




LEISTUNGSBILANZ 2010



DORIC ASSET FINANCE
LONDON • NEW YORK • FRANKFURT



Doric Asset Finance – exakte Planung ist das Fundament für erfolgreiches Beteiligungsmanagement. Dafür engagieren wir uns mit Erfahrung, Know-how und Leidenschaft.



LEISTUNGSBILANZ 2010

INHALTSVERZEICHNIS

UNTERNEHMENSPROFIL	4
VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG	6
UNSER UNTERNEHMEN	9
DORIC-GRUPPE	9
TEAM	9
ASSET MANAGEMENT IM INTERVIEW – DORIC KURZ VORGESTELLT	10
GESCHÄFTSFÜHRUNG	14
ORGANISATION UND GESCHÄFTSFELDER	16
KONZERNSTRUKTUR	18
GESCHÄFTSJAHR 2010	20
INNOVATIVE FLUGZEUGINVESTMENTS FÜR INSTITUTIONELLE INVESTOREN – „PROPERTY ON WINGS“	26
UNSERE MÄRKTE	29
MARKT DER GESCHLOSSENEN BETEILIGUNGSANGEBOTE	29
MARKT FÜR ERNEUERBARE ENERGIEN	31
ÜBERSICHT: KÜRZUNG DER SOLARFÖRDERUNG – LÄNDER IM VERGLEICH	34
ASSET MANAGEMENT IN DER PRAXIS – ERNEUERBARE ENERGIEN	36
BÜROIMMOBILIENMARKT CITY OF LONDON	37
SEESCHIFFFAHRT	39
ASSET MANAGEMENT IN DER PRAXIS – SCHIFFSINVESTITION	43
LUFTFAHRTINDUSTRIE	44
ASSET MANAGEMENT IN DER PRAXIS – ERFOLGREICHE FLUGZEUGVERMARKTUNG	48
UNSERE LEISTUNGSBILANZ	51
DORIC ERGEBNISÜBERSICHT	51
LEISTUNGSBILANZ 2010	72
PRÜFUNGSBESCHEINIGUNG	76

UNTERNEHMENSPROFIL

Die Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG ist eine Tochtergesellschaft der Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH (Doric Asset Finance beziehungsweise Konzernmutter). Doric Asset Finance und die mit ihr verbundenen Unternehmen (Doric-Gruppe) erbringen Dienstleistungen rund um die Kerngeschäftsbereiche Energie, Immobilien und Transport. Die Kompetenzen und das Leistungsspektrum der Doric-Gruppe erstrecken sich dabei von dem Arrangieren und der Strukturierung von Investitionen in den Kerngeschäftsbereichen über die Konzeption dieser Investitionen bis hin zu deren Vertrieb. Des Weiteren übernimmt die Doric-Gruppe die fortlaufende Betreuung der Investoren und Vertriebspartner. Das konzerneigene Asset Management der Investitionsobjekte, zusammen mit deren Verwertung am Ende der Investitionslaufzeit, bildet das Rückgrat der Doric Geschäftsstrategie.

In ihren Kerngeschäftsbereichen ist die Doric-Gruppe selbst als Initiator geschlossener Fonds tätig und/oder arrangiert den Erwerb und die Finanzierung von Wirtschaftsgütern für andere Emissionshäuser.

Zu den Anlegern und Geschäftspartnern gehören Privatkunden und institutionelle Investoren sowie andere Emissionshäuser. Die Doric-Gruppe unterstützt diese beim Erwerb oder bei der Finanzierung von Investitionsobjekten und bei der Konzeption von Beteiligungsangeboten. Auch das Asset Management erfolgt durch Doric Asset Finance.

Das Asset Management Team der Doric-Gruppe begleitet den gesamten Lebenszyklus der Investitionsobjekte. Die Experten von Doric Asset Finance sind sowohl bei der Auslieferung, Übernahme und Wartung von Flugzeugen als auch bei der Planung, Errichtung und Inbetriebnahme von Erneuerbare-Energien-Anlagen vor Ort. Dank dieser aktiven Betreuung verfügt Doric Asset Finance über eine fortwährende Steuerungsmöglichkeit der verwalteten Investitionsobjekte – ein wesentlicher Bestandteil für deren wirtschaftlichen Erfolg. Dies trägt zur Anerkennung und Marktpositionierung der Doric-Gruppe bei.

Das Asset-Management-Portfolio der Doric-Gruppe umfasst zum Stichtag 31. Dezember 2010 Wirtschaftsgüter mit einem Transaktionsvolumen von insgesamt 4,6 Milliarden USD. Im Kernbereich Transport ist die Doric-Gruppe mit zehn verwalteten Airbus A380 weltweit führender Asset Manager dieses Flugzeugtyps. Hinsichtlich aller Flugzeugkategorien befindet sich die Doric-Gruppe mit einer Flotte von 25 Flugzeugen unter den Top 12 weltweit. Die Doric-Gruppe hat in den zurückliegenden sechs Jahren 19 geschlossene Fonds mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 2,7 Milliarden USD aufgelegt. Anleger haben mehr als 37.000 Kapitalbeteiligungen erworben und dabei 1,2 Milliarden USD in Fonds der Doric-Gruppe investiert. Hierbei entfällt über ein Viertel auf Anleger, die mehrfach investiert haben.

Aufgrund des eigenen Marktzuganges sieht die Geschäftsführung der Doric-Gruppe derzeit weiterhin gute Investitionsmöglichkeiten im Segment Luftfahrt. Weder Investoren noch Kreditgeber mussten

in der Finanzkrise negative Erfahrungen mit Flugzeugfinanzierungen machen. Aus diesem Grunde besteht nach wie vor eine hohe Bereitschaft für Investitionen sowie für die Vergabe von Finanzierungen in diesem Bereich.

Die Managementqualität der Konzernmutter wurde von der Ratingagentur Scope Analysis GmbH mit der Note „AA“ (sehr hohe Qualität) bewertet. Dies wurde zuletzt im Ratingreport vom Juni 2011 bestätigt.

Für den potenziellen Anleger und den Vertriebspartner ist die Leistungsfähigkeit eines Emissionshauses wichtiges Kriterium einer Anlageentscheidung.

Zu dieser Leistungsfähigkeit der Doric-Gruppe zählen das Management bereits initiiertter Fonds und die Qualität der neuen Produkte (also deren Strukturierung einschließlich der Vertragsgestaltung). Weitere wichtige Kriterien sind sowohl die strategische Ausrichtung und die entsprechende Organisation als auch der Marktzugang und die Managementqualitäten der Doric-Gruppe.

Damit Sie sich von dieser Leistungsfähigkeit überzeugen können, werden nachfolgend das Team und die Geschäftsführung sowie die Gesellschafts- und Organisationsstruktur der Doric-Gruppe und die wirtschaftliche Entwicklung der Fonds der Doric-Gruppe im Vergleich zur Prognoserechnung dargestellt.

Gleichzeitig soll mit dieser Leistungsbilanz die Gelegenheit genutzt werden, Beispiele des aktiven Asset Management der Doric-Gruppe aufzuzeigen und die Geschäfts- und Produktstrategie zu erläutern. In Ergänzung zu dieser Leistungsbilanz versorgt der After-Sales-Service der Doric-Gruppe Investoren und Vertriebspartner halbjährlich mit aktuellen Informationen zu den platzierten Fonds sowie mit Ad-hoc-Informationen bei besonderen Ereignissen. Darüber hinaus stehen aktuelle Informationen unter www.doricassetfinance.com zur Verfügung.

In dieser Leistungsbilanz sind alle von der Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG und der Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH bis 31. Dezember 2010 angebotenen geschlossenen Fonds dargestellt.

Die Leistungsbilanz wurde nach den Leitlinien des VGF Verbands Geschlossene Fonds e.V. (VGF) in der Fassung vom 27. Juni 2007, zuletzt geändert am 1. April 2009, erstellt und durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer geprüft.

Redaktionsschluss der Leistungsbilanz ist der 23. September 2011.

VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

Sehr geehrte Damen und Herren, verehrte Geschäftspartner, liebe Leser,

wir freuen uns, Ihnen unsere Leistungsbilanz für das Jahr 2010 vorlegen zu können. Sie wurde nach den Vorgaben des VGF Verbands Geschlossene Fonds e.V. erstellt und orientiert sich an den Prinzipien Transparenz, Vollständigkeit, Richtigkeit und Aktualität. Es ist uns ein Anliegen, unsere Anleger sowie potenzielle Investoren umfassend über unsere Aktivitäten und die Entwicklung unserer Beteiligungsgesellschaften und deren Investitionen zu informieren.

Das Berichtsjahr war im Bereich geschlossene Fonds von einer leichten Erholung geprägt: Der Gesamtmarkt der geschlossenen Fonds konnte 2010 mit einem platzierten Eigenkapital von 5,8 Milliarden EUR¹ einen Zuwachs von 13 Prozent gegenüber dem Vorjahr verzeichnen. Vor diesem Hintergrund konnte die Doric-Gruppe das platzierte Eigenkapital mit mehr als 51 Prozent auf umgerechnet rund 192 Millionen EUR steigern. Mit 169 Millionen EUR entfiel der weitaus größte Teil auf Flugzeugfonds. Doric konnte 2010 den ersten Flugzeugfonds in Kooperation mit der HANSA TREUHAND FINANCE GmbH & Co. KG (Hansa Treuhand), den SKY CLOUD – A380, erfolgreich platzieren.

Auch die an die Anleger geleisteten Ausschüttungen entwickelten sich 2010 erfreulich: Alle Flugzeugfonds lagen im Plan oder besser. Im Berichtsjahr konnten die Doric-Fonds insgesamt 32 Millionen EUR an die Anleger auszahlen. Zum Vergleich: 2009 wurden 18 Millionen EUR ausgezahlt. Die durchschnittliche Ausschüttung für das Jahr 2009 lag bei 6,7 Prozent, im Falle von Flugzeugfonds bei 7,3 Prozent. Die Doric-Gruppe geht davon aus, dieses Ergebnis 2011 weiter steigern zu können.

Private und institutionelle Investoren suchen zunehmend langfristig stabile Investitionen mit berechenbaren und attraktiven Renditen sowie guten Exit-Möglichkeiten. Flugzeuginvestments erfüllen diese Anforderungen sehr gut. Überzeugen konnte die Doric-Gruppe vor allem durch die große Erfahrung und Kompetenz mit dem Asset „Flugzeug“. Mit einem aktuell verwalteten Portfolio von 25 Flugzeugen und einem Investitionsvolumen von 3,8 Milliarden USD gehört die Doric-Gruppe weltweit zu den Top Asset Managers für geleaste Flugzeuge.

Im Bereich Luftfahrt legte die Doric-Gruppe bislang elf geschlossene Fonds auf. Im Jahr 2010 war Doric hinsichtlich des platzierten Eigenkapitals die Nummer eins unter den Anbietern geschlossener Flugzeugfonds.

Bereits im Jahr 2006 hatte Doric als erster Anbieter einen renditeorientierten Flugzeugfonds mit einem langfristigen Leasingvertrag strukturiert. Durch die Auswahl von soliden Sachwerten und die langfristig vertragliche Sicherung von Einnahmen und Ausgaben bietet Doric Investoren seitdem attraktive und stabile Beteiligungen an Flugzeugfonds. Besonderen Wert legen wir hierbei auf moderne und treibstoffeffiziente Flugzeuge sowie auf Fluggesellschaften, die über bewährte und zukunftssträchtige Geschäftsmodelle verfügen. Dies ermöglicht uns eine zuverlässige Wirtschaftlichkeitsberechnung für den maßgeblichen Investitionszeitraum.

