

DS-Fonds Nr. 139 Flugzeugfonds XIII



■ INITIATOR UND MANAGEMENT

Die Dr. Peters-Gruppe hat seit 1975 geschlossene Fonds mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von über sechs Milliarden Euro aufgelegt und verfügt damit über eine außergewöhnlich große Emissionserfahrung. Neben Schiffsbeteiligungen gehören geschlossene Immobilienfonds sowie Zweitmarktfonds für US-Lebensversicherungen zum Portfolio. 2007 hat die Dr. Peters-Gruppe ihre Investitionen um das Segment Flugzeugfonds erweitert, das mit einem kumulierten Investitionsvolumen von rund 1,6 Milliarden Euro zu einem wesentlichen Standbein des Initiators geworden ist. Bei den in der Leistungsbilanz 2010 aufgeführten 140 Teilnehmungsmodellen haben 48 Fonds die Investitionsobjekte mittlerweile verkauft und zum Teil beachtliche Ergebnisse für die Anleger erzielt. Die laufenden Fonds bleiben teilweise deutlich hinter den Vorgaben zurück. Die Tilgungsverläufe erfolgen jedoch überwiegend prognosegemäß, wobei rund 70 Prozent der Fonds im Plan oder besser tilgen. Die anhaltende Krise auf den Schiffahrtsmärkten stellt das Unternehmen vor Herausforderungen. Ein Fonds mit zwei Rohöltankern musste 2011 Insolvenz anmelden, da die Banken das Fortführungskonzept nicht mitgetragen haben. Die Flugzeugfonds entwickeln sich bislang ausnahmslos planmäßig bzw. übertreffen die Prospektangaben. Die Leistungsbilanz per 31.12.2010 der Dr. Peters-Gruppe wird von der Deutschen Finanzdienstleistungs-Informationszentrum GmbH (ein mit der G.U.B. mittelbar verbundenes Unternehmen) insgesamt mit „sehr gut“ beurteilt. Asset Manager auch dieses Fonds ist die DS Aviation GmbH & Co. KG, Dortmund, ein 2008 gegründetes Unternehmen der Dr. Peters-Gruppe, deren Management im Bereich Luftfahrt/Operating Lease als langjährig erfahren gilt. Technischer Dienstleister ist die Charles Taylor aviation (asset management) Limited (vor Umfirmierung im Dezember 2009: Aircraft Technical Services Limited -ASG-), Hampshire/Großbritannien. Das Luftfahrtunternehmen ist für Finanzierungsinstitute, Eigentümer und Betreiber tätig und verfügt über ein entsprechendes Renommee in der Flugzeugbranche.

■ INVESTITION UND FINANZIERUNG

Die Fondsgesellschaft investiert in ein Großraumflugzeug des Typs Airbus A380-800, welches für Strecken mit hohen Passagierkapazitäten und Reichweiten von bis zu 15.200 Kilometer ausgelegt ist. Der Airbus verfügt in der zur Auslieferung gelangenden Konfiguration über eine Passagierkapazität von 516 Plätzen in vier Klassen. Der Kaufpreis ist in Euro zu entrichten und bemisst sich teilweise am festzulegenden Wechselkursverhältnis zum US-Dollar. Auf Basis des kalkulierten Wechselkurses in der Investitionsphase von US-Dollar 1,40/Euro ergibt sich ein Kaufpreis für das Flugzeug in Höhe von rund 152,86 Millionen Euro. Zur Bewertung des Flugzeuges und Einschätzung eines späteren Veräußerungspreises hat die Fondsgesellschaft drei Bewertungsgutachten in Auftrag gegeben. Danach liegt der Kaufpreis auf Basis des kalkulierten Kurses geringfügig unter dem

