde ebenfalls am 22. August 2014 getätigt.

› 10 Jahre Mietvertrag mit Emirates + 2 oder 5 Jahre Verlängerungsoption

Die Grundmietzeit mit Emirates wurde über 10 Jahre, beginnend am 22.08.2014 mit einer festen Mietrate über die Laufzeit bis zum 21.08.2024 vereinbart. Emirates hat zwei Verlängerungsoptionen auf 12 oder 15 Jahre.

› Rückführung des Fremdkapitalanteils während der Mietvertragsdauer

Es ist geplant, die zu festen Konditionen eingedeckte Fremdfinanzierung über 10 Jahre und 4 Monate vollständig, auf Basis der Bonität Emirates, zu tilgen.¹

› US-Dollar-Investment mit laufender Auszahlung

Die Gesamtinvestition erfolgt ebenso wie die Auszahlung in US-Dollar. Es ist eine Gesamtauszahlung über rd. 217 % geplant.^{2,3}

› Vertraglich abgesicherte Mindestauszahlung an den Anleger

Durch die abgeschlossenen Verträge ist sichergestellt, dass der Anleger in jedem Fall Auszahlungen in Höhe von rd. 100 %³ seiner Pflichteinlage, abgestellt auf die Bonität des Mieters Emirates, während der Laufzeit des Investments erhält. Ein Verkaufserlös des Flugzeuges ist hierbei unberücksichtigt.

› Der Mietvertrag sichert die vollständige Rückführung von Eigen- und Fremdkapital während der Laufzeit ab.¹

Risikohinweis:

Es besteht das Risiko einer Rückabwicklung der Investmentgesellschaft, sofern das Kommanditkapital nicht platziert werden kann und der Platzierungsgarant seiner Verpflichtung aus der Platzierungsgarantie nicht nachkommt.

Sofern die Investmentgesellschaft nicht in der Lage ist, ihren Verpflichtungen aus der langfristigen Fremdfinanzierung, wie Zins und Tilgung, vollständig nachzukommen, kann dies zu einer Auszahlungssperre führen. Zudem haben die Banken das Recht, weitere bankübliche Sicherheiten zu verlangen oder das Darlehen zu kündigen und fällig zu stellen.

Emirates könnte seinen Verpflichtungen zur Übernahme der Kosten, die aus dem Betrieb und der Nutzung des Flugzeugs entstehen, nicht nachkommen. Es besteht das Risiko, dass der prognostizierte Verwertungserlös nicht erreicht wird oder das Flugzeug nicht veräußert werden kann. Geringere Einnahmen und/oder höhere Ausgaben als prognostiziert können für die Investmentgesellschaft zu Liquiditätsengpässen und zu Zahlungsschwierigkeiten bis hin zu deren Insolvenz führen.

¹ Rückführung des Eigenkapitals und Fremdkapitals beruht auf der Annahme, dass Emirates seine vertraglichen Pflichten, insbesondere die Zahlung der Miete aus dem Mietvertrag vom 20.08.2014, erfüllt (vgl. Verkaufsprospekt S. 21 ff). Ohne Berücksichtigung des Ausgabeaufschlags vor Steuern. Prognosezeitraum vom 22.08.2014–21.08.2029 unterstellt (vgl. Verkaufsprospekt S. 46).

² Diese basiert auf der Annahme, dass Emirates zum Ablauf der Grundmietzeit von 10 Jahren die Option ausübt, den Mietvertrag um 5 Jahre auf insgesamt 15 Jahre zu verlängern. Die Miete für die Jahre 11 bis 15 unterstellt dabei eine aus heutiger Sicht prognostizierte Marktmiete. Hinzu kommt ein Mietaufschlag für die Amortisation des »Buyer Furnished Equipment« (BFE), bei dem es sich um die Emirates-spezifische Kabinenausstattung handelt. Unterstellt wird ein Verkauf am Ende der Fondslaufzeit zu einem gutachterlich prognostizierten Veräußerungserlös von 81 Millionen US-Dollar abzgl. Veräußerungskosten.

³ Kumuliert. Auszahlung bezogen auf das Eigenkapital der Investmentgesellschaft ohne Ausgabeaufschlag vor Steuern.

Der Luftverkehrsmarkt – langfristiges Wachstum

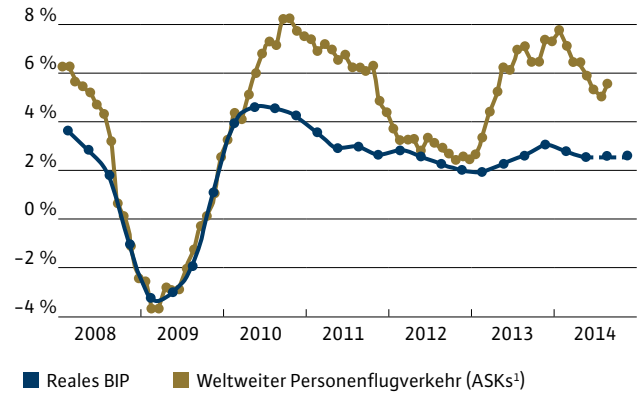
Der Luftverkehrsmarkt hat die letzten 40 Jahre eine durchschnittliche Wachstumsrate von rund fünf Prozent p. a., gemessen am Passagieraufkommen, gezeigt. Die Globalisierung mit ihrer steigenden internationalen Arbeitsteilung und der Ausweitung des Welthandels hat an dieser Entwicklung einen bedeutenden Anteil. Die zunehmende Vernetzung der Weltwirtschaft, die Verflechtung der internationalen Finanzsysteme und das damit einhergehende Wirtschaftswachstum bewirken sowohl die Zunahme der Geschäftsreisen als auch durch den daraus resultierenden steigenden Wohlstand der Haushalte eine Zunahme von Privatreisen.

Ebenso ist ein funktionierender Luftverkehrsmarkt Voraussetzung für eine Zunahme der internationalen Wirtschaftsleistung. Dies spiegelt sich in der stark positiven Korrelation zwischen dem Luftverkehrsmarkt und der Weltwirtschaft wider.

Der historische Zusammenhang zwischen dem Wirtschaftswachstum und dem Wachstum des Luftverkehrsmarkts zeigt, dass die Entwicklung in den vergangenen Jahren nicht nur durch Wachstumsphasen, sondern auch durch schwächere Marktphasen geprägt wurde. Wie die Vergangenheit aber regelmäßig gezeigt hat, werden Phasen mit unterdurchschnittlichem Wachstum in der Regel durch Phasen mit überdurchschnittlichem Wachstum kompensiert.

Wie das nachfolgende Schaubild zeigt, ist das Wachstum des Personenflugverkehrs regelmäßig größer als das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts.

Weltweit reales BIP und Personenflugverkehr (im Jahresverlauf)



¹ ASKs = angebotene Sitzplatzkilometer
Quelle: Airbus Global Market Forecast 2014 – 2033/Presentation

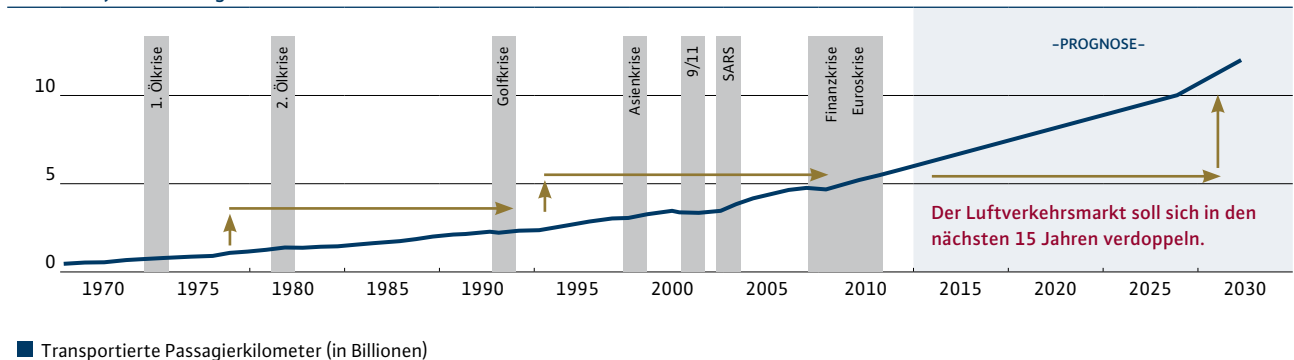
Trotz zahlreicher Krisen ist der Luftverkehr in den letzten zehn Jahren um 73 % gewachsen. Langfristig geht Airbus weiterhin von einem stetigen Wachstum aus. So soll sich der Luftverkehr in den nächsten 15 Jahren in etwa verdoppeln.

Flottenwachstum

Die Entwicklung am Luftverkehrsmarkt spiegelt sich letztendlich auch in der Nachfrage nach Flugzeugen wider. Dabei wird insbesondere der Bedarf an größeren Flugzeugen zunehmen, welchen die Marktstudien von Airbus und Boeing aus der Überlastung vieler Flughäfen

- mangels fehlender Kapazitäten für weitere Start- und Landerechte,

Weltweites jährliches Flugverkehrsaufkommen



■ Transportierte Passagierkilometer (in Billionen)
Quelle: Airbus Global Market Forecast 2014 – 2033/Presentation

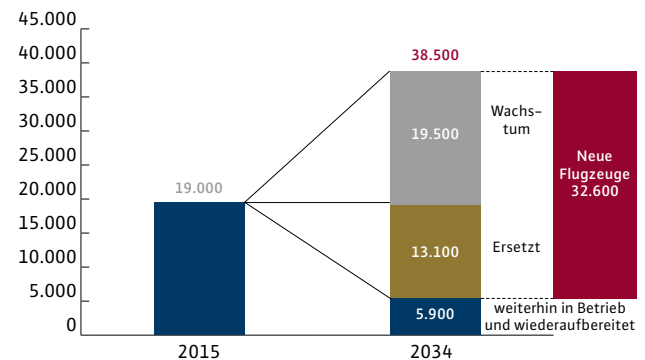
- Langfristiges Wachstum des Luftverkehrsmarkts von durchschnittlich 5 % p. a. für die nächsten 20 Jahre erwartet.
- Positive Korrelation zwischen Luftverkehrsmarkt und Weltwirtschaft: schnelle und nachhaltige Markterholung auch nach negativen Sondereinflüssen.