Von besonderer strategischer Bedeutung war im Geschäftsjahr 2010 die Strukturierung und Platzierung der ersten in London und Guernsey börsennotierten Flugzeuginvestmentgesellschaft, Doric Nimrod Air One Limited (DNA 1). DNA 1, deren Anteile von institutionellen Investoren erworben wurden, ist die

¹VGF-Branchenzahlen 2010.

erste Gesellschaft dieser Art und damit ein weiterer Meilenstein für das Doric Aviation Team. Das Fachmagazin Airfinance Journal hat diese Transaktion zu unserer großen Ehre im Rahmen einer Gala bei der 31. Airfinance Conference am 11. April 2011 in New York mit dem „Most Innovative Deal of the Year 2010“-Award ausgezeichnet.

Außer im Segment Aviation war die Doric-Gruppe im Jahr 2010 vor allem im Bereich Erneuerbare Energien aktiv. Innerhalb von nur sechs Wochen konnte der Photovoltaikfonds Doric Solar Provence platziert werden. Der Fonds investierte 84 Millionen EUR – davon 20 Millionen EUR Eigenkapital –, die zum Erwerb von zwei französischen Solarparks mit einer Gesamtleistung von 18,2 Megawatt eingesetzt wurden. Mittlerweile gehören sechs voll errichtete und stromerzeugende Solarparks zum Asset-Management-Portfolio der Doric-Gruppe.

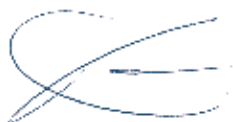
Mit der Gründung der PVA Pacta Vermögens-Anlage GmbH, Frankfurt am Main, (Pacta) zusammen mit dem Emissionshaus Nordcapital hat die Doric-Gruppe gute Voraussetzungen für den weiteren Eigenkapitalabsatz ihrer Beteiligungsangebote in der genossenschaftlichen Finanzgruppe geschaffen, deren Vertrieb seit Januar 2011 von der Pacta koordiniert wird. Sie ist insofern Nachfolger der GVA GENO-Vermögens-Anlage-GmbH, Frankfurt am Main.

Die Geschäftsführung der Doric Asset Finance ist mit der Geschäftsentwicklung im abgelaufenen Geschäftsjahr zufrieden. Die laufenden Einnahmen aus dem Asset Management und der Fondsverwaltung konnten im Jahr 2010 gegenüber 2009 deutlich gesteigert werden und tragen so zur stabilen Liquiditätssicherung der Doric-Gruppe bei.

Die Doric-Gruppe sieht sich gut aufgestellt und geht aufgrund des hervorragenden Marktzugangs und der Produktpositionierung in ihren Kerngeschäftsfeldern davon aus, auch in Zukunft sowohl für institutionelle Investoren als auch für Privatanleger attraktive Möglichkeiten der Investition in Sachwerten anbieten zu können.

Wir möchten uns bei allen Anlegern und Geschäftspartnern sehr herzlich für das entgegengebrachte Vertrauen bedanken. Wir wünschen Ihnen eine interessante und informative Lektüre unserer Leistungsbilanz 2010.

Die Geschäftsführung der Doric Emissionshaus Verwaltungs GmbH
und der Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH



Dr. Peter E. Hein
Geschäftsführer



Mark Lapidus
Geschäftsführer



Bernd Reber
Geschäftsführer

Offenbach am Main, im September 2011

Doric Asset Finance – wir behalten den Überblick und erkennen unsere Chancen. Für Beteiligungskonzepte mit positiver Wertentwicklung.



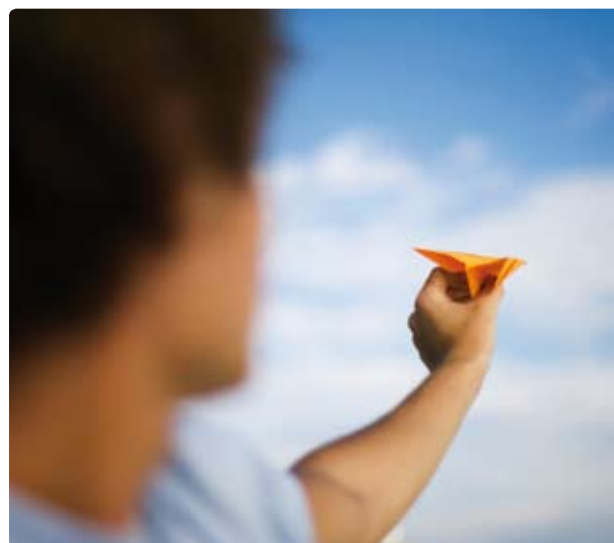
UNSER UNTERNEHMEN

DORIC-GRUPPE

Die Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH agiert als Muttergesellschaft der Doric-Gruppe und ist an allen in- und ausländischen Gesellschaften der Gruppe mehrheitlich beteiligt. Sie wurde im März 2005 gegründet und ist im Handelsregister des Amtsgerichtes Offenbach am Main unter der Nummer HRB 41509 eingetragen. Sitz der Gesellschaft ist Offenbach am Main. Das Stammkapital beträgt 1,32 Millionen EUR.

TEAM

Das internationale Team der Doric-Gruppe besteht bei Herausgabe dieser Leistungsbilanz aus 56 Mitarbeitern, verteilt auf die Standorte Offenbach am Main, Krackow, Bezirk Penkun (D), London (GB) und Westport (USA). Die Mitarbeiter verfügen über langjährige Erfahrungen in der Akquisition, Finanzierung und Strukturierung von Wirtschaftsgütern oder mit deren Asset Management. Sie sind aufgrund dieser Erfahrungen in der Lage, rechtliche, steuerliche und wirtschaftliche Aspekte einer – insbesondere auch grenzüberschreitenden – Investition in all ihren Facetten auszuwerten und zu optimieren. Neben Ingenieuren und Objektverwaltern arbeiten Finanzierungsspezialisten, Rechts- und Steuerexperten fachübergreifend zusammen. Das Team der Fondsverwaltung betreut bereits seit mehr als 15 Jahren Anleger und Beteiligungsgesellschaften.



ASSET MANAGEMENT IM INTERVIEW

DORIC KURZ VORGESTELLT

Alain Stöckli

Alain Stöckli ist Leiter des Asset Management der Doric-Gruppe und zuständig für ein Team von insgesamt acht Mitarbeitern mit jeweils unterschiedlichem beruflichem Hintergrund. Anfänglich war er bei Doric für das Management von Immobilienprojekten zuständig. Vor seiner Tätigkeit bei Doric war Alain Stöckli bei der Citigroup in London sowie der Credit Suisse in Zürich tätig. Alain Stöckli hat sein Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Universität St. Gallen (Schweiz) abgeschlossen und verfügt über mehr als zehn Jahre Berufserfahrung im Finanzbereich.



GESPRÄCH MIT ALAIN STÖCKLI (LEITER) UND MANUEL BINZ VOM ASSET MANAGEMENT TEAM

Welche Aufgaben erfüllt das Asset Management bei einem Anbieter für geschlossene Fonds wie Doric Asset Finance?

Manuel Binz

Unsere Hauptaufgabe besteht darin, für unsere Anleger das prognostizierte wirtschaftliche Ergebnis unserer Beteiligungsgesellschaften herbeizuführen beziehungsweise idealerweise zu übertreffen. In dieser Funktion ist unsere Abteilung eine zentrale Schnittstelle im Unternehmen, bei der sehr vieles zusammenläuft. Wie bei einem Mosaik fügen sich die einzelnen Fragestellungen zu technischen, wirtschaftlichen, buchhalterischen und rechtlichen Sachverhalten zu einem Gesamtbild zusammen.

Alain Stöckli

Zudem begleiten wir unsere Transaktionen über ihren gesamten Lebenszyklus von dem Erwerb eines Flugzeuges oder dem Bau einer Anlage bis zur Veräußerung beziehungsweise zum Rückbau nach oftmals mehr als zehn Jahren. Bei der Erfüllung dieser Aufgaben ist es wichtig, ein Auge fürs Detail zu haben und stets die Gesamtwirkung im Blick zu behalten. So müssen wir jederzeit verstehen, was bei den uns anvertrauten Investitionen passiert, wo es jeweils Handlungsbedarf oder Verbesserungspotenzial gibt und welche Maßnahmen zur Zielerreichung eingeleitet werden können.

Was zeichnet die Arbeit eines Asset Manager aus?

Alain Stöckli

Eine wichtige Voraussetzung zur Erfüllung der uns übertragenen Aufgaben ist ein umfassendes Verständnis für das Investitionsobjekt und dessen operativen und wirtschaftlichen Betrieb. Deshalb beschäftigen wir, mit Blick auf unsere Kerngeschäftsfelder, auch eigene Flugzeugingenieure und Bauingenieure. Es entspricht der Zielsetzung unseres „Hands-on“-Ansatzes, dass alle mit den Objekten einhergehenden wirtschaftlichen, rechtlichen und technischen Fragestellungen in einer Hand liegen und so konzentriert bearbeitet werden können. So sind wir beispielsweise regelmäßig mit eigenen Mitarbeitern vor Ort, wenn der Betrieb einer Anlage durch einen externen Be-

triebsführer erfolgt, um stets die Kontrolle über den Verlauf und den Erfolg der Investition zu haben. Wann immer möglich, versuchen wir, alle Tätigkeiten mit eigenen Ressourcen auszuführen. Falls für Teilaufgaben spezielles Fachwissen erforderlich ist, greifen wir auf externe Dienstleister zurück, deren Arbeit wir dann aber ebenfalls eng begleiten. Aufgrund der vielfältigen Praxiserfahrung können wir auch im Rahmen neuer Transaktionen unterstützend unser Wissen und unsere operative Erfahrung in die Strukturierung einbringen, wenn es beispielsweise um die Verhandlung eines neuen Flugzeugleasingvertrages oder eines Betriebsführungsvertrages einer Biogasanlage geht.

Manuel Binz

Unser Aufgabengebiet ist sehr vielfältig und reicht von technischen Sachverhalten im laufenden Betrieb eines Assets über rechtliche Überlegungen bis hin zu steuerlichen oder regulatorischen Fragestellungen. Bei den von uns verwalteten unternehmerischen Beteiligungen fallen naturgemäß auch sehr viele betriebswirtschaftliche Aufgaben an, wie die Überwachung von Finanzkennzahlen von Leasingnehmern, Refinanzierungen, Budgetierungen und kurzfristige Liquiditätsplanungen. Aufgrund dieser vielfältigen Tätigkeiten halten wir sowohl Kontakte zu den unterschiedlichsten externen Parteien wie auch zu allen internen Abteilungen. Dazu gehören Projektentwickler, technische Sachverständige, Kredit- und Risikospezialisten bei finanzierenden Banken, Steuerberater und viele mehr. Außerdem sind wir bei komplexen Fragen zu unseren Fonds auch Ansprechpartner für Anleger und Vertriebspartner. Schließlich kümmern wir uns um die laufende Berichterstattung gegenüber der jeweiligen Fondsgeschäftsführung und dem Risikomanagement sowie um das Reporting gegenüber Dritten wie Anlegern, finanzierenden Banken oder Behörden.

Manuel Binz

Manuel Binz ist innerhalb der Doric-Gruppe für die laufende Betreuung von Beteiligungsgesellschaften sowie deren Sachwerte verantwortlich. Sein Schwerpunkt liegt dabei in der Betreuung der deutschen Solarprojekte der Doric-Gruppe sowie im Asset Management und Fondsmanagement der Doric Flugzeugfonds. Manuel Binz hat an der Universität in Mainz Wirtschaftswissenschaften mit dem Schwerpunkt betriebliche Steuerlehre studiert und ist seit 2005 für die Doric-Gruppe tätig.





