

ASSET RESEARCH

Dr. Peters GmbH & Co. KG („Dr. Peters“)
Dr. Peters DS-Fonds Nr.133
Flugzeugfonds VIII

- FondsPortrait

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Allgemeine Hinweise.....	3
Emissionshaus Dr. Peters	4
Grundlagen des Fondskonzeptes DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII.....	4
Investitionsumfeld	6
Einnahmenkonzept	7
Leasingnehmer Emirates.....	9
Investition und Finanzierung.....	10
Kaufpreis.....	10
Finanzierungsstruktur	10
Zinssicherungsgeschäft	11
Zwischenfinanzierungsdarlehen	11
Fondsnebenkosten	11
Operativer Managementpartner Doric.....	12
Exitplanung.....	13
Erfolgsbeteiligungen.....	13
Anlegerprognose.....	14
Auszahlungsprognose	14
Fazit	15

Allgemeine Hinweise

In den Analysen von FondsMedia werden Informationen des Beteiligungsprospektes genutzt. Sofern sinnvoll, werden weiterhin externe Gutachten o.ä. herangezogen. Für Vergangenheitswerte gilt, dass es keinerlei Garantie oder Gewähr dafür, dass diese oder vergleichbare Ergebnisse auch in der Zukunft eintreten. Identisches gilt für Prognosen gleich welcher Art. Es liegt daher nicht in der Absicht von FondsMedia, vergangene oder prognostizierte Ergebnisse als Indikator für zukünftige Ergebnisse oder Zukunftserwartungen zu deklarieren. Im Mittelpunkt dieser Untersuchung steht der Beteiligungsprospekt vom 25.09.2008 und der Nachtrag zum Verkaufsprospekt mit Stand 08.05.2009.

Die für die Analysen genutzten Quellen werden allgemein für glaubwürdig und zuverlässig befunden. FondsMedia übernimmt jedoch keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen FondsMedia, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden, sind grundsätzlich ausgeschlossen.

Die Inhalte der Analysen und Studien von FondsMedia dienen lediglich der Information und stellen keine Anlageberatung, Empfehlung oder Aufforderung für eine Investition dar.

Alle in den Analysen und Studie genannten und ggf. durch Dritte geschützten Marken- und Warenzeichen unterliegen uneingeschränkt den Bestimmungen des jeweils gültigen Kennzeichnungsrechts und den Rechten der jeweiligen eingetragenen Eigentümer. Allein aus der bloßen Nennung ist nicht der Schluss zu ziehen, dass Marken- und Warenzeichen nicht durch Rechte Dritter geschützt sind.

Das Urheberrecht für veröffentlichte, von FondsMedia selbst erstellte Objekte verbleibt allein bei FondsMedia. Eine Vervielfältigung oder Verwendung der Grafiken und Texte dieser Publikation in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen ist ohne ausdrückliche Einwilligung von FondsMedia nicht gestattet. Entsprechendes gilt gegenüber Dritten.

Der Vermögenszuwachs errechnet sich aus der Summe aller Mittelrückflüsse nach Steuern, von denen die Beteiligung plus Agio abgezogen wird. Der verbleibende Überschuss wird dann durch die Laufzeit geteilt. Der Vermögenszuwachs ist im Gegensatz zur Methode des internen Zinsfußes mit den Ergebnissen anderer Anlageklassen problemlos vergleichbar.

Hamburg, im Juli 2009

Emissionshaus Dr. Peters

Die Dr. Peters-Gruppe mit Sitz in Dortmund hat den ersten geschlossenen Fonds im Jahr 1975 platziert und blickt damit auf rd. 35 Jahre Marktpräsenz. Heute umfasst das DS-Fondsportfolio 137 aufgelegte Fonds. Bisher investierte die Dr. Peters Gruppe ca. EUR 6,0 Mrd. in Flugzeuge, Schiffe, Immobilien und den Zweitmarkt von US-Lebensversicherungen. Das für rd. 70.000 Beteiligungen eingezahlte Eigenkapital beträgt rund 3,0 Mrd. Euro.

Ab dem Jahr 2007 hat Dr. Peters insgesamt zehn Flugzeugfonds mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. EUR 1,16 Mrd. emittiert. Im einzelnen wurden vier Airbus A380-800, drei BOEING 777-300ER, eine BOEING 777-200LR und zwei Airbus A319 angekauft. Für die ersten drei Flugzeugfonds mit Platzierung im Berichtsjahr der Leistungsbilanz (31.12.2007) wurden die Auszahlungen und Tilgungen prospektgemäß realisiert.

Anleger des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII (nachfolgend auch als Fondsgesellschaft bezeichnet) bauen mit Dr. Peters auf einen sehr erfahrenen Partner, der sich rasch zum führenden Anbieter von Flugzeugfonds positionieren konnte. Der Marktanteil im Jahr 2008 liegt gemessen am platzierten Eigenkapitalvolumen bei ca. 43,0% (Quelle: Feri Euro Rating Services AG, Gesamtmarktstudie der Beteiligungsmodelle, 2009).

Grundlagen des Fondskonzeptes DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII

Anleger beteiligen sich als Kommanditisten an der DS-Rendite-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII GmbH & Co. KG, die in ein Langstreckenflugzeug des Typs Boeing 777-300ER investiert. Die Ablieferung des Flugzeuges und Übernahme durch die Fondsgesellschaft erfolgte am 30. April 2009. Es bestehen damit keinerlei Ablieferungsrisiken.

Die Übergabe des Flugzeuges erfolgte vier Wochen später als prospektiert, was aus einem Streik bei dem Hersteller The Boeing Company (Boeing) im Herbst 2008 resultiert. Da der zehnjährige Leasingvertrag mit dem Tag der Übergabe begann, verlängert sich die Einnahmensicherheit um einen Monat. Insofern führt die verspätete Ablieferung nicht zu langfristigen Nachteilen. Verkäuferin des Flugzeuges ist der Hersteller Boeing.

Mit dem DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII handelt es sich um einen US\$-Fonds. Die Mindestbeteiligung beträgt US\$ 20.000 zzgl. 5% Agio. Die Auszahlungen erfolgen wahlweise auf ein US\$-Konto oder auf ein EUR-Konto.