- aufgrund der begrenzten Kapazität des Luftraums,
 - der zunehmenden Bedeutung von Langstreckenflügen sowie
 - aus dem Bestreben der Fluggesellschaften, die Kosten pro Passagier zu senken,
- ableiten.

Derzeit sind rund 19.000 Flugzeuge in Betrieb. Die größten Flugzeugflotten sind in den USA, China, Russland, England und Deutschland zu finden. In den nächsten 20 Jahren wird die weltweite Flotte um durchschnittlich 3,6 % p. a. wachsen, dies bedingt somit rund 32.600 neue Flugzeuge im Wert von über 5 Billionen US-Dollar. Von diesen Flugzeugen sind mehr als 30 % per heute schon gekauft. Mit dieser Nachfrage wird sich die derzeitige Flotte in den nächsten 20 Jahren mehr als verdoppeln.

Laut Airbus besteht der Großteil der aktuellen Passagierflugzeugflotten (rund 65 %) aus Flugzeugen mit einer Gangreihe und einer Sitzplatzkapazität für etwa 100 bis 200 Passagiere (so genannter »Narrowbody«), welche insbesondere auf den innereuropäischen und inneramerikanischen Routen zum Einsatz kommen. Daneben sind rund 19 % aller sich aktuell im Dienst befindenden Maschinen für den Transport größerer Passagierzahlen sowie für den Einsatz auf Mittel- bis Langstreckenverbindungen geeignet (so genannter »Widebody«, 200 bis 550 Passagiere).

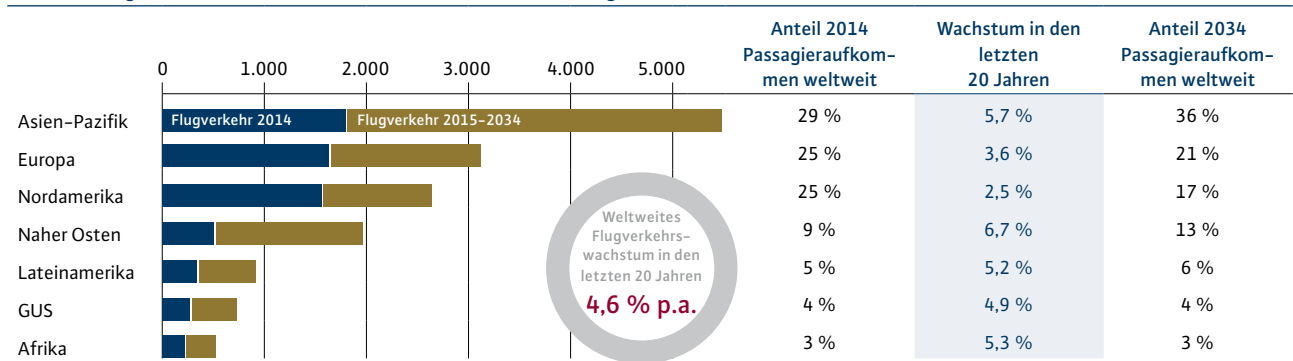
Prognose des Bedarfs an Passagierflugzeugen ≥ 100 Sitze



Hinweis: Passenger Aircraft ≥ 100 Plätze, Freighter Aircraft ≥ 10 Tonnen
Quelle: Airbus General Market Forecast 2015 bis 2034

Die größten Passagierflugzeuge mit einem Marktanteil von 4 % sind die so genannten Very Large Aircrafts, zu denen auch das Anlageobjekt, der A380-800 gehört. Sie verfügen nicht nur über zwei Gänge, sondern auch über ein zweites Passagierdeck. Sie können in ihrer maximalen Konfiguration etwa 550 bis 850 Passagiere befördern und werden in der Regel ausschließlich für Langstrecken eingesetzt. Neben dem A380 fällt in diese Kategorie auch die Boeing 747.

Wachstum Flugverkehr in den nächsten 20 Jahren und bis 2034 nach Regionen



Quelle: Airbus Global Market Forecast 2015 – 2034/Presentation

› Kapazitätsbegrenzungen bei Flughäfen und im Luftraum sowie permanenter Druck auf steigende Effizienz bei den Airlines steigern angesichts des prognostizierten Wachstums des Luftverkehrs den Bedarf an Großraumflugzeugen.

Risikohinweis:

Die Entwicklung der Vergangenheit lässt keinen Schluss auf die künftige Entwicklung zu. Prognosen sind kein verlässlicher Indikator. Es besteht das Risiko einer Marktverschlechterung.

Das Anlageobjekt – Airbus A380–800



Das Anlageobjekt, in das der AIF gemäß den Anlagebedingungen investiert, wurde am 22. August 2014 durch die Investmentgesellschaft direkt von Airbus erworben und übernommen. Die Auslieferung an den Mieter Emirates erfolgte zum selben Zeitpunkt.

Technische Daten des A380

Flugzeugtyp: A380–800

Hersteller–Seriennummer: MSN 158

Registrierungsnummer: A6–EEZ

Triebwerke: 4 Engine Alliance GP7270

Reichweite: ca. 15.700 km

Passagierkapazität: 3–Klassen–Konfiguration mit 519 Sitzplätzen (14 First–, 76 Business– und 429 Economy–Class–Sitzplätze)

Maximale Geschwindigkeit: 958 km / h

Maximales Abfluggewicht: rund 510 t

Maximales Landegewicht: rund 395 t

Flügelspannweite: 79,75 m

Gesamtlänge: 72,72 m

Gesamthöhe: 24,1 m

Rumpfdurchmesser: elliptischer Rumpfqerschnitt von 7,15 m Breite und 8,40 m Höhe

Tankkapazität: 360.000 kg

Kerosinverbrauch: unter 3 l pro Passagier und 100 km

Ausführung und Technologie

Der Airbus A380 ist aktuell das größte je in Serienfertigung produzierte Flugzeug der Welt. Der Flugzeugrumpf hat drei durchgehende Decks, welche als Ober–, Haupt– und Unterdeck bezeichnet werden. Während im Oberdeck insbesondere 14 First Class–Suiten, zwei luxuriöse Bäder mit Duschen für die First Class, ein Loungebereich mit Bar sowie 76 Business Class–Sitze untergebracht sind, befinden sich im Hauptdeck 429 Sitzplätze für die Economy Class. Dabei können im Hauptdeck getrennt durch zwei Gänge bis zu zehn Passagiere pro Sitzreihe Platz nehmen. Das Unterdeck dient vor allem für die Fracht. Zur Verringerung des Luftwiderstands hat der A380 kein aufgesetztes Oberdeck über dem Vorderrumpf, sondern einen elliptischen Rumpfqerschnitt.

Das zwischen Haupt– und Oberdeck befindliche Cockpit ist hinsichtlich Layout und Betriebsablauf nahezu identisch zu dem eines A320, eines A330 oder eines A340. Somit ist es möglich, dass Piloten, die für die elektronische Flugsteuerung qualifiziert sind, mit nur geringem Fortbildungsaufwand in die Lage versetzt werden, einen A380 sicher zu bedienen und zu fliegen. Im Ergebnis führt dies zu einer Reduzierung der Kosten für die Pilotenausbildungen sowie zu größtmöglicher Flexibilität der Fluggesellschaften beim Einsatz ihrer Piloten. Gleichzeitig werden im Cockpit die neuesten zur Verfügung stehenden Technologien für Bildschirme, Flugmanagementsysteme und Navigationsgeräte verwendet.

Airbus hat seit dem Beginn des A380-Programms mehr als 380 Patente beantragt. Wesentliche Innovationen konnten dabei in puncto Aerodynamik, Kabinendesign, Flugzeugsysteme, Herstellungsverfahren sowie vor allem in der Verwendung von leichteren Verbundwerkstoffen erzielt werden. So hat Airbus beispielsweise für die obere Rumpfschale erstmals als Verbundwerkstoff glasfaserverstärktes Aluminium (GLARE) verwendet. Dieser im Vergleich zu der bisher verwendeten Aluminiumlegierung leichtere Verbundwerkstoff führte laut Airbus zu einer Gewichtsreduzierung und weist eine hohe Korrosionsbelastbarkeit auf. Insgesamt konnte Airbus durch den Einsatz von leichteren Verbundstoffen eine Gewichtsreduzierung von rund 15 t erreichen und damit den Kerosinverbrauch sowie die Geräuschemissionen entsprechend reduzieren.

Der A380 kann auf sämtlichen Flughäfen landen, auf denen auch das bislang größte Passagierflugzeug, die Boeing 747-400, landen kann. Zudem ist der A380 in der Lage, die Abfertigungsinfrastruktur der meisten Terminals internationaler Großflughäfen zu nutzen. Um langfristig vergleichbare Passagierabfertigungszeiten wie bei einstöckigen Großraumflugzeugen zu erreichen, werden die bestehenden Einrichtungen vieler Großflughäfen derart erweitert, dass der Ein- und Ausstieg parallel über beide Decks ablaufen kann.