Alain Stöckli

Insgesamt unterscheidet sich die Arbeit in vielerlei Hinsicht von der unserer Kollegen. Als Asset Managers sind wir oft sehr nah am operativen Betrieb der Sachwerte. Dementsprechend verhandeln wir kaum in Hochglanzbüros in einer der großen Metropolen dieser Welt. Die technische oder operative Problemlösung erfolgt stattdessen bei einer Biogas- oder Photovoltaikanlage vor Ort im ländlichen Raum, oft weit weg von der nächstgrößeren Stadt. Dabei werden beispielsweise die Verhandlungen mit Landwirten im Rahmen von Anstrengungen zur Optimierung der Substratversorgung und -logistik einer Biogasanlage oftmals in Jeans und T-Shirt auf dem Bauernhof durchgeführt.

Was war – aus beruflicher Sicht – das interessanteste Ereignis für Sie im vergangenen Jahr?

Manuel Binz

Für mich war das die vorzeitige Rücknahme von zwei A319-Flugzeugen und deren anschließendes Remarketing. Es war sehr spannend, zusammen mit den Luftfahrtexperten der Doric-Gruppe in ein kleines Projektteam eingebunden zu sein und alle Vorbereitungen für die Rücknahme hautnah mitzuerleben und zu organisieren. Aus diesen Erfahrungen kann man auch lehrreiche Schlussfolgerungen für die Zukunft ziehen, beispielsweise wie strukturiert man schon in der Planungsphase vorgehen sollte, damit nichts vergessen wird und nachher im Ernstfall alle Details ineinandergreifen.

Die beiden Flugzeuge verwalten wir bei Doric Asset Finance für zwei Beteiligungsgesellschaften eines anderen Emissionshauses. Für die Anleger dieser Beteiligungsgesellschaften konnten die beiden Flugzeuge nach dem Ausfall des Leasingnehmers schnell wieder zu gut im Markt liegenden Konditionen verleast werden.

Alain Stöckli

Eine der anspruchsvolleren Aufgaben stellte im Jahr 2010 die Restrukturierung eines Biogasanlagenprojekts dar, nachdem eine rückwirkende Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG 2009) einen aus 40 Biogasanlagen bestehenden Bioenergiepark in Mecklenburg-Vorpommern vorübergehend in seiner wirtschaftlichen Existenz bedrohte. Durch politische Überzeugungsarbeit, auch unter Einbindung unserer Vertriebspartner und Anleger, konnte Anfang 2010 der Bestandsschutz für diese und

mehrere hundert betroffene Altanlagen erzielt werden. Obwohl der Fortbestand des Biogasanlagenparks dadurch gewährleistet werden konnte, war der Leasingnehmer aufgrund der vorübergehenden Erlöseinbußen zwischenzeitlich in finanzielle Schieflage geraten, so dass eine völlige Neukonzeption von einem Leasingmodell mit fixen Leasingraten zu einem Betreibermodell mit Einbindung des früheren Leasingnehmers als Betriebsführer notwendig wurde. Diese Aufgabe beinhaltete die Auflösung der wesentlichen Projektverträge und die Verhandlung beziehungsweise den Abschluss zahlreicher neuer Vereinbarungen. Dabei mussten die Interessen der Anleger in den Verhandlungen immer bestmöglich gewahrt bleiben.

Im Transportbereich war es eine äußerst interessante Erfahrung, den Bau des Capesize-Massengutschiffes MS Sunrise/POS Winner während der zehnmonatigen Bauphase bis zur Ablieferung im April 2011 hautnah mitzuerleben. Dank einer auf der Werft in Südkorea eingesetzten Bauaufsicht unseres Bereederers konnten wir im Rahmen regelmäßiger Baufortschrittsberichte einen tiefen Einblick in die komplexen Fertigungsprozesse gewinnen. Nachdem bis zur Ablieferung des Schiffes einige noch ausstehende Vertragspunkte hinsichtlich des laufenden Betriebs und der Finanzierung endverhandelt und abgeschlossen werden konnten, freut es uns nach langem Warten umso mehr, dass die Anleger nun indirekt als Eigentümer an diesem hinsichtlich seiner Größe und seiner technischen Eigenschaften beeindruckenden Schiff teilhaben können.



GESCHÄFTSFÜHRUNG

Die Geschäftsführung der Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG sowie der Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH besteht jeweils aus Dr. Peter E. Hein, Mark Lapidus und Bernd Reber.

Dr. Peter E. Hein ist in der Doric-Gruppe für das Asset Management, Controlling, Personal, Recht sowie das Risk Management verantwortlich. Vor seiner Tätigkeit bei Doric Asset Finance war er Partner im Geschäftsfeld Finanzierung bei der internationalen Anwaltskanzlei Allen & Overy in New York. Vor seinem Wechsel zu Allen & Overy im Jahr 1996 war er Partner bei der deutschen Rechtsanwaltskanzlei Bruckhaus Westrick & Stegemann in Frankfurt am Main. Während seiner langjährigen Arbeit als Rechtsanwalt beriet er als Verhandlungsführer bei mehr als 300 Finanztransaktionen Unternehmen im Bereich „Asset Finance“ für verschiedene Arten von Wirtschaftsgütern. Seine Kunden waren dabei viele internationale Konzerne und verschiedene Anbieter geschlossener Beteiligungsangebote. Dr. Peter E. Hein promovierte an der rechtswissenschaftlichen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität in Bonn.

Mark Lapidus ist verantwortlich für Origination sowie Konzeption und Strukturierung und war vor seiner Tätigkeit bei Doric Asset Finance 15 Jahre im Bereich „Structured Asset Finance“ bei der Citigroup, zuletzt als Managing Director in London, tätig. Dabei war er auch verantwortlich für den Aufbau des weltweiten Eigenkapitalvertriebs von Asset-Finance-Produkten. Mark Lapidus begann seine berufliche Karriere 1985 mit einem Trainee-Programm bei GE Capital und arbeitete dort anschließend bis zu seinem Wechsel zur Citigroup im Jahr 1990 im Bereich „Commercial Equipment Finance“. Mark Lapidus ist Absolvent der DePaul University in Chicago und hat einen MBA der University of Chicago.

Bernd Reber ist zuständig für Buchhaltung, EDV, Steuern, Öffentlichkeitsarbeit, Marketing, Vertriebsservice und Fondsverwaltung. Er war vor seiner Tätigkeit bei Doric Asset Finance im Bereich „Structured Asset Finance“ der Citigroup, zuletzt als Managing Director in Frankfurt am Main, tätig. Darüber hinaus war er Geschäftsführer verschiedener deutscher Citigroup-Gesellschaften. Nach einem Trainee-Programm bei der Bayerischen Landesbank in München und London begann er im Jahr 1990 als Steuerreferent bei der Citibank/Citigroup. Er war hier unter anderem mit der steuerlichen Produktbetreuung betraut und absolvierte parallel hierzu das Steuerberaterexamen. Nach seinem internen Wechsel in den Produktbereich „Structured Asset Finance“ übernahm er die Leitung des deutschen Teams und baute sukzessive das Publikumsbeteiligungsgeschäft auf. Bernd Reber studierte Wirtschaftswissenschaften an der Universität Regensburg mit Abschluss als Diplom-Volkswirt.



Dr. Peter E. Hein, Mark Lapidus, Bernd Reber (von links nach rechts)

ORGANISATION UND GESCHÄFTSFELDER



Um trotz des schnellen und erfolgreichen Wachstums des Unternehmens dessen Leistungsfähigkeit beizubehalten, wurde die Doric-Gruppe so aufgestellt, dass verschiedene Aufgabenbereiche von separaten, miteinander verbundenen Unternehmen übernommen werden.

ZENTRALE AUFGABENBEREICHE

Doric Asset Finance als Muttergesellschaft der Doric-Gruppe übernimmt interne Aufgaben wie zum Beispiel Personal, EDV, Marketing oder Public Relations sowie die Fondsverwaltung und die Anleger- und Vertriebspartnerbetreuung. Auch das Asset Management der verwalteten Wirtschaftsgüter wird von der Konzernmutter erbracht. Bei Energieprojekten wird sie dabei von der Doric Power GmbH, Krakow unterstützt.

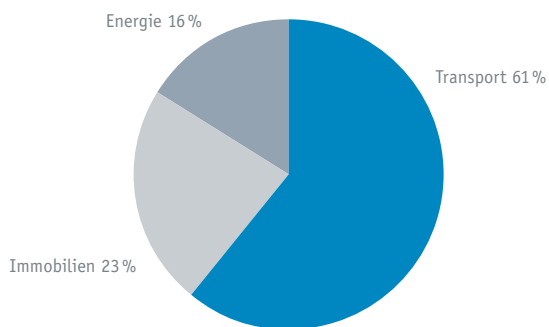
ARRANGIEREN UND STRUKTURIEREN

Die zur Doric-Gruppe gehörenden Gesellschaften Doric Asset Finance GmbH & Co. KG, Offenbach am Main, Doric Asset Finance Ltd, London sowie Doric Asset Finance Corp., Westport akquirieren weltweit Sachwertinvestitionen in den Kerngeschäftsbereichen Energie, Immobilien und Transport und strukturieren diese. Zur langfristigen Bindung wurden wesentlichen Mitarbeitern Anteile an dem Unternehmen gewährt.

KONZEPTION

Die Ende 2008 gegründete Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG, Offenbach am Main (Doric Emissionshaus) ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Doric Asset Finance. Sie übernimmt seit Mitte 2009 die Konzeption der Doric-Fonds und agiert dadurch anstelle der Doric Asset Finance als Anbieter geschlossener Beteiligungsangebote der Doric-Gruppe. Komplementär und damit geschäftsführender Gesellschafter der Doric Emissionshaus ist die Doric Emissionshaus Verwaltungs GmbH, Offenbach am Main. Geschäftsführer sind – wie bei Doric Asset Finance – Dr. Peter E. Hein, Mark Lapidus und Bernd Reber.

AUFTEILUNG DER KERNGESCHÄFTSFELDER¹



¹Entsprechend dem platzierten Eigenkapital von Doric-Fonds.

EIGENKAPITALVERTRIEB

Mit dem Aufbau der Doric Select GmbH & Co. KG, Offenbach am Main wurde bereits im Jahr 2008 der eigene Vertrieb geschlossener Beteiligungen begonnen. Darüber hinaus hat Doric durch ihre Beteiligung an Pacta den exklusiven Zugang zur genossenschaftlichen Finanzgruppe weiterhin sichergestellt. Pacta koordiniert seit Januar 2011 als Nachfolgesellschaft der GVA GENO-Vermögens-Anlage-GmbH den Vertrieb in der genossenschaftlichen Finanzgruppe.

SONSTIGE GESELLSCHAFTEN

Die Doric GmbH, Offenbach am Main erbringt die Buchhaltung sowie das Financial Controlling für Unternehmen der Doric-Gruppe sowie für die Doric-Fonds. Die Doric Treuhand GmbH, Offenbach am Main agiert seit 2008 als Handelsregister-treuhandkommanditist für Anleger, die sich als Treugeber an Doric-Fonds beteiligen. Hierbei stimmt die Doric Treuhand GmbH in ihrer Rolle als Treuhandkommanditist bei Gesellschafterbeschlüssen nur nach und entsprechend einer Weisung durch die Treugeber ab und hat kein eigenes Entscheidungsermessen.