Die Zeichnungsfrist endet spätestens zum 29. Juni 2010. Für die geringfügig anfallenden Positionen in der Prognoserechnung die in Euro anfallen, wird durchgängig ein Wechselkurs von 1 EUR = 1,55 US\$ kalkuliert. Hierunter fallen die Positionen „Sonstige Kosten“ in der Investitionsphase mit einem Investitionsanteil von 0,6% und im Anschluss die laufende Fondsverwaltung, die ca. 3,5% der geplanten Leasingeinnahmen ausmachen.

Die Fondsgesellschaft erzielt aus dem Verleasen des Flugzeuges Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 Ziff. 1 EStG sowie nachrangig Einkünfte aus Kapitalvermögen vor. Gemäß Prospektplanung verbleiben ca. 93,2% der prognostizierten Mittelrückflüsse auf Anlegerebene in Höhe von insgesamt rd. 206% der Nominaleinlage netto beim Investor (Steuersatz 45% zzgl. SolZschlg. i.H.v. 5,5%). Hierbei spielt insbesondere der konzeptgemäß steuerfreie Veräußerungserlös eine zentrale Rolle.

Die Boeing 777-300ER des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII ist fest für zehn Jahre bis Ende April 2019 an Emirates verleast. Es bestehen zwei Verlängerungsoptionen für den Leasingnehmer um zwei Jahre Verlängerungsoption (1. Option) bzw. vier Jahre (2. Option) auf Seiten des Leasingnehmers. Sollte Emirates nach Auslaufen des 10jährigen Leasingvertragszeitraumes die erste Verlängerungsoption nicht ausüben, ist sie vertraglich zu einer vereinbarten Abstandszahlung verpflichtet. Diese beträgt auf Basis eines kalkulierten Diskontierungszinssatzes von 6,0% p.a. ca. US\$ 29,5 Mio. Durch diese Regelung besteht faktisch eine vertragliche Einnahmensicherung über ca. zwölf Jahre.

Mit dem Leasingnehmer Emirates wurde vereinbart, dass dieser sämtliche Kosten, die im Rahmen des Betriebs und der Nutzung des Flugzeuges entstehen, übernimmt. Hierzu zählen auch die Kosten für die Versicherungen und die Wartung des Flugzeuges. Etwaige Ausfallzeiten gehen im Regelfall ebenfalls zu Lasten des Leasingnehmers. Dieses wurde auch für den Zeitraum nach Ablauf des Leasingvertrages mit Emirates unterstellt, was der markttypischen Leasingart „Dry Lease“ entspricht. Operative Kostenrisiken werden demzufolge von der Fondsgesellschaft abgeschirmt.

Im Gesellschaftsvertrag zum DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII ist eine formale Mittelfreigabekontrolle durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vorgesehen, nach der die Mittel nach Erfüllung der in dem Gesellschaftsvertrag festgelegten Voraussetzungen freigegeben werden.

Die JS Holding GmbH & Co. KG und die Dr. Peters GmbH & Co. Emissionshaus KG haben eine Platzierungsgarantie in Höhe von US\$ 88,0 Mio. abgegeben. Dieser Betrag entspricht dem gesamten geplanten Kommanditkapital der Fondsgesellschaft. Die Garantinnen verpflichten sich, den Teil des erforderlichen Beteiligungskapitals, der nicht spätestens bis zum 29. Juni 2010 von Dritten rechtswirksam gezeichnet und eingezahlt worden ist, selbst zu zeichnen und bis zum 30. Juni 2010 einzuzahlen. Für den Fall, dass die Bank das Zwischenfinanzierungsdarlehen über den 30. Juni 2010 hinaus verlängert, verlängert sich die Laufzeit der Platzierungsgarantie für die Garanten entsprechend. Bis Ende Juli 2009 haben sich Anleger mit US\$ 44,8 Mio. an dem DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII beteiligt, um diesen Betrag mindert sich die Platzierungsgarantie.

Die Planlaufzeit des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII liegt bei Beitritt Anfang Juli 2009 bei 17,5 Jahren bis Ende 2026. Nach dem Gesellschaftsvertrag kann die Gesellschaft erstmals zum Ende der vertraglich vereinbarten Mindestlaufzeit zum 31. Dezember 2026 mit einer Frist von sechs Monaten auf das jeweilige Geschäftsjahr gekündigt werden.

Die Haftung der Anleger des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII ist gesetzlich auf die geleistete und nicht durch Entnahmen verringerte Einlage begrenzt. Eine gesetzliche Nachschusspflicht besteht prinzipiell nicht und ist auch gesellschaftsvertraglich ausdrücklich ausgeschlossen. Die einzutragende Haftsumme beläuft sich auf rd. 10% der Einlage (angesetzter Kurs EUR/US\$ 1:1). Eine Majorisierung der Gesellschaft ist insofern ausgeschlossen, da Investoren, die mehr als 10% des Kommanditkapitals halten, ein auf 10% begrenztes Stimmrecht hätten.

Investitionsumfeld

Die Boeing 777-300ER ist gemeinsam mit der Boeing 777-200LR der neueste Flugzeugtyp der Boeing 777-Modellreihe. Die Abkürzung „ER“ steht für „extended Range“, worunter eine deutlich höhere Reichweite des Flugzeuges von maximal 14.685 km (Normalversion: 11.135 km) zu verstehen ist. Das Fondsflugzeug kann bis zu 354 Passagiere befördern.

Im Zeitraum 2008 bis Juli 2009 wurden insgesamt 61 Bestellungen für die Boeing 777-Baureihe abgegeben und 105 Maschinen abgeliefert. Die Neubestellung im Jahr 2009 mit acht Flugzeugen liegen deutlich unter dem Vorjahr mit 53 Einheiten (Quelle: Boeing.com). Für Investoren des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII ergibt sich hieraus eine derzeit positiv zu beurteilende Verknappung von Wettbewerbsflugzeugen.

Mit Stand März 2009 waren insgesamt 531 Flugzeuge der Boeing-777-Serie im Einsatz, darunter 69 Maschinen bei Emirates (Quelle: Air Fleet Management, Ausgabe März/April 2009).