Triebwerke

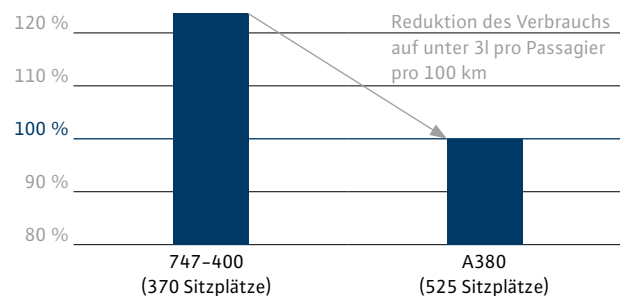
Das Anlageobjekt wird mit vier GP7270-Triebwerken mit je 340 Kilonewton Schubkraft des Herstellers Engine-Alliance ausgestattet. Die speziell für den A380 entwickelten Triebwerke garantieren den niedrigsten Sitzkilometer-Verbrauch an Kerosin aller Verkehrsmaschinen. Ferner wurde bei der Entwicklung auf eine möglichst geringe Lärmentwicklung der Triebwerke geachtet. Zu den Partnern, die die Engine Alliance bei der Entwicklung des Triebwerks unterstützt haben, zählt neben SNECMA (Frankreich) und Techspace Aero (Belgien) auch die deutsche MTU Aero Engines. Neben Emirates nutzen derzeit Air France und Korean Air diesen Triebwerks-

typ. Etihad Airways und Air Austral werden ihre bestellten A380 auch mit diesen Triebwerkstypen ausrüsten.

Energie-Effizienz¹

Der A380 gilt derzeit als das effizienteste Passagierflugzeug weltweit. Aufgrund der Gewichtsreduzierung sowie der neu entwickelten Triebwerke verbraucht der A380 trotz seiner Größe rund 22 % weniger Treibstoff pro Passagier als die Boeing 747-400. Erstmals konnte auch ein durchschnittlicher Treibstoffverbrauch von unter drei Liter pro Passagier pro 100 km erreicht werden. Dies senkt nicht nur die operativen Kosten der Fluggesellschaft, sondern führt auch zu einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes.

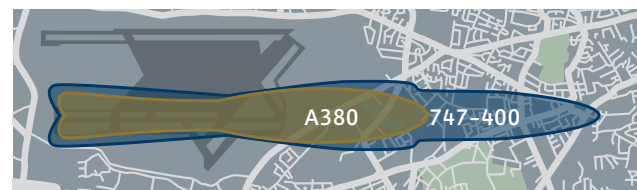
Treibstoffverbrauch pro Passagier*



* bei voller Sitzplatzauslastung

Geräuschteppich¹

Im Vergleich zu einer Boeing 747-400 ist der Geräuschteppich eines A380 rechnerisch um 40 % geringer.



- › Die meisten Airlines, so auch Emirates, ziehen bis jetzt eine positive Bilanz aus der Eingliederung des A380 in ihre Flotte, insbesondere hinsichtlich des hohen wirtschaftlichen Erfolgs. Das Flugzeug habe sich in den vergangenen Jahren als verlässlich und vor allem als profitabel bewährt, was bei Emirates durch eine weitere Großbestellung belegt wird.

Risikohinweis:

Prognosen sind kein verlässlicher Indikator. Es besteht das Risiko einer wirtschaftlichen Verschlechterung.



Der Mieter – Emirates¹

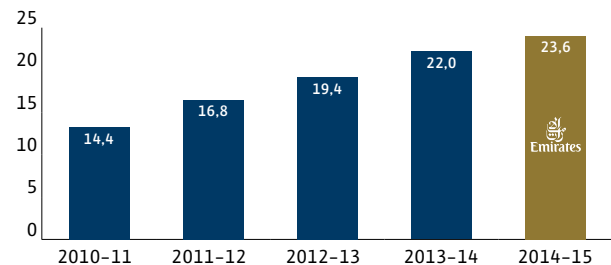
Mieter des Anlageobjekts ist Emirates mit Sitz in Dubai, Vereinigte Arabische Emirate. Die Fluggesellschaft wurde am 25.06.1985 gegründet und nahm 4 Monate später mit zwei geleasteten Flugzeugen, einer Boeing 737 und einem Airbus 300 B4, den Flugbetrieb nach Mumbai, Neu-Delhi und Karatschi auf. Seitdem hat sich die Emirates Gruppe zu einem globalen Reise- und Tourismuskonzern entwickelt. Von Anfang an hat Emirates dabei höchsten Wert auf einen hohen Qualitätsstandard in sämtlichen Geschäftsbereichen gelegt. Die Fluggesellschaft zählt heute zu den Premiumanbietern im Luftverkehrsmarkt und ist mehrfach für ihre Qualität und ihren Service ausgezeichnet. Laut Skytrax², einem renommierten Passagierbefragungsinstitut, gehört Emirates seit Jahren zu den TOP-10 Airlines.

Im Geschäftsjahr 2014/15 beförderte Emirates nach eigenen Angaben rund 49 Millionen Passagiere, was einem Zuwachs von ca. 11 % ggü. dem Vorjahr entspricht. Auch an den wirtschaftlichen Ergebnissen von Emirates zeigt sich der Erfolg: Die Airline konnte das 27. Mal in Folge einen Gewinn erzielen und sogar den zweithöchsten Gewinn in ihrer Firmengeschichte erwirtschaften. Damit gehört Emirates zu einer der größten und erfolgreichsten Fluggesellschaften im Langstreckensegment. Diese außerordentliche Entwicklung beruht neben dem rasanten Wachstum des gesamten Standorts Dubai vor allem auf der Entwicklung des Dubai International Airports zu einem der wichtigsten internationalen Drehkreuze.

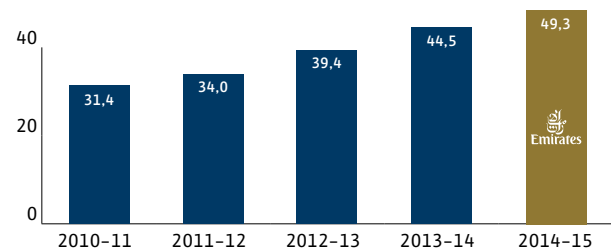
Die Geschäftsstrategie von Emirates konzentriert sich primär auf das Langstreckensegment, und dabei insbesondere auf das Ertragspotenzial durch den Verkauf von First- und Businessclass-Tickets. Um den Ansprüchen dieser Kunden gerecht zu werden, zeichnet sich Emirates nicht nur durch Qualität und erstklassigen Service aus, sondern auch durch ihre Rolle als Innovationsträger, vor allem in puncto Inflight-Entertainment.

Im Jahr 2000 bestellte Emirates als erste Fluggesellschaft den A380, sodass Airbus das A380-Programm mit weiteren Bestellungen anderer Fluggesellschaften offiziell starten konnte.

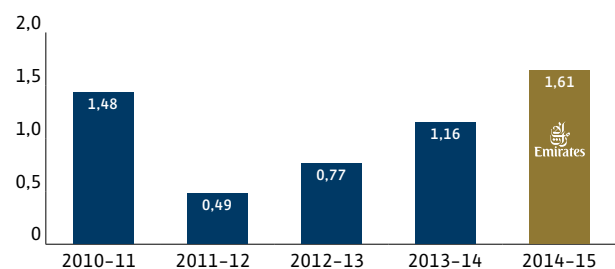
Umsatzentwicklung in Mrd. US-Dollar³:



Passagiere in Mio.:



Operativer Gewinn in Mrd. US-Dollar³:



¹ Quelle: Emirates Geschäftsberichte 2010-2015

² Quelle: http://www.worldairlineawards.com/Awards/world_airline_rating.html

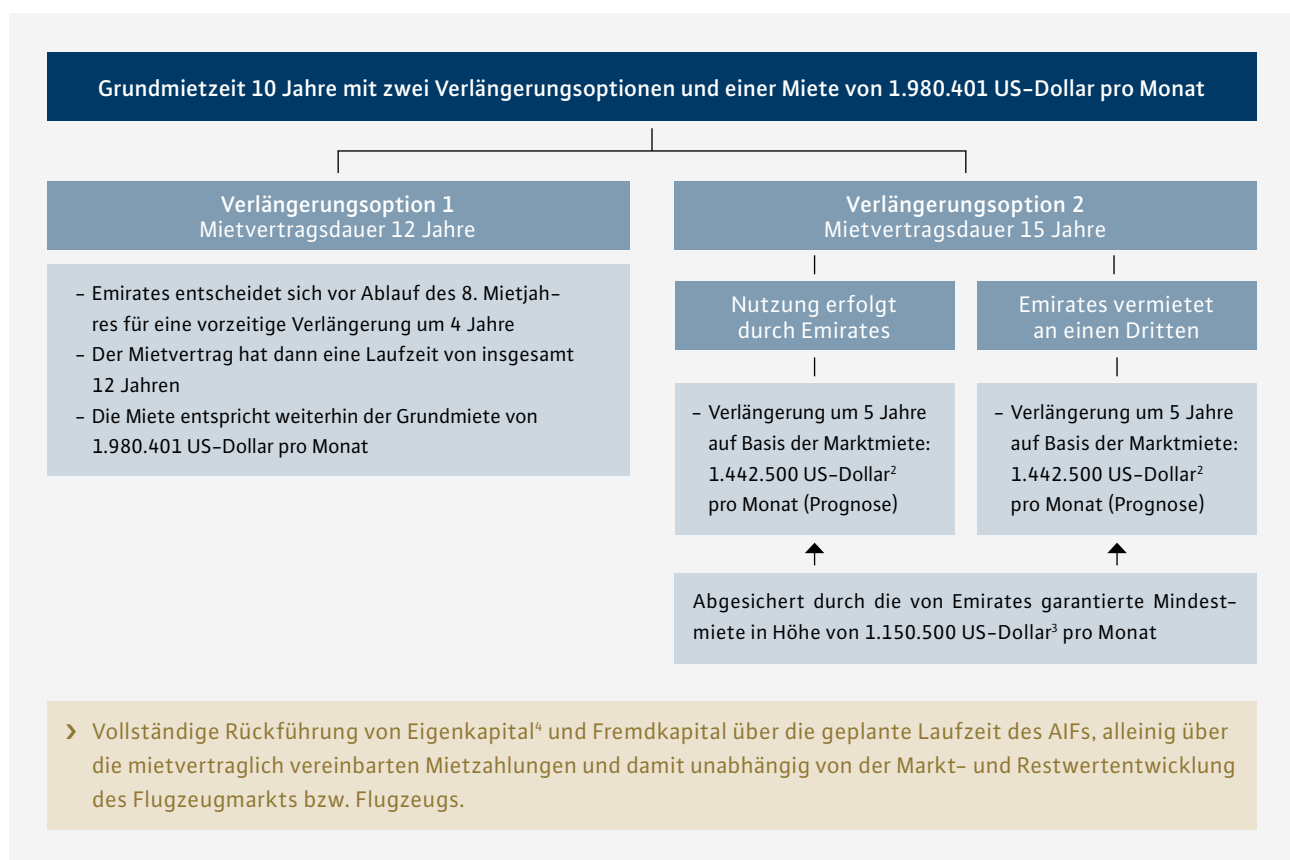
³ Umrechnungskurs US-Dollar / AED (Dirham der Vereinigten Arabischen Emirate) 1 / 3,67 gemäß Emirates Geschäftsbericht 2014/2015