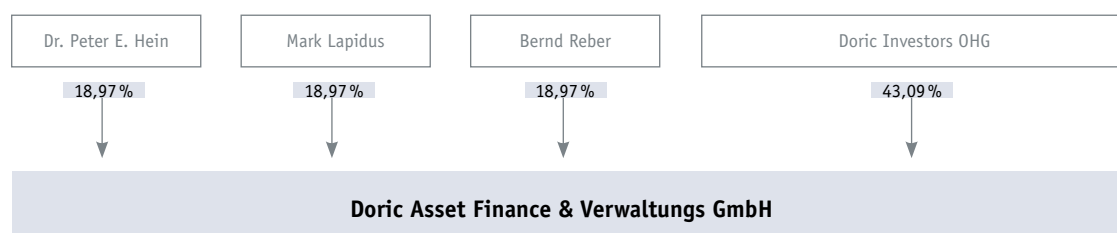
Regulierung

Die Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH betreibt das Finanzierungsleasing gemäß § 1 Abs. 1a Satz 2 Nr. 10 KWG in der Form der Verwaltung von Objektgesellschaften und unterliegt damit der Aufsicht durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht. Auch die Doric Asset Finance Ltd sowie die Doric Select GmbH & Co. KG unterliegen als Finanzdienstleistungsunternehmen der Aufsicht durch die Financial Services Authority beziehungsweise die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht.

Mitgliedschaften

Die Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH ist Mitglied im VGF Verband Geschlossene Fonds e. V., im Luftfahrt-Presse-Club Deutschland e. V. sowie in der Ombudsstelle Geschlossene Fonds e. V. Sie ist zudem Mitglied im Fachverband Biogas e. V. und in der ISTAT (International Society of Transport Aircraft Trading).

GESELLSCHAFTERSTRUKTUR



KONZERNSTRUKTUR

DORIC-GRUPPE

Die Doric-Gruppe ist mit Standorten in Deutschland, Großbritannien und den USA international vertreten.

DEUTSCHLAND

DORIC ASSET FINANCE & VERWALTUNGS GMBH

Berliner Straße 114, 63065 Offenbach am Main
 Amtsgericht Offenbach am Main, HRB 41509
 Geschäftsführer: Dr. Peter E. Hein, Mark Lapidus, Bernd Reber

DORIC ASSET FINANCE GMBH & CO. KG

Berliner Straße 114, 63065 Offenbach am Main
 Amtsgericht Offenbach am Main, HRA 41033
 Persönlich haftender Gesellschafter: Doric Structuring GmbH
 Amtsgericht Offenbach am Main, HRB 43148
 Geschäftsführer: Matthias Böhm, Dr. Peter E. Hein,
 Tanja Kisselbach

DORIC SELECT GMBH & CO. KG

Berliner Straße 114, 63065 Offenbach am Main
 Amtsgericht Offenbach am Main, HRA 41043
 Persönlich haftender Gesellschafter: Doric Solutions GmbH
 Amtsgericht Offenbach am Main, HRB 43136
 Geschäftsführer: William Finn, Ulrich Friz, Bernd Reber

DORIC EMISSIONSHAUS GMBH & CO. KG

Berliner Straße 114, 63065 Offenbach am Main
 Amtsgericht Offenbach am Main, HRA 41216
 Persönlich haftender Gesellschafter: Doric Emissionshaus
 Verwaltungs GmbH
 Amtsgericht Offenbach am Main, HRB 43802
 Geschäftsführer: Dr. Peter E. Hein, Mark Lapidus, Bernd Reber

DORIC GMBH

Berliner Straße 114, 63065 Offenbach am Main
 Amtsgericht Offenbach am Main, HRB 43627
 Geschäftsführer: Michael Buckstegen, Dr. Peter E. Hein,
 Tanja Kisselbach

DORIC TREUHAND GMBH

Berliner Straße 114, 63065 Offenbach am Main
 Amtsgericht Offenbach am Main, HRB 43599
 Geschäftsführer: Martina Allinger, Michael Buckstegen,
 Tanja Kisselbach

DORIC POWER GMBH

Ernst-Röwer-Ring 2, 17329 Krackow
 Amtsgericht Neubrandenburg, HRB 6547
 Geschäftsführer: Matthias Böhm, Dr. Peter E. Hein

PVA PACTA VERMÖGENS-ANLAGE GMBH

Westhafen Tower, Westhafenplatz 1, 60327 Frankfurt am Main
 Amtsgericht Frankfurt am Main, HRB 89490
 Geschäftsführer: Rolf Glück, Andreas Mense

Stand: 23. September 2011

GROSSBRITANNIEN


DORIC ASSET FINANCE LTD

5 Royal Exchange Buildings, London EC3V 3NL
 Registered in England & Wales, Registration Number
 05376561
 FSA Registered Number 44 6611
 Geschäftsführer: William Finn, Mark Lapidus

USA

DORIC ASSET FINANCE CORP.

191 Post Road West, Westport, CT 06880
 Geschäftsführer: Dr. Peter E. Hein

An aerial photograph of a construction site. In the lower-left quadrant, a group of seven workers wearing high-visibility yellow-green jackets and white or yellow hard hats are huddled around a large blueprint spread on the ground. The rest of the image shows a vast, textured expanse of brown earth and gravel, typical of a construction or mining site. A dark blue horizontal band is overlaid on the upper portion of the image, containing white text.

Doric Asset Finance – entworfen am Reißbrett, erfolgreich in der Realität. Denn wir sind in jedes Projekt persönlich involviert.

GESCHÄFTSJAHR 2010

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2010 hat sich die Doric-Gruppe auf Investitionen im Bereich Luftfahrt konzentriert. Erneut konnte Doric Asset Finance ihre hervorragenden Kontakte unter Beweis stellen und so das Geschäftsfeld für zukünftige Investitionsmöglichkeiten erweitern. Die Leasingnehmer, mit denen die Doric-Gruppe zusammenarbeitet, sind auf allen Kontinenten der Welt zuhause und stehen in der Luftfahrtindustrie als Referenz für zukunftssträchtige Geschäftsmodelle mit stabilen Marktpositionierungen und dadurch hohem Renommee.

Im Flugzeugbereich konnte Doric Asset Finance erneut zwei Airbus A380 erwerben und langfristig an die Fluggesellschaft Emirates verleasen.

Ein Airbus A380 wurde im Rahmen des Beteiligungsangebots SKY CLOUD II – A380 zusammen mit der Hansa Treuhand als geschlossener Flugzeugfonds für Privatanleger konzipiert. Dabei konnten die von der Doric-Gruppe im Jahr 2006 erfolgreich in den Markt eingeführten renditeorientierten Flugzeugbeteiligungen strukturell weiterentwickelt und so noch attraktiver für Anleger gestaltet werden. Die Erfolgsformel des Konzeptes der nächsten Generation zeichnet sich durch die Kombination aus der vollständigen Rückführung des Fremdkapitals noch während des Erstleasingzeitraums und dem hohen Investitionsgrad aus.

Der zweite Airbus A380 wurde in Form eines Flugzeuginvestments für institutionelle Investoren im Dezember 2010 an den Börsen in London und Guernsey notiert.

Mit dem Beteiligungsangebot Doric Solar Pro-
vence konnte auch im Segment Erneuerbare

Energien ein neuer Fonds emittiert werden. Anleger haben sich hier an zwei Solarparks in Südfrankreich mit einem Investitionsvolumen von mehr als 84 Millionen EUR beteiligt. Das erforderliche Eigenkapital wurde innerhalb kurzer Zeit eingeworben.

Damit gehören inzwischen sechs Solarparks zum Asset-Management-Portfolio der Doric-Gruppe. Alle Solarparks sind fertiggestellt und in Betrieb.

Im Segment Schiffe wurde mit dem Alternativinvestment MS Sunrise/POS Winner eine attraktive Ersatzinvestition für gleich zwei Beteiligungsgesellschaften gefunden. Das langfristige Darlehen konnte zu günstigeren Konditionen und somit zu niedrigeren Zinsen als prognostiziert festgeschrieben werden. Die Ablieferung des Schiffs erfolgte früher als erwartet im April 2011.

Damit kann die MS Sunrise vorzeitig Erträge erzielen. Die zu erwartenden Ausschüttungen übersteigen die ursprüngliche Prognose.

Nicht zuletzt unter strategischen Gesichtspunkten kann die Doric-Gruppe durch die strukturelle Weiterentwicklung der Flugzeugleasingfonds und die Platzierung der ersten börsennotierten Flugzeuginvestmentgesellschaft auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken.

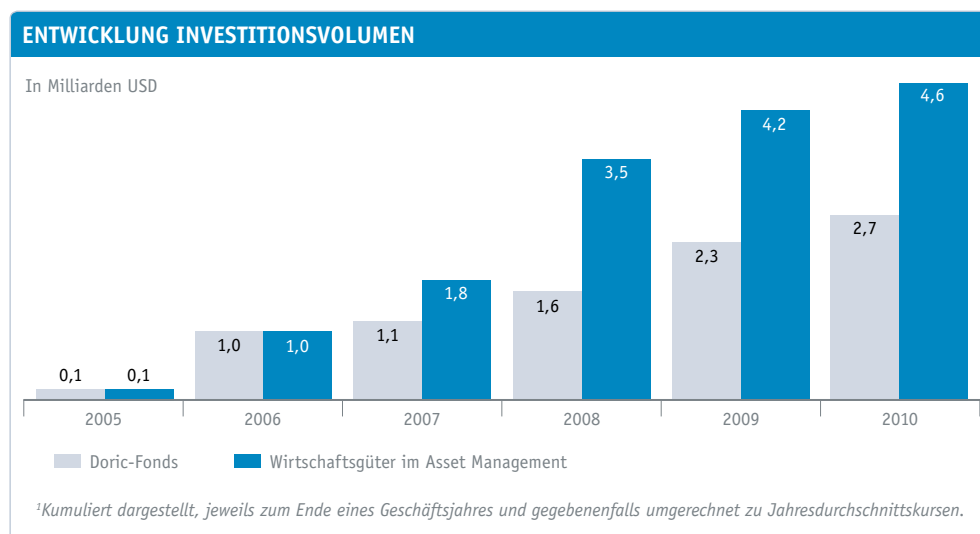
Vor dem Hintergrund der allgemein schwierigen Rahmenbedingungen und gleichzeitigen Erschließung neuer Geschäftsfelder konnte allerdings die Anzahl der Neuemissionen nicht auf dem Vorjahresniveau konstant gehalten werden. So mussten im Jahr 2010 für den Ab-

schluss einer Transaktion deutlich mehr Ressourcen – insbesondere in der Strukturierung – aufgewendet werden als noch in den Vorjahren, so dass auch dies zu einer Verknappung der für die Konzeption zur Verfügung stehenden Beteiligungsmöglichkeiten führte. Der Rückgang der Produktangebote ist weiterhin auch darauf zurückzuführen, dass im Geschäftsjahr 2010 an der Entwicklung des ersten börsennotierten Flugzeuginvestments gearbeitet wurde und auch hierfür – wie für jede Neuentwicklung – zunächst mehr Ressourcen eingesetzt werden mussten, um in späteren Jahren hiervon zu profitieren.

Das Eigenkapital der von der Doric-Gruppe angebotenen Fonds wurde 2010 durch die GVA GENO-Vermögens-Anlage-GmbH, Frankfurt am Main, die Doric Select GmbH & Co. KG, Offenbach am Main und die HANSA TREUHAND Schiffsbeteiligungs GmbH & Co. KG, Hamburg platziert.