Im aktuellen Marktbericht „Current Market Outlook 2009 – 2028“ geht Boeing davon aus, dass das weltweite Passagieraufkommen gemessen an den Einnahmen pro Passagierplatz und geflogenen Kilometern (RPK) bis zum Jahr 2028 um durchschnittlich 4,9% p.a. zunehmen wird. Der Prognose liegt ein jährliches Weltwirtschaftswachstum von 3,1% p.a. zugrunde.

Boeing geht davon aus, dass sich die Anzahl der Direktflüge aufgrund der mittlerweile hierfür verfügbaren und wirtschaftlich einsetzbaren Flugzeugtechnologie langfristig deutlich erhöhen wird. Für Flugzeuge mit überdurchschnittlicher Reichweite ergibt sich ein erhebliches Wachstumspotenzial in der weltweiten Vernetzung asiatischer Destinationen (Quelle: Boeing, Current Market Outlook, 2008). Für den asiatischen Markt geht Boeing aktuell von einer durchschnittlichen Wachstumsrate innerhalb der kommenden zwanzig Jahre von 6,5% p.a. aus (Quelle: Boeing, Current Market Outlook, 2009).

Für Flugzeuge wie die Boeing 777-300ER mit zwei Gangreihen geht Boeing davon aus, dass die Flotte von derzeit 3.510 Flugzeugen innerhalb der kommenden zwanzig Jahre auf 8.080 Einheiten anwachsen wird. Hieraus ergibt sich ein Bedarfszuwachs von durchschnittlich 6,5% p.a. Die Berechnungen der Wachstumsraten basieren auf dem angenommenen Marktwachstum und dem notwendigen Ersatz alter Flugzeuge durch moderne Einheiten (Quelle: Ebenda).

Im ersten Quartal 2009 lagen die Marktwerte und Leasingraten für Flugzeuge des Typs Boeing 777-300ER stabil auf dem Niveau des Vorquartals. Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise auf den Marktwert und/oder die Leasingraten sind derzeit nicht erkennbar (Quelle: Airline Fleet Management, a.a.O., 2009).

Ein Wertgutachten von The Aircraft Value Analysis Company (AVAC), das im Beteiligungsprospekt zum DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII genannt wird, bestätigt indirekt die Einschätzungen von Boeing. AVAC bescheinigt der Boeing 777-300ER in ihrem Marktsegment eine herausragende Stellung, insbesondere aufgrund ihrer Effizienz, der leistungsstarken Triebwerke sowie der Reichweite. Bedingt durch ihre Passagierkapazität kann sie ältere Versionen der Boeing 747 ersetzen und bietet weiterhin mit zwei schubstarken Triebwerken eine betriebskosteneffizientere Alternative zu vergleichbaren vierstrahligen Flugzeugen.

Einnahmenkonzept

Die Leasingrate während der zehnjährigen Grundlaufzeit beträgt monatlich US\$ 1.216.330. Der Leasingvertrag ist seitens Emirates unkündbar. Sollten Vertragsstörungen zu einer vorzeitigen Beendigung des Leasingvertrages durch die Fondsgesellschaft führen, hätte Emirates drakonische Schadenersatzzahlungen von durchschnittlich rd. US\$ 142,0 Mio. innerhalb der ersten zwölf Leasingjahre zu entrichten. Der Betrag entspricht 87,1% des Kaufpreises für das Fondsflugzeug.

Aktuell liegen die Leasingraten für Flugzeuge des Typs Boeing 777ER bei rd. US\$ 1,3 Mio. (Quelle: Airline Fleet Management, a.a.O., April 2009). Demnach liegt die vereinbarte Leasingrate 6,1% unterhalb der aktuellen Marktleasingraten. In der Prognoserechnung wird eine Ausübung der ersten Verlängerungsoption von zwei Jahren angenommen. Die kalkulierte Leasingrate entspricht der zehnjährigen Grundlaufzeit und liegt damit unterhalb des momentanen Marktniveaus.

Weiterhin wird in der langfristigen Wirtschaftlichkeitsprognose angenommen, dass Emirates auch die zweite Verlängerungsoption von vier Jahren ausübt. Die vereinbarte Leasingrate beträgt US\$ 1.141.000. Im Vergleich zur aktuellen Marktleasingrate fällt die kalkulierte Leasingrate um ca. 12,0% niedriger aus.

Aus heutiger Sicht würde Emirates insofern bei Ausübung der Verlängerungsoption nennenswerte Kostenvorteile erzielen. Für den verbleibenden Prognosezeitraum 2025/2026 wird eine monatliche Leasingrate von US\$ 766.000 kalkuliert, die gutachterlich geschätzt wurde. Hier ergibt sich ein Abstand zur momentanen Leasingrate von ca. 41,0%. Da das Flugzeug zu diesem Zeitpunkt etwa siebzehn Jahre alt ist, wurden etwaige Abnutzungseffekte kalkulatorisch effizient in der Ertragsplanung berücksichtigt. Insgesamt ist das Einnahmenkonzept für den DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII als überdurchschnittlich abgesichert und konservativ kalkuliert zu beurteilen.

Der Beteiligungsprospekt zum DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII beinhaltet eine Sensitivitätsanalyse hinsichtlich der Leasingeinnahmen. In dem Szenario wird davon ausgegangen, dass Emirates die erste Verlängerungsoption ausübt und danach das Flugzeug zurückgibt.

Die gutachterlich geschätzte und kalkulierte Anschlussleasingrate beträgt monatlich US\$ 930.000 und greift für den Planungszeitraum ab März 2021 bis Ende 2026. Die szenarische Anschlussleasingrate liegt 28,2% unterhalb des momentanen Marktniveaus. In diesem Fall würden Anleger des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII bei ansonsten unveränderten Annahmen einen Vermögenszuwachs nach Steuern von durchschnittlich ca. 4,7% p.a. bezogen auf die Nominaleinlage erzielen (kalkulierte Laufzeit 17,5 Jahre, Steuersatz 45% zzgl. SolZschlg. i.H.v. 5,5%).