Der Mietvertrag

Flight Invest 51 setzt das erfolgreiche von Hannover Leasing entwickelte Sicherheitskonzept für A380-Finanzierungen fort. Den besonderen Herausforderungen bei der Finanzierung des größten Passagierflugzeugs der Welt wird insbesondere dadurch Rechnung getragen, dass der bonitätsstarke Mieter Emirates mit der Investmentgesellschaft am 20.08.2014 einen Mietvertrag für einen fest vereinbarten Zeitraum von 10 Jahren und der Möglichkeit von zwei Verlängerungsoptionen abgeschlossen hat.

Die Ausübung der nachfolgend dargestellten Mietverlängerungsoptionen wird durch die Flottenpolitik der Airline und das dann vorherrschende Marktumfeld beeinflusst. Im Verkaufsprospekt wird davon ausgegangen, dass Emirates das Flugzeug während der Grundmietzeit von 10 Jahren und anschließend im Rahmen der Verlängerungsoption 2 für weitere 5 Jahre mietet bzw. nach der Grundmietzeit von 10 Jahren für einen Zeitraum von weiteren 5 Jahren für eine Beschäftigung des Flugzeuges zu Marktmiete sorgt.

Mietvertrag mit Emirates¹ – vereinfachte Darstellung –



Risikohinweis:

Die Entwicklung der Vergangenheit lässt keinen Schluss auf die künftige Entwicklung zu. Es besteht das Risiko einer Bonitätsverschlechterung. Emirates könnte seinen Verpflichtungen zur Übernahme der Kosten, die aus dem Betrieb und der Nutzung des Flugzeugs entstehen, nicht nachkommen. Es besteht das Risiko, dass der prognostizierte Verwertungserlös nicht erreicht wird oder das Flugzeug nicht veräußert werden kann.

¹ Ausführliche Darstellung der Mietvertragsregelung im Verkaufsprospekt auf Seite 21 ff

² Die monatliche Mietrate für diese Verlängerungsperiode erhöht sich um 208.333 US-Dollar für die Emirates-spezifische Kabinenausstattung des Flugzeugs (BFE). Bei dem BFE handelt es sich um das so genannte »Buyer Furnished Equipment«, das der Emirates-spezifischen Kabinenausstattung entspricht. Für die garantierte Mindestmiete partizipiert Emirates an über der Mindestmiete liegenden, zu diesem Zeitpunkt tatsächlich erzielbaren Marktmieten wie folgt: (1) Die Marktmiete liegt zwischen Mindestmiete und prognostizierter Miete: Emirates ist zur Zahlung der Marktmiete abzüglich 10 % der Differenz zwischen Marktmiete und Mindestmiete verpflichtet. (2) Die Marktmiete liegt bei oder über der prognostizierten Miete: Emirates ist zur Zahlung der prognostizierten Miete abzüglich 10 % der Differenz zwischen prognostizierter Miete und Mindestmiete zuzüglich 25,1 % der Differenz zwischen Marktmiete und prognostizierter Miete verpflichtet. Inkl. BFE und der Partizipation von Emirates an Marktmieten, die über der Mindestmiete liegen, wird eine Miete von 1.650.833 US-Dollar pro Monat prognostiziert.

³ Inkl. BFE entspricht die Mindestmiete 1.358.833 US-Dollar pro Monat.

⁴ Rückführung des Eigenkapitals und Fremdkapitals beruht auf der Annahme, dass Emirates seine vertraglichen Pflichten, insbesondere die Zahlung der Miete aus dem Mietvertrag vom 20.08.2014, erfüllt (vgl. Verkaufsprospekt S. 21). Ohne Berücksichtigung des Ausgabeaufschlags vor Steuern. Prognosezeitraum vom 22.08.2014–21.08.2029 unterstellt (vgl. Verkaufsprospekt S. 46).

Rückführung von Eigen- und Fremdkapital – vertraglich gesichert

Grundmietzeit:	10 Jahre
Mieter:	Emirates
Miete:	1.980.401,20 US-Dollar pro Monat

Verlängerungsoption 1:

Verlängerung im 8. Jahr um 4 Jahre
Mietzeit gesamt: 12 Jahre
Mieter: Emirates
Miete: 1.980.401,20 US-Dollar pro Monat

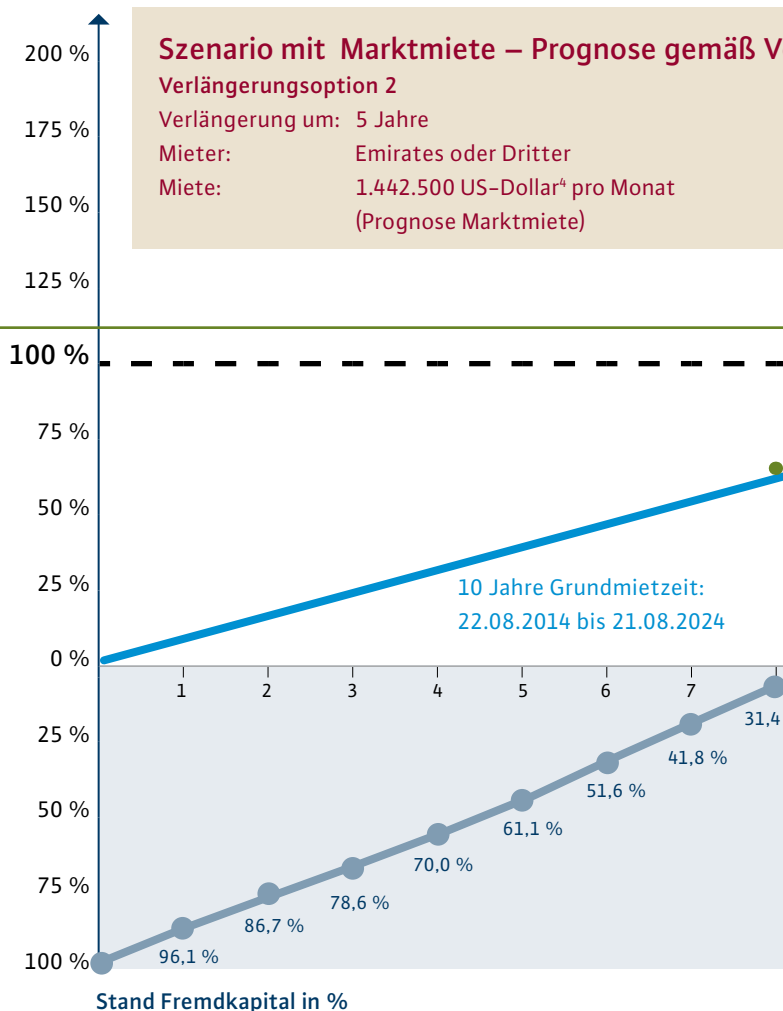
Betrieb und Wartung

Während der gesamten Mietzeit hat Emirates auf eigene Kosten die Wartung, Instandhaltung, Reparaturen und den Unterhalt des Flugzeugs samt Triebwerken und Teilen im Einklang mit den Vorgaben des Herstellers, seinen Flottenstandards und entsprechend den Vorgaben der zuständigen Luftaufsichtsbehörden zu besorgen.

Rückgabekonditionen

Die Rückgabe des Flugzeugs erfolgt entweder mit der im Flugzeug installierten Kabinausstattung oder einer zu diesem Zeitpunkt dem Standard internationaler Fluggesellschaften entsprechenden Kabinausstattung. Darüber hinaus hat Emirates das Flugzeug in einer Half-Life Condition zurückzugeben. Dies bedeutet, dass das Flugzeug und die Triebwerke nicht mehr als die Hälfte der Betriebsstunden sowie Starts und Landungen bis zur nächsten Wartung geflogen sein dürfen.

Auszahlung des Eigenkapitals in %



Sicherheitskonzept:

Unabhängig vom Marktniveau zum Zeitpunkt der Vertragsverlängerung hat s i. H. v. mindestens 1.150.500 US-Dollar zzgl. Zahlung zur Amortisation »BFE« nach Ablauf der Grundmietzeit von 10 Jahren dazu verpflichtet, einen neuen Mieter zu finden. Emirates hat sich in diesem Fall verpflichtet, die Differenz zwischen Mindestmiete und prognostizierter Marktmiete zu zahlen.

- › Vertraglich gesicherte Mindestauszahlung von rd. 100 % (kumuliert) an den Anleger
- › Das Prognoseszenario erwartet für den Anleger eine Gesamtauszahlung von rd. 100 %
- › Die im Mietvertrag mit Emirates vereinbarten Mietzahlungen sorgen für eine Rückführung des Eigenkapitals und Fremdkapitals. Grundlage der Prognose ist die Zahlungsfähigkeit des Mieters
- › Rückführung des gesamten Fremdkapitals innerhalb von 10 Jahren und 4 Monaten
- › Wartung, Instandhaltung und Reparatur werden während der Mietzeit durch Emirates sichergestellt
- › Absicherung der Mindestmiete durch Emirates.