In den Kerngeschäftsfeldern der Konzernmutter und damit dem Asset Management, der Fondsverwaltung sowie der Anleger- und Vertriebspartnerbetreuung konnte im Geschäftsjahr 2010 das Wachstum weiter fortgesetzt und damit seit Unternehmensgründung im Jahr 2005 kontinuierlich ausgebaut werden. Dies gilt insbesondere für den Bereich Asset Management.

Mit einem aktuell verwalteten Portfolio von 25 Flugzeugen gehört die Doric-Gruppe weltweit zu den Top Asset Managers für geleaste Flugzeuge. In einem Ranking des Luftfahrtfachmagazins *Airline Fleet Management* vom August 2011 rangiert die Doric-Gruppe nunmehr auf dem zwölften Platz in allen Flugzeugkategorien. Bei Langstreckenflugzeugen erreicht die Doric-Gruppe sogar den sechsten Platz weltweit.



Die Leasingnehmer des verwalteten Flugzeugportfolios reichen vom Start-up-Unternehmen wie Virgin America bis hin zu den großen Topfluggesellschaften wie Cathay Pacific, Emirates oder Singapore Airlines. Zusammen mit den weiteren Wirtschaftsgütern in den Kernbereichen Energie, Immobilien und Transport war die Doric-Gruppe Ende des Geschäftsjahres 2010 mit der laufenden Verwaltung von Sachwerten mit 4,6 Milliarden USD Investitionsvolumen beauftragt. Einschließlich der für die im Jahr 2011 erfolgreich gelistete Doric Nimrod Air Two Limited (DNA 2) sowie für den Fonds SKY CLOUD IV – A380 vorgesehenen Flugzeuge beträgt das Asset-Management-Portfolio von Doric Asset Finance mittlerweile rund 5,6 Milliarden USD.

Die Börsenkurse der Investmentgesellschaften DNA 1 und DNA 2 entwickeln sich positiv und weisen seit Börsennotierung eine Performance von jeweils +16,5 Prozent und +12 Prozent aus.¹

Im Segment Immobilien ist es gelungen, ab 2012 weitere rund 840 m² Bürofläche im Immobilienkomplex Lion Plaza langfristig bis 2025 an die internationale Anwaltssozietät White & Case zu vermieten. Lion Plaza ist das Fondsobjekt des von Doric Asset Finance aufgelegten GENO EuropaFonds 2, London. Da die Flächen derzeit bereits vermietet sind, wird White & Case diese ab 2012 zunächst an die aktuellen Mieter KAS Bank N.V. und Leathwaite International Limited untervermieten. Die vereinbarten Mieten entsprechen den ursprünglich für diese Flächen prospektierten Mieten.

DORIC AVIATION – FLUGZEUGPORTFOLIO

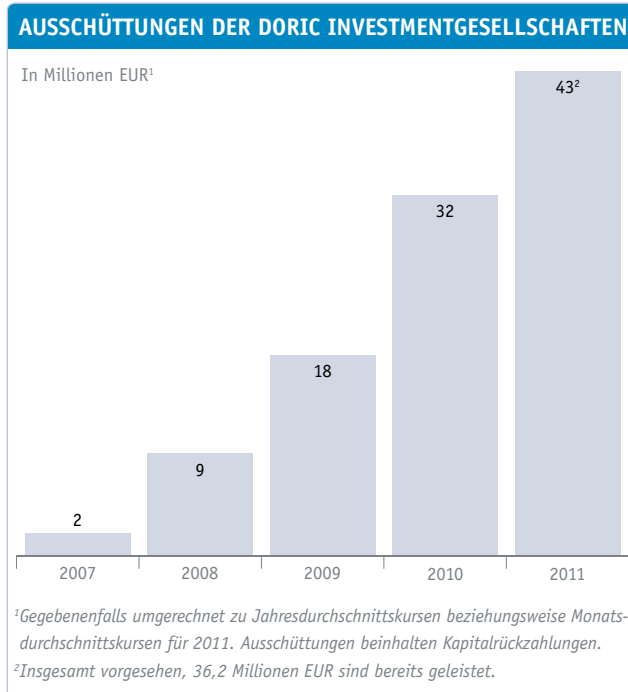


¹Quelle: Bloomberg; Stand: 16. September 2011.

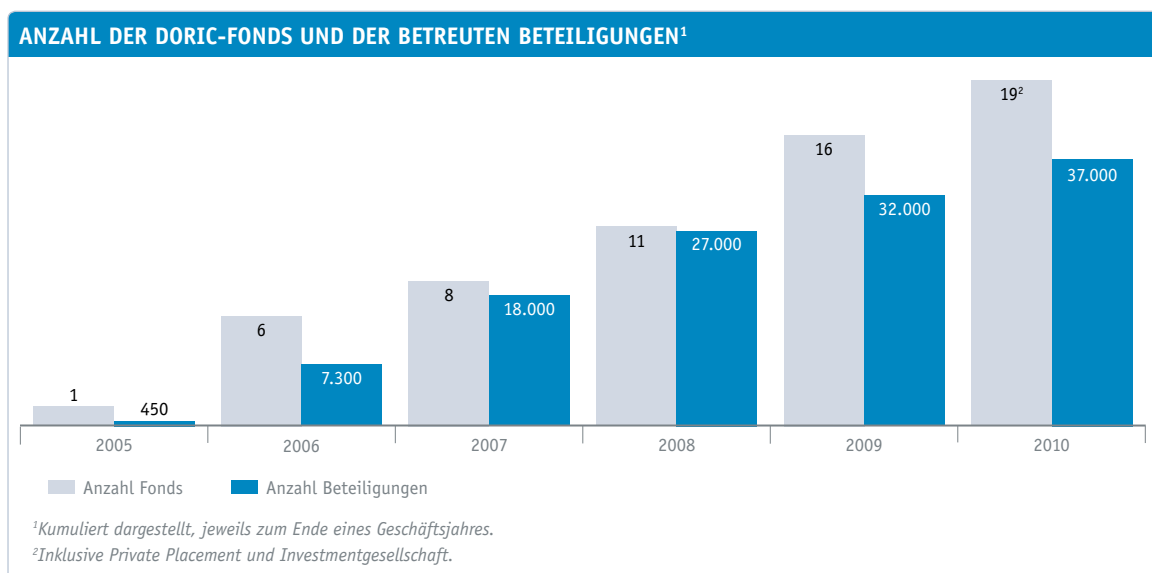
Im Jahr 2010 konnten die Ausschüttungen der Doric-Fonds gegenüber dem Vorjahr um 79 Prozent gesteigert werden. Insgesamt wurden 32 Millionen EUR an die Anleger ausgezahlt. Dabei entfielen 52 Prozent, und damit mehr als die Hälfte, auf Flugzeug- und Schifffonds, 32 Prozent auf Immobilienfonds und 16 Prozent auf Fonds, die in Erneuerbare-Energien-Projekten investiert haben.

Im Jahr 2011 sind Ausschüttungen von insgesamt 43,3 Millionen EUR vorgesehen (davon sind 36,2 Millionen EUR bereits geleistet worden). Dies entspricht im Vorjahresvergleich einem Wachstum von 34 Prozent. Die durchschnittliche Ausschüttung für das Jahr 2010 beträgt 7,0 Prozent p.a.; bei den Flugzeugfonds 7,7 Prozent p.a.

Zum Wachstumskurs der Doric-Gruppe tragen auch die laufenden Einnahmen aus der Fondsverwaltung sowie der Anleger- und Vertriebspartnerbetreuung bei. Die Konzernmutter der Doric-Gruppe betreute Ende des Jahres 2010 insgesamt 37.000 Beteiligungen (+16 Prozent gegenüber 2009) an 19 Doric-Fonds (inklusive



Private Placement und Investmentgesellschaften) sowie weitere 42.000 Beteiligungen für Vertriebspartner, deren Verwaltung im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsvertrages für die Pacta erfolgt, unter dem die Gesellschaft After-Sales-Aufgaben für die Vertriebsbanken des bundesweiten genossenschaftlichen Finanzverbundes übernimmt.



POSITIONIERUNG UND AUSZEICHNUNGEN

Gemäß den veröffentlichten Platzierungszahlen des VGF Verbands Geschlossene Fonds e.V. belegt Doric Asset Finance den ersten Platz bei Flugzeugfonds und liegt auf Platz 7 aller Fondsklassen unter den 169 befragten Emissionshäusern in Deutschland. Bereits 2009 gehörte das Unternehmen mit Platz 9 zu den Top 10 der Fondsinitiatoren.

Nicht zuletzt aufgrund der soliden Fondskonzeptionen wurde die Doric-Gruppe im Jahr 2010 als bester Initiator im Bereich Flugzeuge von der Ratingagentur Feri EuroRating Services AG – in Zusammenarbeit mit dem Nachrichtensender n-tv, der Financial Times Deutschland und dem Wirtschaftsmagazin Capital – ausgezeichnet. Ausschlaggebend für die Preisverleihung war laut der Jury die Kombination aus Management-erfahrung, solider Fondskonzeption, stetiger Marktpräsenz und Leistungsbilanz.

Doric Asset Finance wurde ebenfalls mit dem internationalen Preis „Most Innovative Deal of the Year 2010“ des Fachmagazins Airfinance Journal für die erste an der Londoner Börse notierte Flugzeuginvestmentgesellschaft Doric Nimrod Air One Limited (DNA 1) ausgezeichnet. Die Preis-

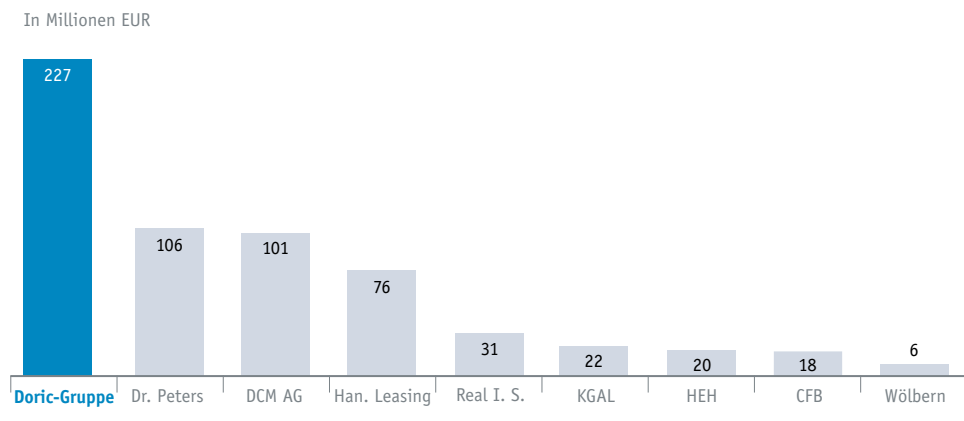
verleihung fand am 11. April 2011 im Rahmen einer Gala der 31. Airfinance Conference in New York statt.

Die herausragende Managementqualität der Doric-Gruppe wurde von der Ratingagentur Scope Analysis GmbH in einem aktualisierten Ratingreport vom Juni 2011 erneut mit der Note „AA“ (sehr hohe Qualität) bestätigt.