Weiterhin beinhaltet der Beteiligungsprospekt zum DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII eine Sensitivitätsanalyse, in der die kalkulierten Leasingraten nach Ablauf der Grundleasingdauer und der zweijährigen Verlängerungsoption um TUS\$ 400 pro Monat niedriger ausfallen als geplant. Die Annahme der Ausübung hinsichtlich der zweijährigen Verlängerungsoption macht Sinn, da Emirates andernfalls eine enorme Abstandszahlung ohne Gegenwert zu leisten hätte. Die szenarische Anschlussleasingrate liegt durchschnittlich bei ca. TUS\$ 635.000, gegenüber dem aktuellen Marktniveau ergibt sich ein Abschlag von ca. 51,0%. In diesem Szenario würden Anleger des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII bei ansonsten unveränderten Annahmen einen Vermögenszuwachs nach Steuern von durchschnittlich ca. 3,2% p.a. bezogen auf die Nominaleinlage erzielen (kalkulierte Laufzeit 17,5 Jahre, Steuersatz 45% zzgl. SolZschlg. i.H.v. 5,5%).

Bei Beendigung des Leasingvertrages hat Emirates das Flugzeug im vertragsgemäßen Zustand auf einem noch zu vereinbarenden Flughafen an die Beteiligungsgesellschaft zurückzugeben. Ferner ist vertraglich vereinbart, dass das Flugzeug wesentliche Checks durchlaufen hat und die Triebwerke und alle weiteren Komponenten einen festgelegten Wartungsgrad aufweisen, so dass das Flugzeug von einer anderen Fluggesellschaft für eine bestimmte Zeit ohne Durchführung besonderer Wartungsmaßnahmen im Luftverkehr unmittelbar weiter betrieben

Emirates hat das Recht, das Flugzeug bis zu drei Jahre an bestimmte, von den Parteien im Vertrag festgelegte Luftverkehrsgesellschaften (unter anderem Air France/KLM, British Airways, Lufthansa, Qantas) ohne Zustimmung der Beteiligungsgesellschaft unterzuvermieten.

Der Untermietvertrag muss dieselben Anforderungen an die Wartungs- und Versicherungsstandards beinhalten wie der Leasingvertrag sowie rechtlich stets gegenüber dem Leasingvertrag nachrangig sein und eine weitere Untervermietung untersagen. Im Falle eines Untermietvertrages bleibt Emirates gleichwohl gegenüber der Beteiligungsgesellschaft zur vollständigen Erbringung der leasingvertraglichen Leistungen verpflichtet.

Die kalkulierten Guthabenzinsen belaufen sich auf 1,4% der prospektierten Leasingeinnahmen (gewogenes Mittel) und stellen insofern keine nennenswerte wirtschaftliche Größe dar.

Bestandteil des Darlehensvertrages ist eine Zinsfestschreibung für den gesamten Darlehensverlauf während der Grundlaufzeit und dem Zeitraum der ersten Verlängerungsoption des Leasingvertrages mit Emirates (insgesamt zwölf Jahre).

Die ab dem Jahr 2009 geplanten kumulierten Liquiditätsreserven belaufen sich durchschnittlich auf 12,3% der prospektierten Leasingeinnahmen bzw. 25,5% der prognostizierten Auszahlungen und stellen damit einen planerisch nennenswerten Airbag dar (jeweils gewogenes Mittel). Die Liquiditätsreserve zum 31.12.2008 beträgt 0,4% des Anlegerkapitals und fällt damit angemessen aus. Für den Fall eines höheren Liquiditätsbedarfes als geplant, stünde der Fondsgesellschaft ein Kontokorrentkredit in Höhe von US\$ 3 Mio. zur Verfügung, der in der Prospektplanung nicht ausgeschöpft wird.

In den Prognoserechnungen zum DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII wird angenommen, dass das verbleibende Beteiligungskapital in Höhe von US\$ 60,65 Mio. bis Ende August 2009 vollständig platziert und eingezahlt wird.

Im Endergebnis ist dem DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII ein hohes Maß an vertraglicher Einnahmen-, Kosten- und Zinssicherheit für einen zeitlichen Horizont von zwölf Planjahren zu bescheinigen. Für die etwa sechs verbleibenden Planjahre würden sich auch bei im Vergleich zur Prospektplanung erheblich verminderten Anschlussleasingraten bei ansonsten planmäßigen Verläufen positive Anlegerergebnisse einstellen.

Leasingnehmer Emirates

Emirates als Leasingnehmer der Boeing 777-300ER des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII mit Sitz in Dubai, Vereinigte Arabische Emirate, wurde als Dubai Corporation am 26. Juni 1985 gegründet und befindet sich im Eigentum des Staates Dubai.

Im Geschäftsjahr 2008/2009 (1. April 2008 bis 31. März 2009) hat Emirates 22,7 Mio. Passagiere befördert und damit ein Wachstum von ca. 7,1% gegenüber dem Vorjahr erzielt. Die Flotte von Emirate besteht aus 127 Flugzeugen mit einem Durchschnittsalter von 5,3 Jahren. Im Geschäftsjahr 2008/2009 wurden insgesamt 101,8 Mio. Flugkilometer zurückgelegt, was einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 7,9% entspricht (Quelle: Emirates Group, Annual Report 2008-2009, 2009).

Im Schnitt liegt die Flugdistanz bei ca. 4.500 km, d.h. Emirates ist eindeutig als Langstreckenflieger positioniert. Die Airline fliegt weltweit 99 Flugziele an. Die Auslastung der Flotte lag im Geschäftsjahr 2008/2009 bei 75,8% und hat gegenüber dem Vorjahr mit 5,0% nur leicht nachgegeben. Emirates beschäftigt ca. 28.000 Mitarbeiter (Quelle: Ebenda).

Im Geschäftsjahr 2008/2009 hat Emirates einen Umsatz von ca. US\$ 12,0 Mrd. erzielt (Umrechnung zum Kurs 1 AED = 0,27233 US\$, Stichtag 30. März 2009). Gegenüber dem Vorjahr ist ein Umsatzwachstum von ca. 10,0% festzustellen. Trotz stark gestiegener Treibstoffpreise wurde ein operativer Überschuss von ca. US\$ 701,0 Mio. generiert. Der Nettoertrag (Net Profit) beträgt US\$ 267,3 Mio. (Quelle: Ebenda).