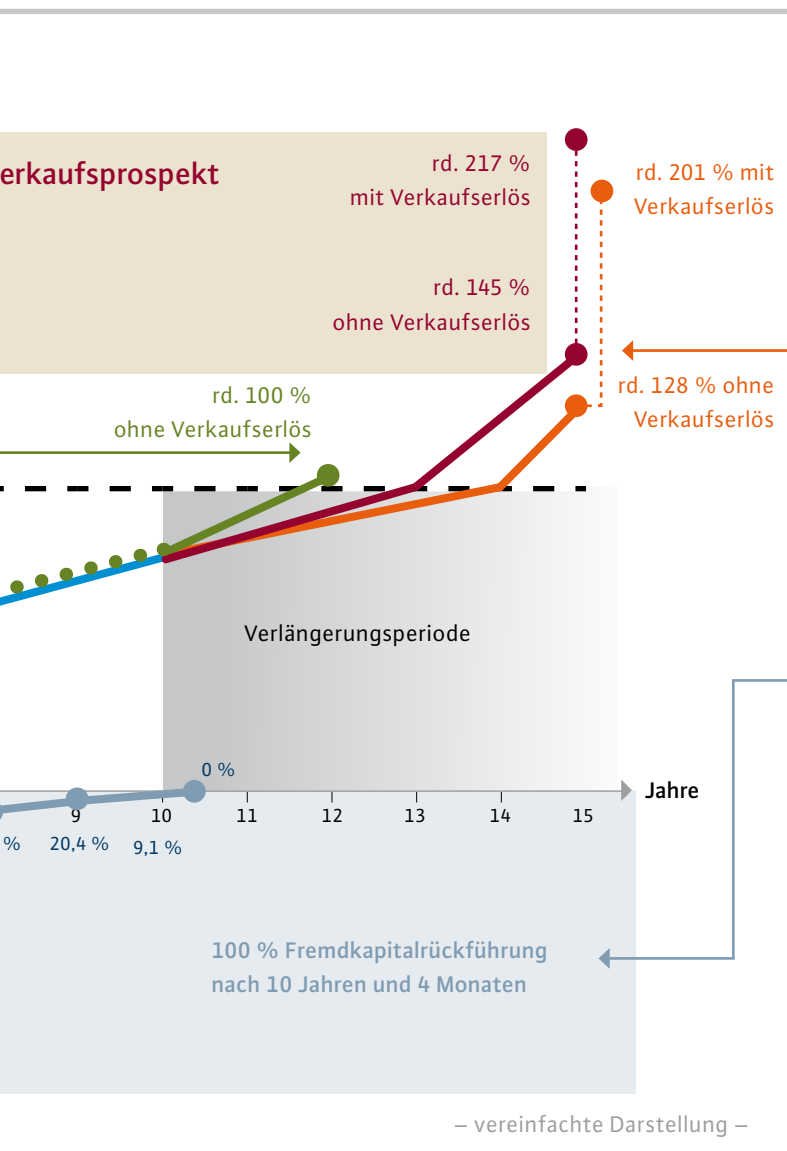
1 Rückführung des Eigenkapitals und Fremdkapitals beruht auf der Annahme, dass Emirates seine vertraglichen Pflichten, insbesondere die Zahlung der Miete aus dem Mietvertrag vom 20.08.2014, erfüllt. (vgl. Verkaufsprospekt S. 21 ff). Ohne Berücksichtigung des Ausgabeaufschlags vor Steuern. Prognosezeitraum vom 22.08.2014–21.08.2029 unterstellt (vgl. Verkaufsprospekt S. 46).

2 Auszahlung bezogen auf das Eigenkapital der Investmentgesellschaft ohne Ausgabeaufschlag vor Steuern. Es werden grundsätzlich die während des Geschäftsjahrs für Rechnung der Investmentgesellschaft angefallenen und nicht zur Kostendeckung bzw. zur Tilgung verwendeten Einnahmen an die Anleger ausgezahlt.

3 Die Mindestmiete entspricht 1.150.500 US-Dollar zzgl. »BFE« in Höhe von 208.333 US-Dollar pro Monat. Bei dem BFE handelt es sich um das so genannte »Buyer Furnished Equipment«, das der Emirates-spezifischen Kabinausstattung entspricht. Ausführliche Darstellung der Mietvertragsregelung im Verkaufsprospekt auf Seite 21 ff.

4 Die monatliche Mietrate für diese Verlängerungsperiode erhöht sich um 208.333 US-Dollar für die Emirates-spezifische Kabinausstattung des Flugzeugs (BFE). Für die garantierte Mindestmiete partizipiert Emirates an über der Mindestmiete liegenden, zu diesem Zeitpunkt tatsächlich erzielbaren Marktmieten wie folgt: (1) Die Marktmiete liegt zwischen Mindestmiete und prognostizierter Miete: Emirates ist zur Zahlung der Marktmiete abzüglich 10 % der Differenz zwischen Marktmiete und Mindestmiete verpflichtet. (2) Die Marktmiete liegt bei oder über der prognostizierten Miete: Emirates ist zur Zahlung der prognostizierten Miete abzüglich 10 % der Differenz zwischen prognostizierter Miete und Mindestmiete zuzüglich 25,1 % der Differenz zwischen Marktmiete und prognostizierter Miete verpflichtet. Inkl. BFE und der Partizipation von Emirates an Marktmieten, die über der Mindestmiete liegen, wird eine Miete von 1.650.833 US-Dollar pro Monat prognostiziert.

sichert durch Emirates¹



Szenario mit Mindestmiete

Verlängerungsoption 2

Verlängerung um: 5 Jahre
 Mieter: Emirates oder Dritter
 Miete: 1.150.500 US-Dollar pro Monat (von Emirates garantierte Mindestmiete)³

Fremdkapitalrückführung:

100 % Fremdkapitalrückführung per 22.12.2024 nach 10 Jahren und 4 Monaten

Rekonfiguration

Etwaige Rekonfigurationskosten, die in Zusammenhang mit einer Neuvermietung nach Beendigung der Grundmietzeit nach zehn Jahren entstehen, werden von Emirates übernommen.

Veräußerungserlös des Flugzeugs

Prognostizierter Veräußerungserlös nach Kosten rund 78,8 Mio. US-Dollar. Annahme, dass das Flugzeug ohne Verkaufsvermittlung durch Emirates erfolgt. Basis ist der gemäß Bewertungsgutachten ermittelte Veräußerungserlös von rund 81 Mio. US-Dollar (rund 35 % der Anschaffungskosten) abzüglich der für den Verkauf des Flugzeugs kalkulierten Kosten in Höhe von 3 % des Verkaufspreises.

... durch Emirates bei Ausübung der Verlängerungsoption 2 zur Zahlung einer Miete... verpflichtet, Sofern keine Verlängerungsoption ausgeübt wird, ist Emirates... Mieter für das Flugzeug für einen Zeitraum von fünf Jahren zu beschaffen... Miete und einer etwaig niedrigeren Marktmiete des Nachmieters auszugleichen.

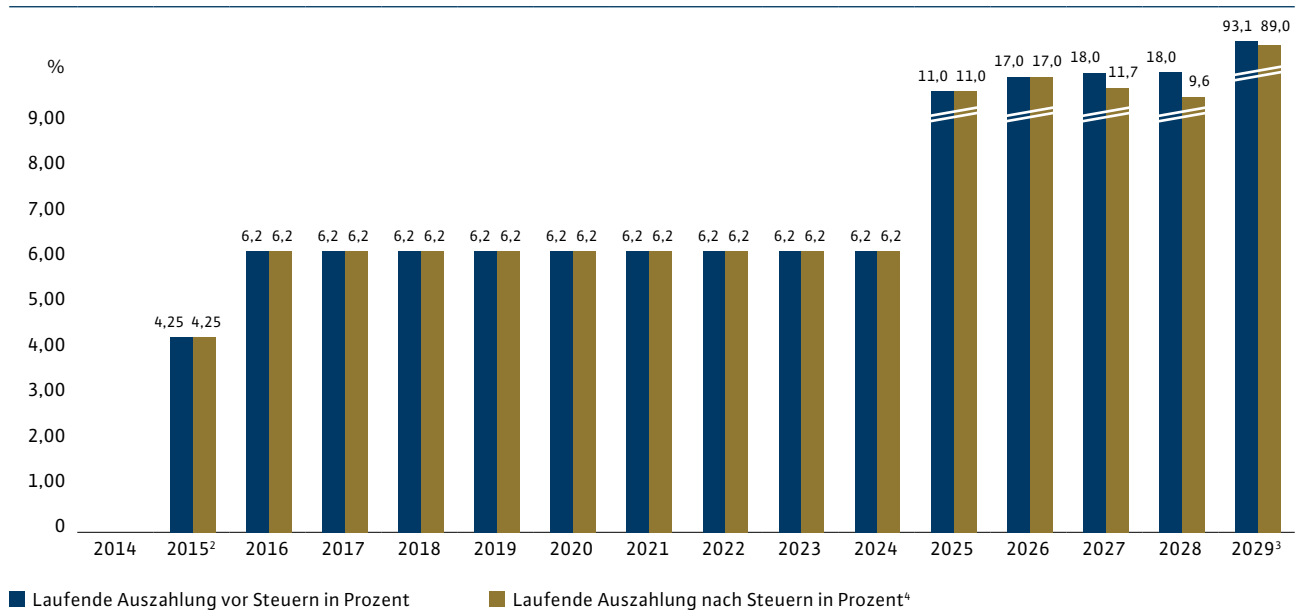
... den Anleger.¹
 ... von 217 % inklusive Verkaufserlös über die Laufzeit von 15 Jahren² (vgl. Verkaufsprospekt S. 48 / S. 49).¹
 ... eine robuste Kalkulation der prognostizierten Rückzahlungen von...
 ... Fähigkeit der Miete durch Emirates.
 ... Monaten.
 ... sdauer vom Mieter übernommen.