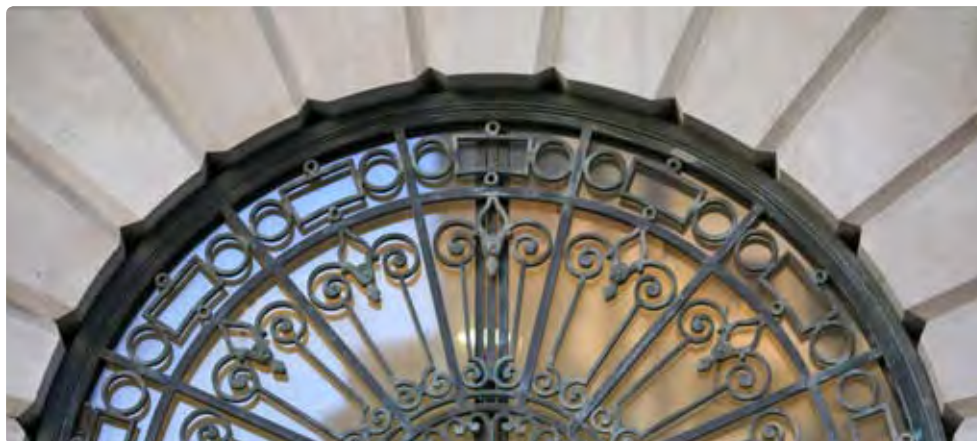
ANGABEN ÜBER ZWEITMARKTAKTIVITÄTEN

Die Doric-Gruppe betreibt auch im Jahr 2010 keinen eigenen Zweitmarkt. Daher können in der Leistungsbilanz keine Angaben über Ablauf, Organisation und Art des Zweitmarkthandels sowie Umsatzhöhe gemacht werden.

MARKTPosition FLUGZEUGFONDS – EIGENKAPITAL 2010



Quelle: VGF-Branchenzahlen 2010



AUSBLICK

Die Doric-Gruppe sieht ihren strategischen Schwerpunkt derzeit im Bereich Luftfahrt. Ein wesentlicher Vorteil in diesem Bereich sind insbesondere die über lange Jahre geknüpften Kontakte und persönlichen Beziehungen ihrer Geschäftsführer und Mitarbeiter zu wichtigen Marktteilnehmern. Doric wird sich auch künftig darauf konzentrieren, die vorhandene Geschäftspartnerbasis weiter zu festigen. Gleichzeitig sollen neue Fluggesellschaften als Vertragspartner für Flugzeugleasingfinanzierungen und damit für attraktive Investmentmöglichkeiten gewonnen werden.

Für den Kernkompetenzbereich Energie geht die Geschäftsführung der Doric Asset Finance davon aus, dass sich das Angebot an wirtschaftlich attraktiven Investitionen reduzieren wird. Ursachen hierfür werden insbesondere die Rahmenbedingungen für die Förderung von Erneuerbaren Energien sein, die sich in vielen europäischen Ländern – insbesondere im Bereich Solar – verändern werden. Dies wird eine große Sorgfalt bei der Projektauswahl erfordern. Umso wichtiger wird es sein, attraktive Investments in der Vielzahl von Projektmöglichkeiten zu erkennen und zügig umzusetzen.

Im Segment Immobilien sind auf Anlegerseite weiterhin langfristig Objekte mit nur einem Mieter gefragt. Diese befinden sich allerdings meist nur an zweitrangigen Standorten. Doric Asset Finance sieht es im aktuellen Umfeld weiterhin als schwierig an, qualitativ hochwertige Immobilienobjekte zu wirtschaftlich akzeptablen Bedingungen zu erwerben.

Durchaus attraktive Investitionsmöglichkeiten bestehen derzeit im Bereich Schiffe. Dies haben nicht zuletzt die attraktiven Bedingungen des Investments MS Sunrise gezeigt. Solche Investitionen sind jedoch mangels (Vor-)Finanzierbarkeit der Schiffe nur sehr vereinzelt darstellbar.

INNOVATIVE FLUGZEUGINVESTMENTS FÜR INSTITUTIONELLE INVESTOREN

„PROPERTY ON WINGS“

DNA 1 UND DNA 2 – ECKDATEN	
Börsennotierung	LSE und CISX
Ticker	DNA 1, DNA 2
Aktueller Aktienkurs ¹	DNA 1: 116,5 Pence DNA 2: 224 Pence
Marktkapitalisierung ¹	DNA 1: 50 Millionen GBP DNA 2: 162 Millionen GBP
Dividende	9% p. a.
Auszahlung der Dividende	April, Juli, Oktober, Januar
Währung	GBP
Börsengang/Emissionskurs	DNA 1: 13.12.2010/100 Pence DNA 2: 14.07.2011/200 Pence
Asset Manager	Doric Asset Finance Ltd
Administrator	Anson Fund Managers Ltd
Wirtschaftsprüfer	Ernst and Young LLP, Deloitte
Market Makers	Shore Capital Ltd Winterflood Securities Ltd
Webseiten	www.dnairone.com www.dnairtwo.com

¹Quelle: Bloomberg; Stand: 16. September 2011.

Doric Asset Finance hat mit Unterstützung der Londoner Platzierungsberatungsfirma Nimrod Capital LLP zwei Investmentgesellschaften an der Londoner Börse gelistet. Die Marktkapitalisierungen von Doric Nimrod Air One Limited (DNA 1) und Doric Nimrod Air Two Limited (DNA 2) betragen umgerechnet rund 57 Millionen EUR² beziehungsweise rund 186 Millionen EUR². Die zwei börsennotierten Investmentgesellschaften erwerben insgesamt vier an Emirates langfristig vermietete Airbus A380.

Bei beiden Flugzeuginvestments ist eine vierteljährliche Dividende von 2,25 Prozent vorgesehen. Zudem wird das Fremdkapital – wie bei allen Investments aus der Reihe der nächsten Generation von Doric Asset Finance – bereits vor Ende der festen Erstvermietung vollständig getilgt. Die Zielgruppe umfasst Pensionskassen, Privatpersonen und institutionelle Vermögensverwalter.

Der Börsengang von DNA 2 stellt die bisher größte Flugzeugtransaktion in der Geschichte von Doric Asset Finance dar. Er folgte nur ein halbes Jahr nach der erfolgreichen Börsennotierung der Vorgängergesellschaft DNA 1. Beide Gesellschaften werden derzeit zu einem um 16,5 Prozent beziehungsweise um zwölf Prozent höheren Kurs, im Vergleich zur vorbörslichen Notierung, gehandelt.

Die Stabilität der Assets und der erfolgreiche Leasingnehmer, kombiniert mit einer schnellen Tilgung des Fremdkapitals und der attraktiven Rendite, machen Flugzeuginvestments auch bei institutionellen Investoren sehr gefragt. Durch die Börsennotierung werden zudem die Transparenz und die Liquidität der Investition dargestellt.

Institutionelle Investoren vergleichen Flugzeuginvestments mit Immobilien oder Core-Infrastrukturinvestments. Dabei weisen Flugzeuginvestitionen einen vergleichsweise hohen durchschnittlichen Vermögenszuwachs mit gleichzeitig langfristig vertraglich gesicherten Einnahmen auf.

²EUR/GBP-Wechselkurs von 1:0,8717; Quelle: EZB, 16. September 2011.

AUFWIND FÜR DAS PORTFOLIO

Für institutionelle Investoren ist der Sicherheitsaspekt nach wie vor bei der Kapitalanlage klar dominant. Ursache hierfür sind die Erfahrungen aus der Finanzmarktkrise. Alle anderen Aspekte, wie Liquidität oder Renditen, sind einer Studie der Union Investment zufolge deutlich in den Hintergrund getreten. Für 70 Prozent aller institutionellen Investoren stand die Sicherheit 2010 an erster Stelle.

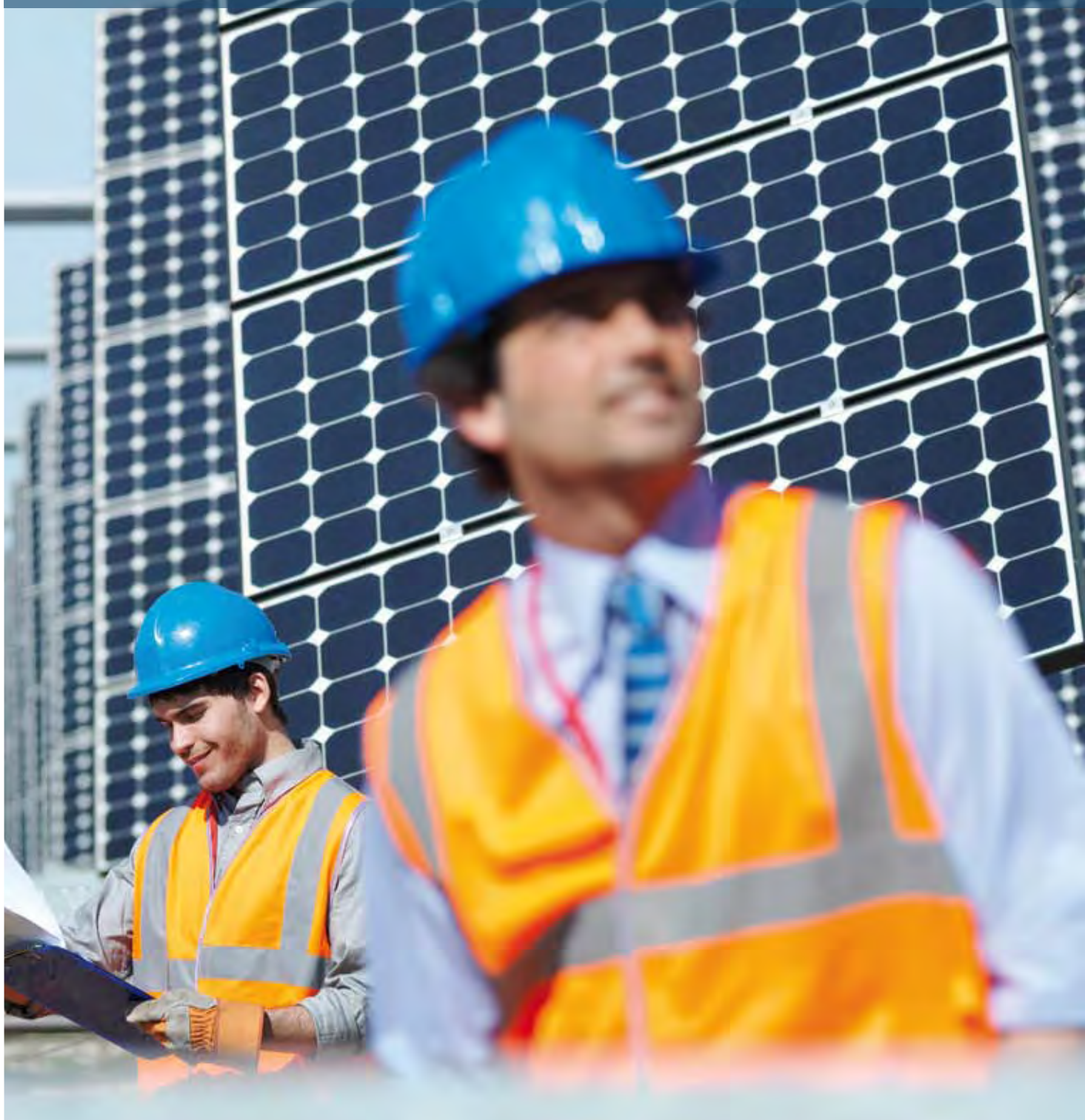
Diese hohe Anleihen- und Geldmarktorientierung bringt die institutionellen Investoren jedoch in ein Dilemma: Während beispielsweise die Renditen von zehnjährigen Bundesanleihen deutlich fielen und im August 2010 einen Stand von knapp über zwei Prozent erreichten, liegen die Verpflichtungen vieler institutioneller Kapitalanleger deutlich höher. So liegt für die meisten Pensionskassen die benötigte Rendite für die Erbringung ihrer Leistungen bei vier bis sechs Prozent. Ein deutscher Lebensversicherer benötigt immerhin noch 3,4 Prozent. Diese Diskrepanz zwischen Verpflichtungen und Einnahmen stellt viele institutionelle Investoren vor große Herausforderungen.