gutachterlichen Wert. Im Verkaufsprospekt wird in der Betriebsphase und bei Verkauf ein Wechselkurs von US-Dollar 1,45/Euro zu Grunde gelegt. Ein bereits zugesagtes, aus zwei Tranchen bestehendes langfristiges Darlehen über rund 138 Millionen US-Dollar, wird planmäßig in Euro in Anspruch genommen werden. Das gesamte Darlehen gelangt planmäßig innerhalb von 13 Jahren zur Erledigung. Für die Vorfinanzierung des Eigenkapitals steht ein Eigenmittelzwischenfinanzierungskredit zur Verfügung; die Anbieterin hat für das Eigenkapital eine Kapitalschließungsgarantie abgegeben. Mietzahlungen erfolgen während der Laufzeit des Mietvertrages ebenfalls in Euro; somit besteht für diesen Zeitraum auf Fondsebene kein Wechselkursrisiko. Da das Flugzeug noch nicht in Dienst gestellt ist, bestehen grundsätzlich Bau- und Ablieferungsrisiken.

■ WIRTSCHAFTLICHES KONZEPT

Nach Marktstudien, auf die im Verkaufsprospekt Bezug genommen wird, rechnet die Luftfahrtbranche langfristig mit weiterem Wachstum. Danach wird ein durchschnittlich jährlicher Anstieg des Passagieraufkommens von 4,2 Prozent bis zum Jahr 2030 prognostiziert. Diese Entwicklung führt unter anderem auch zu einem steigenden Bedarf an Großraumflugzeugen mit sehr großer Passagierkapazität und Reichweite. Positiv ist die feste Vermietung des Flugzeuges für zehn Jahre mit Verlängerungsoptionen (insgesamt sieben Jahre). Sie bedeutet – anhaltende Bonität von Air France vorausgesetzt – entsprechende Einnahme- und Prognosesicherheit. Air France ist eine der führenden Fluggesellschaften Europas und gehört zur Air France-KLM-Gruppe, an der der französische Staat weiterhin einen Anteil von 16 Prozent hält. Air France ist zusammen mit KLM eine der umsatzstärksten Airline-Gruppen weltweit. Ein Bonitätsrating für die börsennotierte Air France-KLM-Gruppe liegt der G.U.B. nicht vor. Im letzten Geschäftsjahr konnte das Vorjahresergebnis deutlich verbessert werden. Der Jahresabschluss zum 31.03.2011 (in Klammern: Vorjahr) weist Umsatzerlöse von 23,6 (20,9) Milliarden Euro aus und führte zu einem Jahresergebnis nach Steuern und Zinsen von 612 (-1.560) Millionen Euro. Die Eigenkapital-Quote betrug 24 Prozent. Im ersten Halbjahr des neuen Geschäftsjahres geriet das Unternehmen allerdings wieder in die Verlustzone. Air France hat sich verpflichtet, sämtliche Kosten zu tragen, die durch den Betrieb des Flugzeuges anfallen. Bei Beendigung des Leasingvertrages sind vom Leasingnehmer Kompensationszahlungen für die zeitanteiligen Kosten der Abnutzung zu leisten, die aus Vorsichtsgründen nicht in der Prognoserechnung berücksichtigt sind, bei einer Rückgabe des Flugzeuges in einer sogenannten „full life condition“ jedoch entfallen. Ebenfalls ein Plus des Fonds ist der kalkulatorisch vorgesehene Aufbau einer Liquiditätsreserve von über 13 Millionen Euro zum Ende der Fondslaufzeit und die Berücksichtigung von Remarketingkosten im Jahr 2025 in Höhe von rund 5,5 Millionen Euro anlässlich des Endes der Grundlaufzeit des Leasingvertrages und der ersten

Option. Die Prognoserechnung geht davon aus, dass die erste Verlängerungsoption in Anspruch genommen wird. Nach deren Ablauf wird für den verbleibenden Prognosezeitraum angemessen vorsichtig mit einer um rund 39 Prozent niedrigeren Leasingrate kalkuliert. Ein Anschlussvermietungsrisiko besteht jedoch generell nach Auslaufen des Leasingvertrages. Als Veräußerungspreis zum unterstellten Verkaufszeitpunkt Ende 2028 wurde der niedrigste der drei Gutachterwerte kalkuliert. Der tatsächlich erzielbare Veräußerungserlös wird abhängig sein vom US-Dollar-Wechselkurs, den Marktbedingungen und dem Zustand des Flugzeuges zum Zeitpunkt des Verkaufs. Das steuerliche Konzept sieht vor, dass die Anleger hauptsächlich Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung erzielen. Danach kommt es prognosegemäß nur zu geringen steuerlichen Belastungen während des Betriebs des Flugzeuges und nach gegenwärtiger Rechtslage zu einer steuerfreien Vereinnahmung des Veräußerungserlöses.