Risikohinweis:

Emirates könnte seinen Verpflichtungen zur Übernahme der Kosten, die aus dem Betrieb und der Nutzung des Flugzeugs entstehen, nicht nachkommen. Geringere Einnahmen und/oder höhere Ausgaben als prognostiziert können für die Investmentgesellschaft zu Liquiditätsengpässen und zu Zahlungsschwierigkeiten bis hin zu ihrer Insolvenz führen. Es besteht das Risiko, dass der prognostizierte Verwertungserlös nicht erreicht wird oder das Flugzeug nicht veräußert werden kann.

Szenario mit Marktmiete – Prognose gemäß Verkaufsprospekt¹

Prognostizierte Auszahlungen (nicht garantiert)



■ Laufende Auszahlung vor Steuern in Prozent ■ Laufende Auszahlung nach Steuern in Prozent*

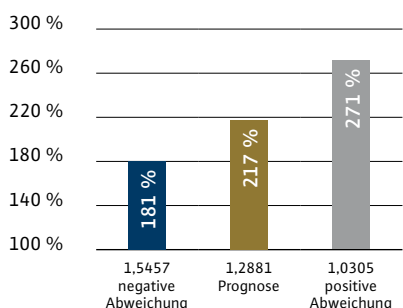
- Das Prognoseszenario erwartet für den Anleger eine Gesamtauszahlung von 217 % vor Steuern inklusive Verkaufserlös über die Laufzeit von 15 Jahren (vgl. Verkaufsprospekt S. 48 / S. 49). Auszahlung bezogen auf das Eigenkapital der Investmentgesellschaft ohne Ausgabeaufschlag.
- Die erste Auszahlung an die bereits beigetretenen Gesellschafter erfolgte prognosegemäß am 30.06.2015 (zeitanteilig für das Geschäftsjahr 2014 und den Zeitraum von Januar bis einschließlich Juni 2015). Die Auszahlungen an die Gesellschafter erfolgen ab dem Auszahlungsjahr 2016 jährlich im Juni für die vorangegangenen zwölf Monate.
- Ausschüttung an die Anleger nach Verkauf des Anlageobjekts (inklusive der laufenden Auszahlungen für den Zeitraum 07.2028 bis 08.2029)
- Unterstellter persönlicher Einkommensteuersatz in Höhe von 47,48 % (45 % + 5,5 % Solidaritätszuschlag)

Aussichten für die Kapitalrückzahlung und Erträge unter verschiedenen Marktbedingungen

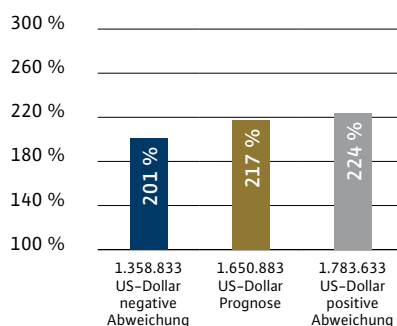
Der AIF wird neu aufgelegt. Es liegen daher keine Daten zu früheren Wertentwicklungen vor. Unter Berücksichtigung verschiedener Marktbedingungen sind nachfolgend drei Szenarien einer potenziellen Wertentwicklung dargestellt. Jeweils eine für die wirtschaftliche Entwicklung der Investmentgesellschaft wesentliche Einflussgröße wurde variiert. Vergleichsparameter sind die über eine Laufzeit von rund 15 Jahren prognostizierte Gesamtauszahlung an die Anleger in Prozent ihrer Kommanditeinlage (ohne Ausgabeaufschlag). Der jeweils mittlere Wert bildet die Basisprognose für die Investmentgesellschaft. Das Szenario zur Anschlussmietra-

te und das Szenario zu den Wechselkursänderungen stellt in dem jeweils dargestellten negativen Fall nicht den ungünstigsten anzunehmenden Fall dar. Es kann auch zu darüber hinausgehenden negativen Abweichungen kommen. Ebenso können auch mehrere Abweichungen kumuliert eintreten. Hierdurch können sich die Einflussfaktoren ausgleichen oder aber in ihrer Gesamtwirkung verstärken. Der Einfluss von weiteren hier nicht genannten Faktoren auf die Entwicklung des AIF kann nicht ausgeschlossen werden. Prognosen sind kein zuverlässiger Indikator für zukünftige Wertentwicklungen. Erfahrungsgemäß nimmt die Prognosesicherheit ab, je weiter sie in die Zukunft gerichtet ist.

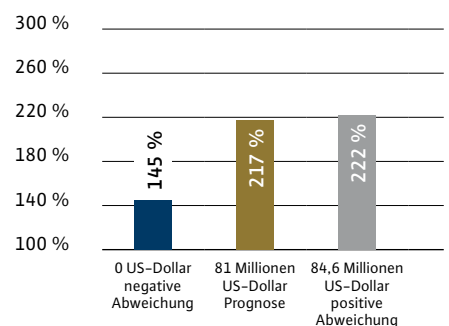
Abweichender Wechselkurs Euro / USD¹



Abweichende Anschlussmietrate



Abweichender Veräußerungserlös



¹ Konzeptionsgemäß erfolgen alle Auszahlungen an die Anleger in US-Dollar. Wechselkursänderungen können auftreten, sofern der Anleger seine Auszahlung in Euro und nicht in US-Dollar wünscht.

Beispielrechnung für eine Kommanditbeteiligung in Höhe von 105.000 US-Dollar (inkl. Ausgabeaufschlag) –PROGNOSE–

Jahr	Investition	Gebundenes Kapital vor Auszahlung (nach Steuern)	Auszahlung (vor Steuern)		Steuerbelastung in US-Dollar	Gebundenes Kapital nach Auszahlung (nach Steuern)
			in US-Dollar	in % ¹		
2014	-105.000	-105.000	0	0,00 %	0	-105.000
2015		-105.000	4.250	4,25 %	0	-100.750
2016		-100.750	6.200	6,20 %	0	-94.550
2017		-94.550	6.200	6,20 %	0	-88.350
2018		-88.350	6.200	6,20 %	0	-82.150
2019		-82.150	6.200	6,20 %	0	-75.950
2020		-75.950	6.200	6,20 %	0	-69.750
2021		-69.750	6.200	6,20 %	0	-63.550
2022		-63.550	6.200	6,20 %	0	-57.350
2023		-57.350	6.200	6,20 %	0	-51.150
2024		-51.150	6.200	6,20 %	0	-44.950
2025		-44.950	11.000	11,00 %	0	-33.950
2026		-33.950	17.000	17,00 %	0	-16.950
2027		-16.950	18.000	18,00 %	6.257	-5.207
2028		-5.207	18.000	18,00 %	8.390	+4.403
2029		+4.403	20.784	20,78 %	4.077	+21.110
Summe			144.834	144,83 %	18.724	
2029 Verkauf		+21.110	72.321	72,32 %	0	+93.431
Gesamtergebnis			217.155	217,16 %²	18.724	

Rundungsbedingte Differenzen sind möglich. Unterstellter persönlicher Einkommensteuersatz in Höhe von 47,48 % (45 % + 5,5 % Solidaritätszuschlag).

1 Auszahlung bezogen auf eine Kommanditbeteiligung in Höhe von 100.000 US-Dollar (ohne Ausgabeaufschlag)

2 Die erste Auszahlung an die bereits beigetretenen Gesellschafter erfolgte prognosegemäß am 30.06.2015 (zeitanteilig für das Geschäftsjahr 2014 und den Zeitraum von Januar bis einschließlich Juni 2015). Die Auszahlungen an die Gesellschafter erfolgen ab dem Auszahlungsjahr 2016 jährlich im Juni für die vorangegangenen zwölf Monate. Das Gesamtergebnis verringert sich für später beitretende Anleger entsprechend.

Investitions- und Finanzplan der Investmentgesellschaft¹

	in US-Dollar	in Prozent der Gesamtinvestitionskosten
Mittelverwendung		
Anschaffungs- und Herstellungskosten	230.000.000	91,78 %
Kaufpreis des Flugzeugs	230.000.000	91,78 %
Ausgabeaufschlag und Initialkosten	20.217.700	8,07 %
Konzeption des AIF	4.000.000	1,60 %
Verkaufs- und Werbeunterlagen	1.000.000	0,40 %
Eigenkapitalvermittlung (inkl. Ausgabeaufschlag)	9.803.700	3,91 %
Fremdkapitalvermittlung	2.724.000	1,09 %
Platzierungsgarantie	2.560.000	1,02 %
Einrichtung Verwahrstelle	130.000	0,05 %
Liquiditätsreserve	374.800	0,15 %
Gesamtinvestitionskosten	250.592.500	100,00 %
Mittelherkunft		
Eigenkapital	108.946.000	43,48 %
Emissionskapital	108.930.000	43,47 %
Gründungsgesellschafter	16.000	0,01 %
Ausgabeaufschlag	5.446.500	2,17 %
Fremdkapital	136.200.000	54,35 %
Gesamtfinanzierung	250.592.500	100,00 %

Rundungsbedingte Differenzen sind möglich.

1 Detaillierte Darstellung und Erläuterungen siehe Verkaufsprospekt S. 45 ff.

Risikohinweis:

Geringere Einnahmen und/oder höhere Ausgaben als prognostiziert können für die Investmentgesellschaft zu Liquiditätsengpässen und zu Zahlungsschwierigkeiten bis hin zu ihrer Insolvenz führen.