Während weltweit ca. dreißig Fluggesellschaften Insolvenz anmelden mussten, hat Emirates den Umsatz dank eines deutlich gestiegenen Passagieraufkommens erheblich steigern können. Das Unternehmen schreibt nach wie vor und damit seit mehr als zwanzig Jahren dauerhaft schwarze Zahlen.

Emirates profitiert im hohen Maße von der Schnittstellenfunktion Dubais für den europäischen, nordamerikanischen und asiatischen Flugverkehr. Die Airline ist insofern nicht von regionalen Einzelentwicklungen, beispielsweise innerhalb des nordamerikanischen Marktes, abhängig. Im Verbund mit einer hochmodernen Flotte und einem erstklassigen Service, der regelmäßig ausgezeichnet wird, hat Emirates den Standortvorteil systematisch für eine konsequente Wachstumsstrategie genutzt.

In den vergangenen fünf Jahren hat Emirates das Passagieraufkommen um durchschnittlich 16,3% p.a. gesteigert. Die Flugkilometer haben sich um rd. 20,0% pro Jahr erhöht. Der Umsatz stieg von ca. US\$ 5,0 Mrd. im Zeitraum 2004/2005 auf US\$ 12,0 Mrd. im Jahr 2008/2009, was einem enormen Umsatzwachstum von durchschnittlich 28,7% p.a. entspricht.

Mit Emirates als Leasingnehmer der Boeing 777-300ER des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII handelt es sich um einen erstklassigen Partner. Die Airline arbeitet seit Jahrzehnten hochprofitabel und verfügt über spezifische Standortvorteile im globalen Wettbewerb. Die wirtschaftlichen und finanziellen Ergebnisse sind als hervorragend zu beurteilen. Besonders beeindruckend sind die Ergebnisse für das Geschäftsjahr 2008/2009. Trotz der krisenhaften Marktbedingungen hat Emirates ein Nettogewinn von US\$ 267,3 Mio. erwirtschaftet und damit eine Umsatzrentabilität von ca. 6,0% realisiert. Das Unternehmen hat damit seine herausragende Marktpositionierung deutlich unter Beweis stellen können.

Investition und Finanzierung

Kaufpreis

Der Kaufpreis für die Boeing 777-300ER des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII beträgt US\$ 163,0 Mio. Den aktuellen Marktwert einer standardmäßig ausgestatteten Boeing 777-300ER geben unabhängige Marktquellen mit US\$ 146,7 Mio. bei einer monatlichen Leasingrate von US\$ 1,295 Mio. an (Quelle: Airline Fleet Management, a.a.O., April 2009). Aus der Relation von Leasingraten und Marktwerten ergibt sich eine Bruttoanfangsrendite von 10,6%. Für den DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII liegt die Bruttoanfangsrendite bei 9,0%.

Die Differenz des Anschaffungspreises für die Boeing 777-300ER des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII dürfte nennenswert aus den überdurchschnittlichen Qualitätsansprüchen von Emirates resultieren. AVAC schätzt den Wert der Boeing 777-300ER auf US\$ 166,4 Mio. Hinzu kommt die zwölfjährige Leasingvereinbarung mit einem erstklassigen Leasingnehmer.

Langfristig gesehen ergibt eine Kaufpreisdifferenz insbesondere Risiken mit Hinblick auf den potenziellen Verkaufserlös. Planerisch ergibt sich aus der Anlegerprognose für den DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII bei einem unterstellten Nullverkaufserlös bei ansonsten unveränderten Annahmen ein moderater Vermögenszuwachs nach Steuern von insgesamt 14,6% der Nominaleinlage.

Ein Nullverkaufserlös stellt eine hypothetische Größe mit maximaler Auswirkung auf die Anlegerprognose in Bezug auf den potenziellen Verkaufserfolg dar. Die wirtschaftlichen Grundlagen des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII mit Hinblick auf den Kaufpreis, der vereinbarten Leasingrate über zwölf Jahre in Verbund mit einem unterstellten Nullverkaufserlös ergeben daher eine äußerst robuste szenarische Anlegerprognose. Gutachterlich wird im niedrigsten Fall auf Basis einer durchschnittlichen Inflationsrate von 2,7% p.a. ein Verkaufserlös von rd. US\$ 31,8 Mio. geschätzt (AVAC, niedrigster geschätzter Marktwert im ersten Quartal 2027). Dieser Erlös entspricht einer Schlussauszahlung von ca. 36,2% bezogen auf das Kommanditkapital.

Finanzierungsstruktur

Das prospektierte Investitionsvolumen des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII liegt bei rd. US\$ 178,1 Mio. (exkl. Agio). Das geplante Beteiligungskapital beträgt US\$ 88,0 Mio.

50,6% des Investitionsvolumens entfallen auf langfristige Fremdmittel. Der Fremdmittelanteil erscheint aufgrund des zwölfjährigen Leasingvertrages mit Emirates aufgrund und der hohen vertraglichen Einnahmen- und Kostensicherheit moderat. Die Finanzierung des Flugzeugkaufpreises und der transaktionsabhängigen Kosten erfolgt über Finanzierungsverträge mit der Norddeutschen Landesbank Girozentrale (Nord LB), welche das langfristige Darlehen und das Zwischenfinanzierungsdarlehen gewährt sowie eine Kontokorrentlinie zugesagt hat. Weiterhin erfolgte die Sicherung des Zinssatzes für das langfristige Darlehen über ein Zinssicherungsgeschäft mit der Nord LB.

Das langfristige Darlehen beinhaltet eine Darlehenstranche A in Höhe von bis zu US\$ 69,9 Mio. und eine Darlehenstranche B in Höhe von bis zu US\$ 20,5 Mio. Die beiden Darlehenstranchen werden prognosegemäß in der gewährten Höhe in Anspruch genommen. Die Laufzeit der Tranche A beträgt 12 Jahre ab Auszahlung des Darlehens. Die Laufzeit der Tranche B beträgt 15 Jahre ab Darlehensauszahlung.