■ RECHTLICHES KONZEPT

Die Anleger beteiligen sich wie üblich indirekt als Treugeber über die Treuhandkommanditistin beziehungsweise später auf Wunsch direkt als Kommanditist an einer GmbH & Co. KG. Die auf ein Prozent der übernommenen Einlage reduzierte Hafteinlage und die Mittelfreibabekontrolle durch eine unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sind positiv zu sehen. Eine Mittelverwendungskontrolle ist allerdings nicht vorgesehen. Die Geschäftsführung ist vom Selbstkontrahierungsverbot des Paragraphen 181 BGB befreit. Gesellschafterbeschlüsse werden in der Regel im schriftlichen Umlaufverfahren herbeigeführt. Das Quorum für die Einberufung von Gesellschafterversammlungen durch die Kommanditisten liegt mit zehn Prozent aber vergleichsweise niedrig. Ein Verwaltungsrat kann eingerichtet werden. Die geschäftsführende Kommanditistin kann der Übertragung eines Anteils unter bestimmten Umständen, darunter der beabsichtigte Verkauf an einen Zweitmarktfonds, die Zustimmung verweigern; einem von der geschäftsführenden Kommanditistin zu bestimmenden Dritten steht bei Veräußerung ein Vorkaufsrecht zu.

■ INTERESSENKONSTELLATION

Die Treuhänderin ist ein Unternehmen der Dr. Peters-Gruppe. Daher besteht grundsätzlich Potenzial für Interessenkonflikte, zumal die Treuhänderin das Stimmrecht – allerdings nach Mitteilung ihrer beabsichtigten Entscheidung – nach ihrem eigenen Ermessen selbst ausübt, falls keine anders lautenden Weisungen erteilt werden, jedoch stets im mutmaßlichen Interesse des Treugebers. Der Initiator selbst leistet keine nennenswerte Einlage in den Fonds. Bei einer Veräußerung über dem für das Flugzeug gutachterlich festgestellten Mittelwert partizipiert die DS Aviation jedoch zusätzlich – prozentual abgestuft – am Verkaufserlös, wodurch Leistungsanreize für das Management bestehen.

STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

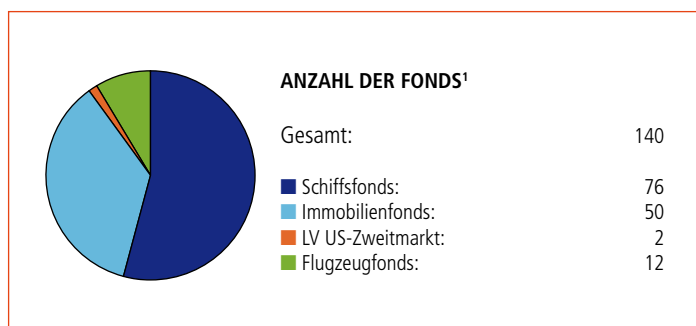
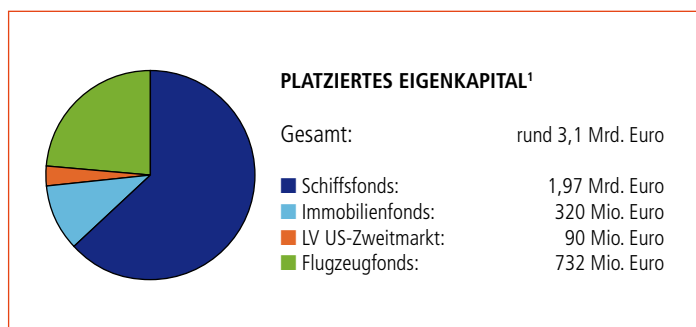
STÄRKEN/CHANCEN