AIF im Überblick

Anlageobjekt

Art des Investitionsvermögens	Geschlossener inländischer Publikums-AIF
Kapitalverwaltungsgesellschaft	HANNOVER LEASING Investment GmbH
Investmentgesellschaft	HL Flight Invest 51 GmbH & Co. geschlossene Investment-KG
Verwahrstelle	State Street Bank GmbH, München
Anlageobjekt	1 Airbus A380-800, Herstellerseriennummer MSN158 Auslieferung am 22.08.2014 erfolgt.
Mieter	Emirates
Mietvertrag	Am 20.08.2014 wurde der Mietvertrag abgeschlossen. 10 Jahre Grundmietzeit ab Übernahme des Flugzeuges mit fest vereinbarter Mietrate über diese Laufzeit. Zwei Verlängerungsoptionen auf 12 bzw. 15 Jahre
Investmentwährung	US-Dollar
Mindestbeteiligung	US-Dollar im Gegenwert von mindestens 20.000 Euro und ein ganzzahliges Mehrfaches von 1.000 US-Dollar zzgl. 5 % Ausgabeaufschlag

Kaufpreis des Airbus A380-800 MSN 158

Kaufpreis	230.000.000 US-Dollar
Kaufvertrag	Der Kaufvertrag beinhaltet das Flugzeug mit der Emirates-spezifischen Kabinenausstattung (»BFE«).
Kaufpreiszahlung	Am 22.08.2014 wurde der Kaufpreis von der Investmentgesellschaft bezahlt.
Verkehrswert Kauf ¹	213.670.000 US-Dollar Abgeleitet aus 4 unabhängigen Verkehrswertgutachten für das Flugzeug ohne Kabinenausstattung. Die Emirates-spezifische Kabinenausstattung hat einen Wert von rd. 30 Mio. US-Dollar.

Gesamtfinanzierung des AIF²

Gesamtfinanzierung ³	250.592.500 US-Dollar
Eigenkapital (ohne Ausgabeaufschlag)	108.946.000 US-Dollar
Ausgabeaufschlag	5.446.500 US-Dollar
Fremdkapital	136.200.000 US-Dollar
Finanzierende Bank	jeweils 50 % DekaBank Deutsche Girozentrale (Deka) und Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale (Helaba)
Zins	4,435 % p. a., fix für gesamte Laufzeit
Investitionsquote ⁴	91,78 %

1 Verkaufsprospekt Kapitel 4 / 4.2.7 »Bewertungsgutachten«, Seite 20

2 Verkaufsprospekt Kapitel 4 »Vermögensgegenstände und wesentliche Angaben zu deren Verwaltung«, Seite 18 f, Unterkapitel 4.6. »Darlehensvertrag«, Seite 24 f.

3 inklusive Ausgabeaufschlag

4 Anteil des Flugzeugkaufpreises an Gesamtfinanzierung

Laufzeit und Verkauf

Prognosezeitraum	15 Jahre
Prognostizierte Laufzeit	Die Investmentgesellschaft besteht grundsätzlich bis zum 31.12.2029 (Gesellschaftslaufzeit). Die rund 15-jährige Laufzeit der Investmentgesellschaft kann sich gemäß den Regelungen des Gesellschaftsvertrags auf 17 bzw. 19 Jahre verlängern, sodass der AIF spätestens nach 19 Jahren endet. Eine ordentliche Kündigung während der Laufzeit der Investmentgesellschaft (einschließlich etwaiger Verlängerungen) ist ausgeschlossen. Der Anleger hat kein Recht, seinen Anteil an der Investmentgesellschaft zurückzugeben. Das Recht zur außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.
Empfehlung	Dieser Fonds ist unter Umständen für Anleger nicht geeignet, die ihr Geld innerhalb eines Zeitraums von mindestens 15 Jahren (ggf. Verlängerung der Laufzeit auf 17 bzw. 19 Jahre) aus dem Fonds wieder zurückziehen wollen.
Verkauf	Das Flugzeug soll prognosegemäß 15 Jahre nach Übernahme veräußert werden.
Prognostizierter Veräußerungserlös¹	Rund 81.000.000 US-Dollar (ohne Berücksichtigung von Nebenkosten) für das geplante Verkaufsjahr 2029. Durchschnittswert nach Streichung des höchsten und des niedrigsten prognostizierten Gutachtenwertes aus 4 Bewertungsgutachten.

Auszahlungsprognose²

Geplante laufende Auszahlungen³	2015: 4,25 % (für den Zeitraum 09.2014 bis 06.2015 bereits erfolgt) 2016 – 2024: 6,2 % p. a. 2025: 11 % p. a. 2026 : 17 % p. a. 2027 – 2028: 18 % p. a.
geplante Auszahlungstermine⁴	jährlich im Juni, erstmals im Jahr 2015
geplante Schlussauszahlung⁵	2029 : 93,11 %
geplante Gesamtauszahlung⁶	2014 – 2029: 217 %
Anlegerkreis	Das Investmentvermögen eignet sich für Anleger, die in US-Dollar investieren wollen, eine mittelbare Sachwertanlage in ein Flugzeug des Typs A380-800 suchen und dabei bereit sind, sich an einem geschlossenen inländischen Publikums-AIF zu beteiligen, dessen Laufzeit voraussichtlich 15 Jahre beträgt.

1 Verkaufsprospekt Kapitel 4 / 4.2.7 »Bewertungsgutachten«, Seite 20

2 Verkaufsprospekt Kapitel 8 »Ermittlung und Verwendung der Erträge«, Seite 45 f

3 Auszahlung bezogen auf das Eigenkapital der Investmentgesellschaft ohne Ausgabeaufschlag vor Steuern. Es werden grundsätzlich die während des Geschäftsjahrs für Rechnung der Investmentgesellschaft angefallenen und nicht zur Kostendeckung bzw. zur Tilgung verwendeten Einnahmen an die Anleger ausgezahlt.

4 Die erste Auszahlung an die bereits beigetretenen Gesellschafter erfolgte prognosegemäß am 30.06.2015 (zeitanteilig für das Geschäftsjahr 2014 und den Zeitraum von Januar bis einschließlich Juni 2015). Die Auszahlungen an die Gesellschafter erfolgen ab dem Auszahlungsjahr 2016 jährlich im Juni für die vorangegangenen zwölf Monate.

5 Gewinnausschüttung an die Anleger nach Verkauf des Anlageobjekts inklusive der laufenden Auszahlungen für den Zeitraum 07.2028 bis 08.2029

6 Kumuliert. Auszahlung bezogen auf das Eigenkapital der Investmentgesellschaft ohne Ausgabeaufschlag vor Steuern. Die erste Auszahlung an die bereits beigetretenen Gesellschafter erfolgte prognosegemäß am 30.06.2015 (zeitanteilig für das Geschäftsjahr 2014 und den Zeitraum von Januar bis einschließlich Juni 2015). Die Auszahlungen an die Gesellschafter erfolgen ab dem Auszahlungsjahr 2016 jährlich im Juni für die vorangegangenen zwölf Monate. Das Gesamtergebnis verringert sich für später beitretende Anleger entsprechend.



Steuern^{1, 2}

Einkunftsart	Plangemäß überwiegend Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung sowie aus Kapitalvermögen für die Zinserträge der Liquiditätsreserve
Abschreibung	Das Flugzeug wird steuerlich gemäß AfA-Tabelle über 12 Jahre abgeschrieben.
Steuerbelastung³	2014 bis 2026: 0,00 % 2027: 6,26 % 2028: 8,39 % 2029: 4,08 %
Steuerfreie Auszahlungen	2014 bis 2029: rd. 126 % (Prognose)
Veräußerungsgewinn bei Verkauf	steuerfrei, Verkauf des Flugzeugs geplant in 2029 (Prognose)
Gesamtauszahlung⁴ (Prognoseszenario 15 Jahre)	rd. 217 % inkl. Veräußerungserlös vor Steuern, rd. 198 % inkl. Veräußerungserlös nach Steuern ³

1 Verkaufsprospekt Kapitel 9 »Kurzangaben über die für den Anleger bedeutsamen Steuervorschriften«, Seite 50 f

2 Abhängig von persönlichen Umständen des Anlegers

3 Unterstellter persönlicher Einkommensteuersatz in Höhe von 47,48 % (45 % + 5,5 % Solidaritätszuschlag).

4 Die erste Auszahlung an die bereits beigetretenen Gesellschafter erfolgte prognosegemäß am 30.06.2015 (zeitanteilig für das Geschäftsjahr 2014 und den Zeitraum von Januar bis einschließlich Juni 2015). Die Auszahlungen an die Gesellschafter erfolgen ab dem Auszahlungsjahr 2016 jährlich im Juni für die vorangegangenen zwölf Monate. Das Gesamtergebnis verringert sich für später beitretende Anleger entsprechend.

Kosten¹

Ausgabeaufschlag	5 % der vom Anleger gezeichneten Kommanditeinlage
Rücknahmeabschlag	Eine Rücknahme von Anteilen ist nicht möglich.
Initialkosten ²	einmalig 13,56 % der Kommanditeinlage
Laufende Kosten	bis zu 0,82 % des durchschnittlichen Nettoinventarwerts ³

Kosten, die der Fonds unter bestimmten Umständen zu tragen hat

An die Wertentwicklung des Fonds gebundene Gebühren

Die KVG kann für die Verwaltung der Investmentgesellschaft je ausgegebenen Anteil eine erfolgsabhängige Vergütung in Höhe von bis zu 25 % (Höchstbetrag) des Betrags erhalten, um den der Anteilwert am Ende der Abrechnungsperiode unter Berücksichtigung bereits geleisteter Auszahlungen den Ausgabepreis zuzüglich einer jährlichen Verzinsung von 7,7 % übersteigt (absolut positive Anteilwertermittlung), jedoch

insgesamt höchstens bis zu 10 % des durchschnittlichen Nettoinventarwerts der Investmentgesellschaft in der Abrechnungsperiode. Die Abrechnungsperiode beginnt mit der Auflage des Investmentvermögens und ist nach der Veräußerung der Vermögensgegenstände beendet.

Einzelfallbedingt können dem Anleger eigene Kosten aus Anlass seiner Beteiligung an der Investmentgesellschaft entstehen, wie z. B. bei einer Eintragung ins Handelsregister, bei Erwerb, Übertragung oder Veräußerung des Anteils oder bei der Ausübung von Mitbestimmungs- und Kontrollrechten.