Eine mögliche Lösung für dieses Problem kann die Investition in sogenannten „Alternative Real Assets“ oder Sachwerten darstellen. Diese Klasse umfasst beispielsweise Infrastruktur, Erneuerbare Energien oder auch Flugzeuge. Bislang spielen sie in den institutionellen Portfolios nur eine untergeordnete Rolle. Dabei bieten Flugzeuginvestments eine Möglichkeit, das Portfolio weiter zu diversifizieren und trotz Niedrigzinsumfeld die Verpflichtungen institutioneller Investoren zu erfüllen. Darüber hinaus sprechen ein kontinuierlich wachsender Markt, stabile Cashflows und attraktive Renditen bei relativ geringem Risiko für die Asset-Klasse Flugzeuge. Die Investmentgesellschaften DNA 1 und DNA 2 haben mit ihrer erfolgreichen Börsennotierung eindrucksvoll unter Beweis gestellt, dass transparente Flugzeuginvestments die Investitionsperspektiven vieler institutioneller Investoren langfristig verändert haben.

Quelle: Union Investment, Edition Risikomanagement 1.9



**Doric Asset Finance – wir übernehmen Verantwortung
für die Welt von morgen.
Damit auch kommende Generationen von unseren
Investitionen profitieren.**



UNSERE MÄRKTE

MARKT DER GESCHLOSSENEN BETEILIGUNGSANGEBOTE

ENTWICKLUNG 2010

Laut VGF Verband Geschlossene Fonds e.V. sollte der Markt für geschlossene Fonds die Trendwende im Jahr 2010 geschafft haben. Privatanleger investierten insgesamt 5,8 Milliarden EUR über geschlossene Beteiligungsmodelle in den verschiedensten Asset-Klassen. Im Vergleich zu 2009 konnten die Initiatoren damit 13 Prozent mehr Eigenkapital einsammeln. Auch wenn bei den geschlossenen Fonds die Talsohle durchschritten ist, bleibt auch das Jahr 2011 weiterhin herausfordernd für die Emissionshäuser.

Insgesamt boten im Jahr 2010 370 Initiatoren 780 geschlossene Beteiligungsmodelle an. Die Gesamtzahl der von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) gestatteten Fonds fiel mit 330 deutlich höher aus als im Vorjahr. 2009 hatten nur 235 geschlossene Beteiligungen die Zulassung der BaFin erhalten.

Die Verteilung des Eigenkapitals auf die Asset-Klassen war nicht überraschend. Laut VGF blieben Immobilienfonds, wie in den Vorjahren, auch im Jahr 2010 die stärkste Asset-Klasse. Insgesamt ging ihr Anteil jedoch leicht zurück – von 47 Prozent im Jahr 2009 auf 40 Prozent im Jahr 2010. Deutlich stärker waren die Verschiebungen innerhalb des Immobiliensegments. Deutschlandimmobilienfonds legten 2009 von 1,11 Milliarden EUR auf 1,62 Milliarden EUR im Jahr 2010 zu. Die Nachfrage nach sicherheitsorientierten, klar strukturierten Produkten mit stabilen Cashflows verhalf geschlossenen Immobilienfonds mit inländischen Investitionen im vergangenen Jahr zum Erfolg. Das platzierte Eigenkapital für internationale Immobilienfonds hingegen halbierte sich. Es sank von 1,35 Milliarden EUR auf 723 Millionen EUR.

Bei Schiffsfonds standen 2010 die Zeichen auf Sanierung. Allein 286 Millionen EUR Sanierungskapital mussten eingeworben werden. Dies floss in bestehende Schiffsfonds, um Liquiditätsprobleme zu lösen. Das Sanierungskapital ausgenommen, konnten 2010 rund 710 Millionen EUR frisches Eigenkapital eingesammelt werden – ein leichter Rückgang im Vergleich zu 743 Millionen EUR im Jahr 2009.

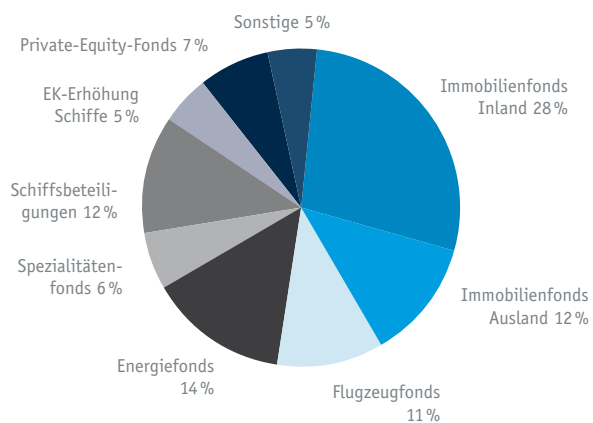


Während das platzierte Eigenkapitalvolumen bei Schiffs- und auch bei Auslandsimmobilienfonds im Jahr 2010 gegenüber 2009 zurückging, konnten die Initiatoren in den anderen Asset-Klassen mit geschlossenen Fonds teilweise deutlich mehr Anlegergelder mobilisieren. Vor allem die Segmente Erneuerbare Energien und Flugzeuge legten zu. Flugzeugfonds konnten das Vorjahresergebnis um 42 Prozent steigern und 607 Millionen EUR Eigenkapital einwerben.

Noch steiler bergauf ging es bei Erneuerbare-Energien-Fonds. Das platzierte Eigenkapital stieg von 220 Millionen EUR im Jahr 2008 um über rund 547 Millionen EUR im Jahr 2009 auf 832 Millionen EUR im Jahr 2010.¹

¹Quelle: VGF-Branchenzahlen 2010;
Feri Gesamtmarktstudie der Beteiligungsmodelle 2011.

MARKTANTEILE GESCHLOSSENER FONDS 2010 NACH PLATZIERTEM EIGENKAPITAL



Quelle: VGF-Branchenzahlen 2010

AUSBLICK

Das erste Halbjahr 2011 ist – zumindest bei den Platzierungszahlen geschlossener Fonds – verhalten ausgefallen. Die bei Anlegern stark gefragten Immobilienfonds mit deutschen Objekten sind derzeit Mangelware. Der Grund: Es ist für Initiatoren schwierig, geeignete Fondsobjekte zu einem adäquaten Preis auf dem deutschen Immobilienmarkt zu erwerben. Dennoch werden deutsche Immobilienfonds aller Voraussicht nach weiterhin dominieren. Die Schifffahrt befindet sich auch im Jahr drei nach der Krise immer noch in unruhigem Fahrwasser. Zwar wurden viele Probleme angegangen, aber noch nicht vollständig gelöst. Hinzu kommen aktuelle Probleme bei einigen Charterern. Aus heutiger Sicht ist keine signifikante Verbesserung auf der Fondsseite zu erwarten.

Im Segment Erneuerbare Energien wurden die Erwartungen im Jahr 2010 weit übertroffen. Eine weitere Steigerung könnte allerdings durch sich verändernde Rahmenbedingungen noch verhindert werden. Daher herrscht momentan (noch) Zurückhaltung. Die Anbieter warten ab, wie sich die Diskussion um die Energiewende und die daraus folgenden Änderungen im Bereich der Förderung Erneuerbarer Energien weiterentwickeln.



MARKT FÜR ERNEUERBARE ENERGIEN

GLOBALE ERNEUERBARE STROMKAPAZITÄTEN (ENDE 2010) ¹								
Technologie (Gigawatt)	Welt gesamt	Entwicklungsländer	EU-27	USA	China	Deutschland	Spanien	Indien
Wind	198	61	84	40	45	27	21	13
Biomasse	62	27	20	10	4	5	0,5	3
Photovoltaik	40	n/a	29	2,5	0,9	17,3	3,8	~ 0
Geothermie	11	5	1	3,1	~ 0	0	0	0
Solarthermische Kraftwerke	1,1	0	0,6	0,5	0	0	0,6	0
Meeresenergie	0,3	0	0,3	0	0	0	0	0
Gesamte Erneuerbare Energien (ohne Wasserkraft)	312	94	135	56	50	49	26	16
Wasserkraft	1,010	n/a	130	78	213	5	16	40
Gesamte Erneuerbare Energien (inklusive Wasserkraft)	1,320	n/a	265	134	263	54	42	56

¹Gerundet.

Quelle: REN21 (Renewable Energy Policy Network for the 21st Century), Renewables 2011, Global Status Report, Juli 2011

ENTWICKLUNG 2010

Die Erneuerbaren Energien konnten 2010 ihr starkes Wachstum fortsetzen. Die globalen erneuerbaren Stromkapazitäten stiegen selbst ohne Berücksichtigung der Wasserkraft, die weiterhin den größten Anteil an Leistung bereitstellt, um rund ein Viertel auf 312 GW. Insgesamt trugen die Erneuerbaren Energien nahezu 20 Prozent zur globalen Stromproduktion bei.

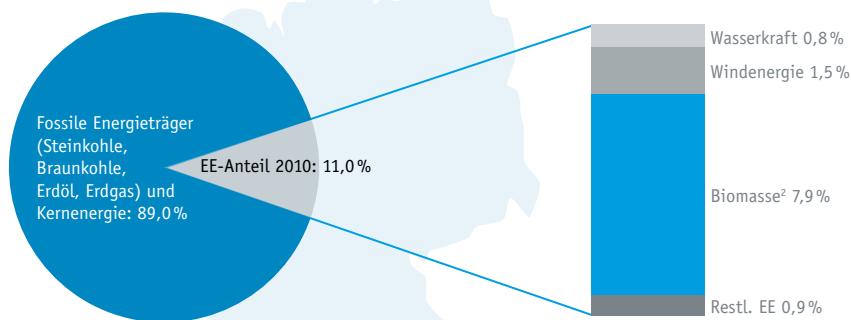
Trotz der vergleichsweise geringen Bedeutung der Wasserkraft ist Deutschland weltweit ein Vorreiter bei der Nutzung Erneuerbarer Energien. Dies gilt insbesondere dank der Wind-, Photovoltaik- und Biomasseanlagen.

Der Anteil von Erneuerbaren Energien am gesamten deutschen Endenergieverbrauch (Strom, Wärme, Kraftstoffe) erhöhte sich im Jahr 2010 auf etwa elf Prozent. Dies liegt deutlich über

dem Vorjahreswert (10,4 Prozent) und ist deshalb bemerkenswert, da der Energieverbrauch aufgrund des wirtschaftlichen Aufschwungs sowie der kalten Witterung deutlich über dem Vorjahresniveau lag.

ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM ENDENERGIEVERBRAUCH IN DEUTSCHLAND, 2010

Endenergieverbrauch gesamt: 8.984 PJ¹



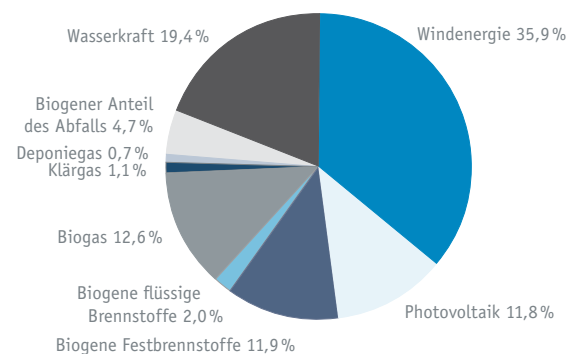
¹Quelle: Energy Environment Forecast Analysis GmbH & Co. KG (EEFA).