Die Tranche A wird annuitätisch mit monatlich nachschüssigen Zahlungen über die Darlehenslaufzeit von zwölf Jahren zurückgeführt. Die Tranche B ist während der ersten zwölf Jahre tilgungsfrei. Es werden innerhalb dieses Zeitraumes ausschließlich Zinszahlungen geleistet. Die Tilgung erfolgt danach annuitätisch monatlich nachschüssig innerhalb der verbleibenden Darlehenslaufzeit von drei Jahren.

Während der faktisch zwölfjährigen vertraglichen Einnahmensicherung und Zinsfestschreibung werden prognosegemäß ca. 84,0% der Fremdmittel getilgt. Entsprechend deutlich verringern sich die Risiken einer Anschlussfinanzierung inklusive der hiermit verbundenen Zinsrisiken. In der Wirtschaftlichkeitsprognose wird mit einem Anschlusszinssatz in Höhe von 5,69% p.a. kalkuliert. Ein gegenüber der Prospektprognose um zwei Prozentpunkte erhöhter Zinssatz hätte bei ansonsten unveränderten Annahmen keine nennenswerten Auswirkungen auf die Anlegerprognose.

Zinssicherungsgeschäft

Die Fondsgesellschaft hat mit der Nord/LB ein Zinssicherungsgeschäft für beide Darlehenstranchen über einen Zeitraum von zwölf Jahren abgeschlossen. Gegenüber der Prognoserechnung im Verkaufsprospekt wurden gemäß Nachtrag deutlich niedrigere Zinssätze abgeschlossen.

Der Festzins für die Darlehenstranche A beträgt 3,887% p.a. gegenüber 5,580% im Rahmen der Prospektprognose. Der Zinssatz für die Darlehenstranche B beläuft sich auf 4,419% p.a., prospektseitig wurden 5,690% p.a. kalkuliert. Die Zinseinsparungen werden kalkulatorisch für erhöhte Tilgungen im Zeitraum 2010 bis 2014 verwendet, wodurch sich die Fremdkapitalrisiken zeitlich vorgezogen entsprechend reduzieren.

Zwischenfinanzierungsdarlehen

Das Zwischenfinanzierungsdarlehen wurde bei Übernahme des Flugzeuges in Höhe von US\$ 57 Mio. in Anspruch genommen. Die Zinsausgaben in Höhe von TUS\$ 407 werden in der angepassten Prognoserechnung berücksichtigt. Bei Auszahlung des Zwischenfinanzierungsdarlehens wurde der Zinssatz für einen Zeitraum von 14 Tagen bei 2,77% p.a. festgelegt. Zur wird ein Zinssatz von 3,60% p.a. für die gesamte Laufzeit des Zwischenfinanzierungsdarlehens kalkuliert. Die vollständige Rückzahlung des Zwischenfinanzierungsdarlehens wird für Ende August 2009 angenommen.

Fondsnebenkosten

In der Kalkulation zum DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII wird angenommen, dass die Umsatzsteuer für die Aufwendungen der Investitionsphase in vollem Umfang abzugsfähig ist. Sollte der Vorsteuerabzug für einen Teil dieser Aufwendungen von der Finanzverwaltung nicht anerkannt werden, würde dies die Liquidität der Gesellschaft entsprechend belasten. In den in dieser Fondsanalyse enthaltenen Berechnungen wird davon ausgegangen, dass die Umsatzsteuer voll abzugsfähig ist.

Für die Berechnung der anfänglichen Fondsnebenkosten werden die Finanzierungskosten (Zwischenfinanzierungszinsen und Bankgebühren) und die geplante Liquiditätsreserve nicht angesetzt.

Alle weiteren Positionen ergeben einen Nebenkostenanteil von US\$ 18,2 Mio. bzw. 20,7% des Emissionskapitals inkl. 5% Agio. Die anfängliche Nebenkostenquote fallen damit marktüblich aus.

Auf Ebene der Fondsgesellschaft entstehen laufende Fondsnebenkosten aus der Position Fondsverwaltungskosten. Unter dieser Position sind die Kosten für die Geschäftsbesorgung in der Betriebsphase, die Vergütung für das Asset Management, die Vergütungen für die persönlich haftende Gesellschafterin und die geschäftsführende Kommanditistin, die Vergütung für die Treuhandkommanditistin sowie sonstige Fondsverwaltungskosten (unter anderem Steuer- und Rechtsberatungskosten, Kontoführungs- und Bankgebühren, Beiträge, Kosten für die Jahresabschlussprüfung und den von der Gesellschaft zu bestellenden Verwaltungsrat) erfasst.

Die laufenden Fondsnebenkosten liegen durchschnittlich bei 0,6% des Eigenkapitals p.a. und beinhalten auch die Managementgebühr für die Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH (Doric, kalkulierte Laufzeit 17,5 Jahre). Unter Berücksichtigung, dass es sich praktisch um Vollkosten handelt, fallen die laufenden Fondsnebenkosten für den DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII günstig aus.

Operativer Managementpartner Doric

Doric hat die Objektverwaltung des Flugzeuges übernommen. Doric ist für sechs Flugzeugfonds von Dr. Peters als Asset Manager eingebunden. Doric wurde 2005 gegründet und unterhält Büros in London, Offenbach am Main, Krackow und Westport, Connecticut, USA. Die Doric Gruppe konzentriert sich auf die Arrangierung und Strukturierung von Projektfinanzierungen, die Konzeption von Beteiligungsangeboten sowie die Betreuung von Beteiligungsgesellschaften.

Die Doric Gruppe verwaltet derzeit Vermögensgegenstände im Gesamtwert von umgerechnet rund EUR 2,0 Mrd. Flugzeugleasing gehört zu den Kerngeschäftsfeldern der Doric Gruppe. So haben Geschäftsführung und das Aviation-Team vor Gründung der Doric seit Anfang der 1990er-Jahre eine Vielzahl von Flugzeugtransaktionen mit unterschiedlichsten Flugzeugtypen und Leasingnehmern arrangiert. Dabei wurden auch Aufgaben wie die laufende Überwachung der Flugzeuge, die Kontrolle der Rückgabebedingungen oder die Anschlussverwertung übernommen. Weiterhin wurde die Verwertung von Flugzeugen bei Insolvenz des Leasingnehmers oder aus Gründen des Gläubigerschutzes abgewickelt.