Risikohinweis:

Es besteht das Risiko einer Rückabwicklung der Investmentgesellschaft, sofern das Kommanditkapital nicht platziert werden kann und der Platzierungsgarant seiner Verpflichtung aus der Platzierungsgarantie nicht nachkommt. Sofern die Investmentgesellschaft nicht in der Lage ist, ihren Verpflichtungen aus der langfristigen Fremdfinanzierung, wie Zins und Tilgung, vollständig nachzukommen, kann dies zu einer Auszahlungssperre führen. Zudem haben die Banken das Recht, weitere bankübliche Sicherheiten zu verlangen oder das Darlehen zu kündigen und fällig zu stellen. Änderungen der steuerlichen, rechtlichen und/oder regulatorischen Rahmenbedingungen in Deutschland und in den Vereinigten Arabischen Emiraten (ggf. auch rückwirkend) sowie unvorhergesehene tatsächliche Entwicklungen können sich auf die Ertragslage bzw. Werthaltigkeit des AIF nachteilig auswirken. Geringere Einnahmen und/oder höhere Ausgaben als prognostiziert können für die Investmentgesellschaft zu Liquiditätseingüssen und zu Zahlungsschwierigkeiten bis hin zu ihrer Insolvenz führen.

¹ Verkaufsprospekt Kapitel 7 »Kosten«, Seite 42 f

² Neben dem Ausgabeaufschlag erhalten die KVG, der Platzierungsgarant und die Verwahrstelle in der Beitrittsphase einmalige Vergütungen in Höhe von insgesamt 13,56 % der Kommanditeinlage (Initialkosten). Der Ausweis der Initialkosten erfolgt in Höhe der Nettobeträge.

³ Der Wert des AIF / der Investmentgesellschaft wird aufgrund der jeweiligen Verkehrswerte der zu ihm gehörenden Vermögensgegenstände abzüglich der aufgenommenen Kredite und sonstigen Verbindlichkeiten ermittelt.

20 Jahre Flugzeugfinanzierung

Kernkompetenz Flugzeuge¹

Hannover Leasing ist seit 1994 im Bereich der Flugzeugfinanzierungen aktiv. Mit 47 Leasingfonds, vier unternehmerischen Fonds und einem alternativen Investmentfonds (AIF) für private Anleger sowie weiteren Finanzierungstransaktionen wurde bislang ein Gesamtinvestitionsvolumen von rund 2,9 Milliarden Euro realisiert. Im Durchschnitt konnte bei bereits aufgelöstem Investmentvermögen eine Rendite von 11 % erzielt werden.

Flugzeuge als Investitionsobjekt

Durch ihre Langlebigkeit und Wertstabilität eignen sich Flugzeuge besonders als Investitionsobjekte für Geschlossene Fonds. Aufgrund der strengen Wartungsvorschriften werden die Maschinen über Jahrzehnte hinweg in einem sehr guten Zustand erhalten. Zugleich sind sie sehr fungible Investitionsgüter in einem internationalen, hochprofessionellen Markt, der Investoren gute Perspektiven bei der Verwertung bzw. Veräußerung bietet – einem Markt, der dem Investor Betriebskostenrisiken abnimmt und zudem schnelle Fremdkapitaltilgung und im Vergleich hohe Eigenkapitalrenditen zulässt.

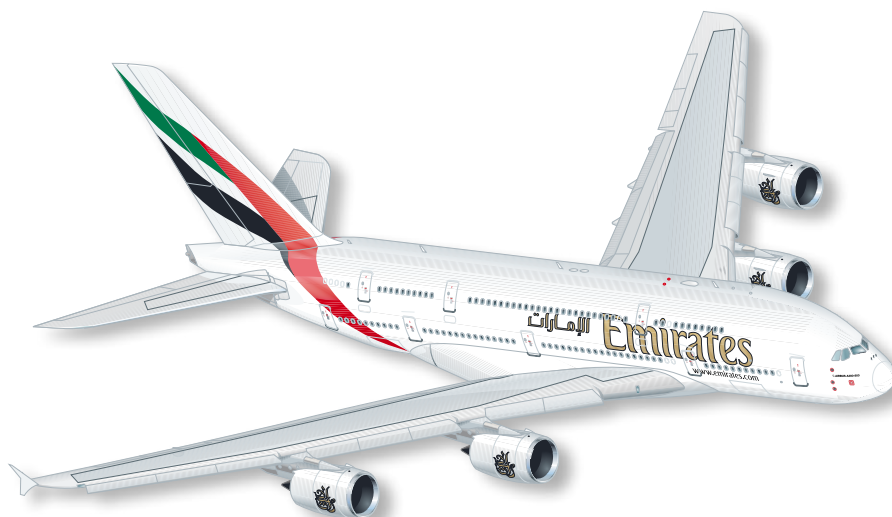
Hannover Leasing konzentriert sich zum einen auf Maschinen der Airbus A320-Familie, die in großen Stückzahlen hergestellt und von zahlreichen Fluggesellschaften eingesetzt werden. Wartungs- und Rekonfigurationsrisiken sind daher überschaubar und es gibt in nahezu jeder Marktphase eine Vielzahl von Möglichkeiten bei der Verwertung bzw. Veräußerung des Flugzeugs.

Darüber hinaus hat sich Hannover Leasing in den letzten Jahren eine Expertise in der Finanzierung von Airbus A380-Flugzeugen erarbeitet. So finanzierte man im Sommer 2010 mit dem »Flight Invest 49« einen ersten Flugzeugfonds mit einem Airbus A380, der langfristig an Singapore Airlines vermietet ist. Das hierfür erarbeitete Sicherheitskonzept fand vielfach Beachtung und wurde äußerst positiv besprochen und bewertet. Im Herbst 2012 wurde auf Basis des bereits bewährten Sicherheitskonzepts gemeinsam mit dem Mieter Emirates der A380-Fonds »Flight Invest 50« konzipiert. Dieser ist der Vorgängerfonds des hier angebotenen »Flight Invest 51« und damit der dritte Fonds im Bunde der Hannover-Leasing-A380-Fonds-Familie.



1 Quelle: Hannover Leasing Performance-Bericht 2014





20 Jahre Hannover-Leasing-Flugzeugfinanzierung

Anzahl	Flugzeugtyp	Leasingnehmer	Gesamtinvestitionsvolumen in Tausend
2	Airbus A380	Emirates	467.462 US-Dollar
1	Airbus A380	Singapore Airlines	195.616 US-Dollar
2	Airbus A330-200	Cathay Pacific Airways	171.488 Euro
4	Airbus A330-200	Airtours	500.560 Euro
1	Airbus A321	Austrian Airlines	41.235 Euro
2	Airbus A321	Air Berlin	64.823 Euro
1	Airbus A320	Airtours	25.298 Euro
4	Airbus A320	China Southern	179.990 Euro
6	Airbus A320	GATX Capital Cooperation	202.298 Euro
11	Airbus A320	Northwest Airlines	458.431 Euro
5	Airbus A320	United Airlines	279.711 Euro
4	Airbus A319	Air Canada	113.711 Euro
8	Airbus A319	United Airlines	263.277 Euro
3	Embraer EMB120	Luxair S.A.	19.210 Euro
2	AVRO RJ 100	Crossair Limited	38.967 Euro
2	Fokker 70	Austrian Airlines	35.951 Euro
1	Gulfstream V	Allied Irish Bank	33.796 Euro
1	Gulfstream V	Corporate Operator	32.418 Euro



Hannover Leasing:
20 Jahre erfolgreiche Flugzeugfinanzierungen

Wichtige Hinweise

© HANNOVER LEASING Investment GmbH, Stand: 01.10.2015

Diese Produktinformation beschreibt neben dem Verkaufsprospekt nach §268 Abs. 1 KAGB einige ausgewählte Aspekte dieser Beteiligung am geschlossenen inländischen Publikums-AIF »HL Flight Invest 51 GmbH & Co. geschlossene Investment-KG« und stellt nicht den Verkaufsprospekt dar.

Die in dieser Produktinformation enthaltenen Angaben haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit und stellen kein Angebot und keine Anlageberatung dar. Eine Anlageentscheidung kann nicht auf Basis des vorliegenden Dokuments »Produktinformation«, sondern ausschließlich auf Grundlage des Verkaufsprospekts nach §268 Abs. 1 KAGB inkl. dessen Anlagen (Anlagebedingungen, Gesellschaftsvertrag, Treuhandvertrag, ggf. etwaige Nachträge) einschließlich Nachtrag Nr. 1 vom 18.03.2015 und Nachtrag Nr. 2 vom 09.04.2015 sowie der wesentlichen Anlegerinformationen (WAI) nach §268 Abs. 1 KAGB getroffen werden.

Der Verkaufsprospekt (einschließlich etwaiger Nachträge) sowie die WAI in ihrer jeweils aktuellen Fassung sind während der Platzierungsphase des Zeichnungskapitals der Investmentgesellschaft kostenlos und in deutscher Sprache auf der Internetseite www.hannover-leasing.de erhältlich oder können bei HANNOVER LEASING Investment GmbH, Wolfratshauer Straße 49, 82049 Pullach angefordert werden.

Interessenten wird empfohlen, vor Unterzeichnung der Beitrittserklärung alle genannten Unterlagen in der jeweils gültigen Fassung aufmerksam zu lesen und sich gegebenenfalls von einem fachkundigen Dritten beraten zu lassen.

Die in diesen Produktinformationen enthaltenen Prognosen sind kein verlässlicher Indikator für die zukünftige Entwicklung des geschlossenen inländischen Publikums-AIF »HL Flight Invest 51 GmbH & Co. geschlossene Investment-KG«.

Die steuerliche Behandlung ist von den persönlichen Verhältnissen des jeweiligen Anlegers abhängig.

Künftige Änderungen der steuerlichen und/oder rechtlichen Rahmenbedingungen sind nicht auszuschließen.

Bildnachweis: Emirates