- Außergewöhnlich erfahrener Initiator mit sehr guter Leistungsbilanz
- Investition in das größte neu entwickelte Verkehrsflugzeug der Welt
- Bereits sieben Airbus A380-800 durch DS-Flugzeugfonds finanziert
- Angemessener Kaufpreis durch Wertgutachten bestätigt
- Gesamtfinanzierung abgesichert (Kapitalschließungsgarantie / Darlehen zugesagt)
- Langfristiger Leasingvertrag mit namhafter Fluggesellschaft
- Air France trägt alle Betriebskosten inkl. Versicherung und Wartung
- Aufbau einer nachhaltigen Liquiditätsreserve laut Prognoserechnung
- Keine Währungsrisiken während der Erstvermietungsphase
- Anfänglich geringe Steuerbelastungen und steuerfreie Vereinnahmung des Veräußerungserlöses laut Steuerkonzept

SCHWÄCHEN/RISIKEN

- Weiterhin schwieriges Marktumfeld im Bereich Schifffahrt
- Bau- und Ablieferungsrisiken in Bezug auf das Flugzeug
- Zweitmarktfähigkeit des Fonds-Anteils eingeschränkt
- Treuhänderin, Initiator und Asset Manager verflochten

EMISSIONSERFAHRUNG



¹ Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2010 laut Verkaufsprospekt

DIE G.U.B.-BEURTEILUNG

INITIATOR UND MANAGEMENT (20 %)	Punkte 85 +++
INVESTITION UND FINANZIERUNG (30 %)	Punkte 88 +++
WIRTSCHAFTLICHES KONZEPT (20 %)	Punkte 84 +++
RECHTLICHES KONZEPT (10 %)	Punkte 78 ++
INTERESSENKONSTELLATION (10 %)	Punkte 77 ++
PROSPEKT UND DOKUMENTATION (10 %)	Punkte 84 +++
GESAMT (100 %)	Punkte 84



DAS FAZIT

Die Dr. Peters-Gruppe zählt zu den ältesten und größten aktiven Emissionshäusern in Deutschland und ist seit Jahrzehnten erfolgreich am Markt aktiv. Mit dem vorliegenden Fondsangebot wird bereits der achte Airbus A380-800 von Dr. Peters finanziert. Die Vorläuferfonds verlaufen durchweg plangemäß. Die Emission überzeugt durch einen gefragten Flugzeugtyp, die mindestens zehnjährige Erstbeschäftigung bei einer nam-

haften Fluggesellschaft sowie die abgesicherte Gesamtfinanzierung. Für den Erfolg des Fonds ist neben der dauerhaften Bonität von Air France und der allgemeinen Entwicklung der Weltwirtschaft auch die Entwicklung der Nachfrage und der Konkurrenz im Langstreckenflugverkehr ausschlaggebend.

KENNZAHLEN

Eigenkapital inkl. Agio¹:	42,4 %
Flugzeugkaufpreis + Liquiditätsreserve¹:	89,6 %
Fondsbedingte Kosten inkl. Agio¹:	9,3 %
Finanzierungskosten¹:	1,0 %
Kaufpreisfaktor²:	9,02

¹ Verhältnis zum Gesamtaufwand (Investitionsvolumen inkl. Agio)