Seit Gründung der Doric wurden ca. 30 Flugzeugtransaktionen, u.a. mit Fluggesellschaften wie Virgin Atlantic, Emirates und Singapore Airlines realisiert. Das Gesamtvolumen der abgeschlossenen Transaktionen im Bereich Flugzeugleasing beträgt derzeit ca. US\$ 2,5 Mrd.

Bei der Überwachung der Verpflichtungen des Leasingnehmers arbeitet Doric eng mit erfahrenen technischen Beratern zusammen. So wird die Nutzung des Flugzeuges im Rahmen eines Softwareüberwachungssystems aufgezeichnet und auf ihre Plausibilität überprüft. Weiterhin führt Doric in Zusammenarbeit mit spezialisierten Flugzeugingenieuren physische Kontrollen des Flugzeuges und der Wartungs- und Logbücher des Leasingnehmers durch.

Es bestehen umfassende Informationspflichten seitens des Leasingnehmers und Inspektionsrechte seitens des Leasinggebers, welche eine transparente Steuerung des technischen Zustandes des Flugzeuges durch Doric sicherstellen.

Exitplanung

Ausgangspunkt für die Verkaufsprognose bildet der niedrigste gutachterlich geschätzte mittlere Verkaufspreis für die Boeing 777-300ER im Jahr 2026 von AVAC. Es wurden zwei weitere Wertgutachten eingeholt, die höhere mittlere Verkaufspreise aufweisen. Der kalkulierte Verkaufspreis beläuft sich auf US\$ 63,4 Mio. bzw. 38,9% des Kaufpreises in Höhe von US\$ 163,0 Mio. Das Fondsmanagement von Dr. Peters erhält eine feste Verkaufsgebühr in Höhe von 4% des tatsächlich erzielten Verkaufserlöses. Für sonstige Kosten Dritter (u.a. Rechts- und Steuerberatung) ist ein Pauschalbetrag von TUS\$ 250 berücksichtigt.

In den Sensitivitätsanalysen zum DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII wird weiterhin der gutachterlich geschätzte Niedrigstpreis in Höhe von US\$ 32,48 Mio. hochgerechnet. Dieser Betrag entspricht ca. 20,0% des ursprünglichen Kaufpreises.

Sofern die Fondsgesellschaft einen Verkaufserlös in Höhe des geschätzten gutachterlichen Niedrigstpreises erzielt, würden Anleger des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII bei ansonsten unveränderten Annahmen gleichwohl einen Vermögenszuwachs nach Steuern von ca. 3,2% p.a. bezogen auf die Nominaleinlage erzielen (Steuersatz 45% zzgl. SolZschlg. i.H.v. 5,5%, kalkulierte Laufzeit 17,5 Jahre).

Erfolgsbeteiligungen

In jedem Jahr, in dem die Beteiligungsgesellschaft höhere Netto-Leasingraten erzielt als die prognostizierten Leasingraten, erhalten Dr. Peters und Doric jeweils 10% der jährlichen überschüssigen Leasingraten, insgesamt also 20% der Mehrerlöse (Promote). Falls die Beteiligungsgesellschaft in vorangegangenen Jahren die prognostizierten Leasingraten nicht erzielt hat, werden die jährlichen überschüssigen Leasingraten in den folgenden Jahren jeweils um den kumulierten Betrag reduziert, den die jeweils in den Vorjahren tatsächlich erzielten Nettoleasingraten hinter den prognostizierten Leasingraten zurückgeblieben sind. Sollte das Flugzeug unterjährig verkauft werden, wird die prognostizierte Leasingrate anteilig berechnet. Die Zahlung des Promotes erfolgt zuzüglich der gesetzlich gültigen Umsatzsteuer, soweit diese anfällt.

Bei Veräußerung des Flugzeuges erhält Doric eine erfolgsabhängige Vergütung, soweit der Brutto-Veräußerungspreis ohne Umsatzsteuer über dem für das Flugzeug gutachterlich festgestellten niedrigsten Mittelwert liegt. Dieser Wert entspricht der Basisprognose für Anleger des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII. Doric erhält für den Teil des Verkaufspreises, der über dem gutachterlich definierten Verkaufserlös liegt, eine Vergütung in Höhe von 20% des Mehrerlöses.

Die dauerhafte und erfolgsabhängige Einbindung des Fondsmanagement von Dr. Peters sowie des operativen Managementpartners Doric erscheint sinnvoll, da hierdurch eine Gleichrichtung der Interessen aller Beteiligten langfristig sichergestellt wird. Etwaige Mehrerlöse gegenüber der Prospektprognose würden zu 80% bei den Anlegern des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII verbleiben. Das Chancenpotenzial für Anleger des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII bleibt insofern weit überwiegend bestehen.

Anlegerprognose

Die geplanten Auszahlungen des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII beginnen mit 7,0% p.a. der Nominaleinlage (2009 zeitanteilig). Die Auszahlungsprognose sieht im Zeitablauf die nachfolgende Staffelung vor, die Angaben beziehen sich jeweils auf die Nominaleinlage exkl. Agio.

Auszahlungsprognose

- 7% p.a. für die Jahre 2009 bis 2023,
- 10% p.a. für das Jahr 2024,
- 11% p.a. für das Jahr 2025,
- 12% p.a. für das Jahr 2026,

Aus dem geplanten Veräußerungserlös soll eine gesonderte, steuerfreie Auszahlung von ca. 71,6% der Nominaleinlage realisiert werden.

Der geplante Vermögenszuwachs nach Steuern aus Auszahlungen und dem Verkaufserlös liegt durchschnittlich bei ca. 5,0% p.a. bezogen auf die Nominaleinlage. Hierbei wurde in der Prospektrechnung bzw. im Nachtrag zum Verkaufsprospekt ein Einkommensteuersatz von 45% zzgl. 5,5% Solidaritätszuschlag berücksichtigt. In der hier vorliegenden Berechnung wurde eine Laufzeit von 17,5 Jahren kalkuliert.