² Kaufpreis in Euro zu voller Leasingrate 2013

ECKDATEN

Branche:	Flugzeugfonds
Fondsobjekt:	Langstrecken-Passagierflugzeug Airbus A380-800 Indienststellung: vorgesehen März/April 2012 Kapazität: 516 Sitzplätze in 4-Klassen-Konfiguration Triebwerke: Vier Strahltriebwerke Engine Alliance GP 7270 Reichweite: max. 15.200 km Kaufpreis: rund 152,86 Millionen Euro Leasingrate: 1.411.483 Euro p. M. kalkuliert (während Grundlaufzeit und erster Verlängerungsoption)
Mindestbeteiligung:	10.000 Euro
Agio:	Fünf Prozent
Dauer der Gesellschaft:	Unbestimmt; ordentliche Kündigung erstmals zum 31.12.2028 möglich
Kommanditkapital:	69.150.000 Euro
Investitionsvolumen:	171.179.000 Euro
Auszahlungen¹ (Prognose):	2012 bis 2022 ² : 7,25 Prozent p. a. der Einlage 2023 bis 2026: 9,00 Prozent p. a. der Einlage 2027 bis 2028: 15,00 Prozent p. a. der Einlage Gesamt: rund 220,2 Prozent der Einlage (vor Steuern) ohne Agio (einschließlich Veräußerungserlös) ¹ Die Auszahlungen erfolgen halbjährlich. ² Die Auszahlung für 2012 erfolgt zeitanteilig gemäß Beitritt und Flugzeugübergabe.
Treuhänderin:	DS-Fonds-Treuhand GmbH, Dortmund
Mittelfreigabekontrollleur:	Cordes + Partner GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg
Kapitalschließungsgarantin :	Dr. Peters GmbH & Co. Emissionshaus KG, Dortmund

PROSPEKT UND DOKUMENTATION

Der informative und übersichtlich gestaltete Verkaufsprospekt enthält die wesentlichen Verträge. Bei den Risikohinweisen werden die einschränkenden vertraglichen Regelungen zur Übertragbarkeit des Gesellschafteranteils nicht explizit erwähnt. Die Werthaltigkeit der Investition wird durch drei Wertgutachten untermauert. Die Leistungsbilanz 2010 ist sehr umfangreich und testiert.

DAS ANGEBOT

Anleger können sich zunächst mittelbar über den Treuhänder an der DS-Rendite-Fonds Nr. 139 Flugzeugfonds XIII GmbH & Co. KG (Fondsgesellschaft), Dortmund, beteiligen. Die Fondsgesellschaft hat mit Kaufvertrag vom 27. Oktober 2011 ein noch fertig zu stellendes Passagierflugzeug vom Typ Airbus A380-800 mit Triebwerken von Engine Alliance von

der Fluggesellschaft Societe Air France S.A. (Air France) erworben, das planmäßig im Zeitraum März/April 2012 zur Auslieferung vorgesehen ist. Das Investitionsobjekt ist im Rahmen eines Leasingvertrages über zehn Jahre zuzüglich drei Verlängerungsoptionen von insgesamt sieben weiteren Jahren an Air France vermietet.

DER ANBIETER

Dr. Peters GmbH & Co. Emissionshaus KG

Stockholmer Allee 53
44269 Dortmund
Telefon: 02 31 / 55 71 73 – 0
Telefax: 02 31 / 55 71 73 – 49
Internet: www.dr-peters.de
www.dr-peters.com

Sitz:	Dortmund
Gründungsjahr:	1996
Kommanditkapital:	100.000 Euro
Geschäftsführer:	Dr. Peters Vertriebs-GmbH, vertreten durch Dipl. oec. Jürgen Salamon, Dipl.-Kfm. Christian-Oscar Geyer, Dipl.-Kfm. Dr. Albert Tillmann
Kommanditisten:	Dr. Peters Holding GmbH Dipl.-Kfm. Christian-Oscar Geyer
Komplementärin:	Dr. Peters Vertriebs-GmbH
Wesentliche verbundene Unternehmen:	Dr. Peters GmbH & Co. KG DS-Fonds-Treuhand GmbH DS Aviation GmbH & Co. KG Dr. Peters Holding GmbH

Diese G.U.B.-Analyse basiert auf folgenden Unterlagen: Verkaufsprospekt (Datum der Prospektaufstellung: 28. Oktober 2011; Datum der Veröffentlichung: 19. November 2011), testierte Leistungsbilanz per 31.12.2010 und Antworten auf Fragen der G.U.B.

Analysedatum: 28. November 2011

G.U.B.