Eine Kapitalanlage, die vollständig der Abgeltungssteuer unterliegt, müsste einen Vermögenszuwachs vor Steuern von ca. 6,8% p.a. erzielen, um in der Nachsteuerbetrachtung mit der Anlegerprognose für den DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII gleichzuziehen.

Hinsichtlich der Planlaufzeit von 17,5 Jahren ist ein Sonderfall anzuführen, der nach ca. zehn Jahren eintreten könnte, sofern Emirates die erste Verlängerungsoption nicht ausüben würde.

Sofern sich die Anleger des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII dazu entscheiden sollten, das Flugzeug nicht weiterzuvermieten, sondern zu veräußern, hat Emirates ein Vorkaufsrecht.

Der Kaufpreis wird zum gegebenen Zeitpunkt gutacherlich ermittelt. Die Wertgutachter werden von den Vertragsparteien zusammen bestimmt.

Sollte man keine Einigung hinsichtlich der Ernennung der Wertgutachter erlangen, hat jede Vertragspartei das Recht einen Wertgutachter zu bestimmen. Der dritte Wertgutachter würde in diesem Fall durch die beiden anderen Wertgutachter festgelegt.

Aus dem geschätzten mittleren Marktwert von AVAC ergibt sich ein Verkaufspreis vor Abzug von Kosten und Gebühren in Höhe von ca. 102,0% des Kommanditkapitals. Unter diesen Voraussetzungen dürfte im Endergebnis ein höherer Vermögenszuwachs als prognostiziert eintreten. Allerdings sind Prognosen für Marktwerte im Jahr 2019 mit erheblicher Unsicherheit behaftet und insofern kein zuverlässiger Maßstab für etwaige Investitionsergebnisse.

Fazit

Ab dem Jahr 2007 hat Dr. Peters insgesamt zehn Flugzeugfonds mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. EUR 1,16 Mrd. emittiert. Für die ersten drei Flugzeugfonds mit Platzierung im Berichtsjahr der Leistungsbilanz (31.12.2007) wurden die Auszahlungen und Tilgungen prospektgemäß realisiert. Anleger des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII bauen mit Dr. Peters auf einen sehr erfahrenen Partner, der sich rasch als führender Anbieter von Flugzeugfonds positionieren konnte.

Experten gehen davon aus, dass das weltweite Passagieraufkommen gemessen an den Einnahmen pro Passagierplatz und geflogenen Kilometern bis zum Jahr 2028 um durchschnittlich 4,9% p.a. zunehmen wird. Der Boeing 777-300ER wird in ihrem Marktsegment eine herausragende Stellung bestätigt, insbesondere aufgrund ihrer Effizienz, der leistungsstarken Triebwerke sowie der Reichweite.

Im ersten Quartal 2009 lagen die Marktwerte und Leasingraten für Flugzeuge des Typs Boeing 777-300ER stabil auf dem Niveau des Vorquartals. Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise auf den Marktwert und/oder die Leasingraten sind derzeit nicht erkennbar.

Von herausragender Qualität ist der Leasingpartner des DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII. Emirates profitiert im hohen Maße von der Schnittstellenfunktion Dubais für den europäischen, nordamerikanischen und asiatischen Flugverkehr. Die Airline ist insofern nicht von regionalen Einzelentwicklungen, beispielsweise innerhalb des nordamerikanischen Marktes, abhängig.

In den vergangenen fünf Jahren hat Emirates das Passagieraufkommen um durchschnittlich 16,3% p.a. gesteigert. Die Flugkilometer haben sich um rd. 20,0% pro Jahr erhöht. Der Umsatz stieg von ca. US\$ 5,0 Mrd. im Zeitraum 2004/2005 auf US\$ 12,0 Mrd. im Jahr 2008/2009, was einem enormen Umsatzwachstum von durchschnittlich 28,7% p.a. entspricht. Die wirtschaftlichen und finanziellen Ergebnisse sind als hervorragend zu beurteilen. Besonders beeindruckend sind die Ergebnisse für das Geschäftsjahr 2008/2009. Trotz der krisenhaften Marktbedingungen hat Emirates eine Nettogewinn von US\$ 267,3 Mio. erwirtschaftet.

Die häufig diskutierte Frage, welchen Verkaufserlös ein Flugzeug nach rund siebzehn Jahren Einsatzdauer erzielen dürfte, lässt sich hinsichtlich der potenziellen Risiken durch einen unterstellten Nullverkaufserlös rechnerisch präzise beantworten. Planerisch ergibt sich aus der Anlegerprognose für den DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII bei einem unterstellten Nullverkaufserlös bei ansonsten unveränderten Annahmen ein moderater Vermögenszuwachs nach Steuern von insgesamt 14,6% der Nominaleinlage. Damit hält die Anlegerprognose radikalen Stresstests robust stand.

Im Endergebnis ist dem DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII ein hohes Maß an vertraglicher Einnahmen-, Kosten- und Zinssicherheit für einen zeitlichen Horizont von zwölf Planjahren zu bescheinigen. Für die etwa sechs verbleibenden Planjahre würden sich auch bei im Vergleich zur Prospektplanung erheblich verminderten Anschlussleasingraten bei ansonsten planmäßigen Verläufen positive Anlegerergebnisse einstellen.

Der DS-Fonds Nr. 133 Flugzeugfonds VIII richtet sich an sicherheitsorientierte Sachwert-Investoren mit langfristiger Investmentperspektive. Es handelt sich um eine hochwertige Beteiligungsofferte für eine Investition in ein modernes Flugzeug mit technischen Alleinstellungsmerkmalen in Verbund mit einem exzellenten Leasingnehmer.



FMG FondsMedia GmbH
Wichmannstrasse 4
Haus 1 West
22607 Hamburg
Phone: ++49 (40) 854 076 - 0
Fax: ++49 (40) 854 076 - 40
info@fonds-media.de
www.fondsmedia.com