Gesellschaft für Unternehmensanalyse und
Beteiligungsmanagement mbH
Stresemannstraße 163
22769 Hamburg
Telefon: (0 40) 5 14 44-160
Telefax: (0 40) 5 14 44-180
Internet: www.gub-analyse.de
E-Mail: info@gub-analyse.de

DIE G.U.B.-BEWERTUNGSSTUFEN

81 bis	100 Punkte:	+++
61 bis	80 Punkte:	++
41 bis	60 Punkte:	+
0 bis	40 Punkte:	-

DIE G.U.B.-NORMALGEWICHTUNG

20 %	Initiator und Management
30 %	Investition und Finanzierung
20 %	Wirtschaftliches Konzept
10 %	Rechtliches Konzept
10 %	Interessenkonstellation
10 %	Prospekt und Dokumentation

WICHTIGE HINWEISE ZUR G.U.B.-ANALYSE

- Die G.U.B. analysiert und beurteilt seit 1973 geschlossene Fonds und weitere Angebote des privaten Kapitalmarktes. Die Analyse erfolgt nach der von der G.U.B. entwickelten, eigenen Analyse-systematik. Die G.U.B.-Analyse stellt keine Anlageempfehlung dar, sondern ist eine Einschätzung und Meinung insbesondere zu Chancen und Risiken des Beteiligungsangebotes.
- Die vorliegende Analyse basiert ausschließlich auf den in der Analyse jeweils im Einzelnen aufgeführten Informationsquellen sowie auf den der G.U.B. zum Analysezeitpunkt vorliegenden allgemeinen Marktinformationen. Nach Paragraph 13 Verkaufs-prospektgesetz i.V.m. § 44 Absatz 1 Börsengesetz besteht eine Haftung der Pro-spektverantwortlichen bei einem fehlerhaften Prospekt nur inner-halb von sechs Monaten nach der Veröffentlichung des Prospekts. Die G.U.B.-Analyse erfolgt unabhängig davon, ob dieser Zeitraum zum Zeitpunkt der Analyse bereits verstrichen ist oder innerhalb des weiteren Platzierungszeitraums der Vermögensanlage voraus-sichtlich verstreichen wird. Soweit nicht ausdrücklich anderweitig vermerkt, erfolgt eine Einsichtnahme in Originalunterlagen oder öffentliche Register sowie eine Vor-Ort-Besichtigung von Anlage-Objekten nicht. Nach dem Zeitpunkt der Analyse eintretende bzw. sich auswirkende Änderungen der Verhältnisse und neuere Erkenntnisse sind nicht berücksichtigt.
- Eine Überprüfung der in Unterlagen von Anbietern enthaltenen Angaben auf Richtigkeit und Vollständigkeit erfolgt nicht. Zu diesem Zweck werden von vielen Anbietern bei Wirtschaftsprüfern Prospektgutachten nach dem einheitlichen Standard IDW S 4 in Auftrag gegeben. Diese Gutachten dürfen in der Regel aus recht-lichen Gründen in der Analyse nicht erwähnt werden. Interessierte Anleger sollten daher vor einer Beteiligung selbst beim Anbieter erfragen, ob ein solches Gutachten vorliegt.
- Die Beurteilung durch die G.U.B. erfolgt ohne Haftungsobligo und entbindet den Anleger nicht von einer eigenen Beurteilung der Chancen und Risiken des Beteiligungsangebotes, auch vor dem Hintergrund seiner individuellen Gegebenheiten und Kenntnisse. Es ist deshalb zweckmäßig, vor einer Anlageentscheidung die individuelle Beratung eines Fachmanns in Anspruch zu nehmen.
- Jede Beteiligung enthält auch ein Verlustrisiko. Die Beurteilung durch die G.U.B. bietet keine Garantie vor Verlusten und keine Gewähr für den Eintritt der prognostizierten steuerlichen und wirtschaftlichen Ergebnisse. Grundlage für die Beteiligung an dem Angebot ist allein der vollständige Verkaufsprospekt inklusive der darin enthaltenen Risikohinweise, deren Beachtung ausdrücklich empfohlen wird.