²Feste und flüssige Biomasse, Biogas, Deponie- und Klärgas, biogener Anteil des Abfalls, Biokraftstoffe; Quelle: BMU-KI III 1 nach Arbeitsgruppe Erneuerbare Energien-Statistik (AGEE-Stat) und ZSW, unter Verwendung von Angaben der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen e. V. (AGEB); EE: Erneuerbare Energien; 1 PJ = 10¹⁵ Joule; Abweichungen in den Summen durch Rundungen; Stand: März 2011; Angaben vorläufig.

STRUKTUR DER STROMERZEUGUNG AUS ERNEUERBAREN ENERGIEN IN DEUTSCHLAND, 2010

Stromerzeugung aus EE: 101,7 TWh

BIOMASSEANTEIL:¹ rund 33%



¹Feste und flüssige Biomasse, Biogas, Deponie- und Klärgas, biogener Anteil des Abfalls; aufgrund geringer Strommengen ist die Tiefengeothermie nicht dargestellt; 1 TWh = 1 Mrd. kWh; Abweichungen in den Summen durch Rundungen; Quelle: BMU-KI III 1 nach Arbeitsgruppe Erneuerbare Energien-Statistik (AGEE-Stat); Stand: März 2011; Angaben vorläufig.

Die Stromerzeugung aus Sonne, Wind, Wasser, Biomasse und Geothermie stieg im Jahr 2010 um gut sieben Prozent auf 101,7 Milliarden kWh. Dies entspricht einem Anteil Erneuerbarer Energien an der deutschen Stromversorgung von 16,8 Prozent (2009: 16,3 Prozent).

Die Windenergie konnte ihre Spitzenposition unter den Erneuerbaren Energien im Strombereich auch 2010 halten. Sie deckte allein gut sechs Prozent des gesamten Stromverbrauchs in Deutschland ab und konnte mehr als 10 Millionen Durchschnittshaushalte mit Strom versorgen. Ende 2010 waren insgesamt 21.585 Anlagen mit einer installierten Leistung von 27.204 MW am Netz.



Aus den biogenen Energieträgern Biomasse, Biogas, Deponie- und Klärgas sowie dem biogenen Anteil von Abfall wurden 2010 mit insgesamt 33,5 Milliarden kWh rund zehn Prozent mehr Strom als im Vorjahr erzeugt. Ihr Anteil am Stromverbrauch in Deutschland lag damit bei 5,5 Prozent (2009: 5,2 Prozent). In Deutschland sind bis Ende 2010 rund 5.700 Biogasanlagen mit einer Leistungskapazität von 2.200 MW in Betrieb genommen worden. Die pro Jahr in diesen Anlagen produzierte Strommenge reicht aus, um 4,3 Millionen durchschnittliche Haushalte mit Ökostrom zu versorgen.

Bei der Stromerzeugung aus Photovoltaik erhöhte sich im Laufe des Jahres 2010 die gesamte installierte Leistung um fast 75 Prozent auf 17.320 MW (2009: 9.914 MW). Solaranlagen liefern somit einen Anteil von zwei Prozent am gesamten Stromverbrauch. Nach Schätzungen des Solarbranchenverbandes BSW-Solar gingen in Deutschland 2010 rund 230.000 Solarstromanlagen neu ans Stromnetz.

Laut Bloomberg haben die 20 größten Industrienationen im vergangenen Jahr 243 Milliarden USD in Erneuerbare Energien investiert – das entspricht einer Steigerung um 30 Prozent gegenüber dem Vorjahr 2009. In Deutschland lagen die Investitionen in Anlagen zur Nutzung Erneuerbarer Energien mit rund 26,6 Milliarden EUR mehr als ein Viertel höher als im Vorjahr. Den mit Abstand größten Anteil stellte mit rund 19,5 Milliarden EUR die Photovoltaik. Dieser Investitionsboom im Bereich der Solarenergie war nicht zuletzt in der bis Mitte des Jahres vorherrschenden Unsicherheit bezüglich der zukünftigen Förderhöhe von Photovoltaikanlagen in Deutschland durch die schwarz-gelbe Bundesregierung begründet (siehe auch Übersicht: Kürzung der Solarförderung).

ÜBERSICHT: KÜRZUNG DER SOLARFÖRDERUNG

LÄNDER IM VERGLEICH

Im Jahr 2010 hat insbesondere die große Beliebtheit der Solarinvestments dazu geführt, dass in vielen europäischen Ländern der Zubau von Anlagen die politisch festgelegten Ziele zum Teil deutlich überschritt. Aufgrund von stärker steigenden Kosten für die Verbraucher waren 2010 in vielen europäischen Ländern umfangreiche Kürzungen bei der Förderung der Solarenergie zu verzeichnen.

DEUTSCHLAND

Nach den außerordentlichen Senkungen der Vergütungen im Juli und Oktober 2010 wurden die Tarife Anfang 2011 nochmals um 13 Prozent gekürzt. Die ursprünglich vom Bundesumweltministerium vorgesehene Kappung der Solartarife zur Jahresmitte 2011 um bis zu 15 Prozent wurde jedoch ausgesetzt, da gemäß einer durchgeführten Hochrechnung für das Gesamtjahr 2011 nur mit neuen Solaranlagen mit einer Leistung von 2.800 MW gerechnet wird. Da das weit unter der Zubaubegrenzung der deutschen Regierung von 3.500 MW liegt, kann die nächste Tarifkürzung erst zum Jahreswechsel stattfinden.

SPANIEN

Die Regierung Spaniens hat im November 2010 die Einspeisetarife für neu zu errichtende Anlagen deutlich reduziert. Die Absenkung reichte von fünf Prozent für kleinere Dachanlagen bis zu 45 Prozent bei Freiflächenanlagen. Für viel Aufregung hat außerdem die Ankündigung von rückwirkenden Änderungen gesorgt. Die Planungssicherheit von Solarinvestments in Spanien wurde dadurch erheblich in Frage gestellt. Seit 2011 gilt ein neues Gesetz, das die Höhe der jährlich geförderten Produktionsstunden bis 2013 begrenzt. Für fest aufgeständerte Anlagen liegt die Obergrenze je nach Standort zwischen 1.250 und 1.707 kWh. Die Deckelung gilt aber auch für bereits bestehende Anlagen und bedeutet damit eine rückwirkende Absenkung der Vergütung. Alle Solarstromerträge, die darüber hinaus generiert werden, müssen zum allgemeinen Marktpreis eingespeist werden. Als Ausgleich für die rückwirkende Limitierung der Solarförderung wurde die Dauer der Förderung um drei Jahre auf insgesamt 28 Jahre verlängert.

ITALIEN

Die Solarstromvergütung in Italien wurde zum 1. Juni 2011 mit starken Einschnitten bei den Solarstromtarifen und einer Deckelung des Photovoltaikausbaus neu geregelt. Es soll aber lange Übergangsfristen und keine abrupte Kappung geben. Die Solarstromtarife für Neuanlagen werden von Juni bis Dezember 2011 monatlich um drei bis fünf Prozent gekürzt. Bereits in Angriff genommene Projekte können jedoch noch die bisherigen Tarife beanspruchen, wenn sie bis August 2011 ans Netz kommen. In jedem Halbjahr des kommenden Jahres folgen dann weitere Senkungen um acht bis zwölf Prozent. Die Tarife gelten weiterhin für 20 Jahre.

FRANKREICH

Aufgrund des starken Zubaus von Photovoltaikanlagen hat die französische Regierung im Dezember 2010 einen dreimonatigen Genehmigungsstopp für den Abschluss neuer Stromabnahmeverträge für Solaranlagen beschlossen. Im März 2011 trat ein neues Tarifdekret für Solarstrom in Kraft, das eine starke Kappung der Vergütung von Photovoltaikstrom bewirkte. Großanlagen mit einer Leistung von mehr als 100 Kilowatt peak (kWp) werden pauschal nur noch mit 12 Cent/kWh vergütet – unabhängig von ihrer Bauart oder ihrem Standort. Außerdem müssen Anlagen mit über 100 kWp ausgeschrieben werden. Im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens wird die tatsächliche Vergütung festgestellt. Kleinere Anlagen unter 100 kWp sind mit pauschalen Kürzungen von 20 Prozent nur moderat betroffen. Für diese Anlagen gelten zukünftig verschiedene Vergütungssätze, die abhängig von der Anzahl der neu errichteten Anlagen quartalsweise angepasst werden. Zudem wird der jährliche Zubau der französischen Photovoltaikleistung auf 500 MW begrenzt. Die darüber hinausgehende Stromproduktion wird nur mit einem Pauschalbetrag von 5 Cent/kWh vergütet.

AUSBLICK

Vor dem Hintergrund der ambitionierten Umweltziele zahlreicher Regierungen weltweit steht der weitere Ausbau der Erneuerbaren Energien fest. Die deutschen Ziele beim Ausbau der Erneuerbaren Energien sind eng verknüpft mit den Vorgaben der Europäischen Union, den Anteil der Erneuerbaren Energien am gesamten Endenergieverbrauch bis 2020 auf 20 Prozent erhöhen zu wollen. Bis 2050 soll der Mix aus Sonne, Wind, Wasser, Biomasse und Geothermie bereits rund die Hälfte des Primärenergieverbrauchs decken. Entsprechend sind weiterhin in allen Bereichen der Bereitstellung Erneuerbarer Energien (Strom, Wärme, Kraftstoffe) erhebliche Anstrengungen erforderlich.

Der Reaktorunfall im japanischen Atomkraftwerk Fukushima im März 2011 hat die Diskussion über die Energiewende zusätzlich beflügelt. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bis spätestens 2022 aus der Atomkraft auszusteigen. Es ist zu erwarten, dass auch zukünftig der globale Ausbau der Erneuerbaren Energien weiter voranschreiten wird.

ASSET MANAGEMENT IN DER PRAXIS

ERNEUERBARE ENERGIEN

BIOENERGIEPARK IN PENKUN, BESTEHEND AUS 40 BIOGASANLAGEN

AUSGANGSLAGE

Eine rückwirkende Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG 2009) auch für Bestandsanlagen führte ab 2009 zunächst zu einer erheblichen Reduktion der Einspeisevergütung für den im Park produzierten Strom. Ein Volllastbetrieb aller 40 Biogasanlagen war daher wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll, so dass vorübergehend rund drei Viertel der Anlagen stillgelegt wurden. Die prognostizierte Ausschüttung war somit nicht mehr darstellbar.

MASSNAHMEN

Nachdem der Bestandsschutz zum 1. Januar 2010 wieder hergestellt wurde, befanden sich seit dem ersten Quartal 2010 drei Viertel der Anlagen wieder in Betrieb. Die restlichen Anlagen sollten gemäß der ursprünglichen Planung unter Berücksichtigung der natürlichen Erntezyklen ihren Betrieb bis Ende 2011 wieder aufnehmen. Dank der zusätzlichen Beschaffung von Substraten Anfang 2011 konnten bereits im ersten Halbjahr 2011 – und somit rund sechs Monate früher als geplant – auch die restlichen Anlagen sukzessive wieder in Betrieb gehen.

ERGEBNIS

Der Volllastbetrieb aller 40 Anlagen konnte ein halbes Jahr früher als ursprünglich geplant wieder hergestellt werden. Nachdem 2010 bereits erste Ausschüttungen geleistet wurden, wird sich die Wirtschaftlichkeit der Beteiligungsgesellschaft in den kommenden Jahren wieder der ursprünglichen Prognose annähern.



BÜROIMMOBILIENMARKT CITY OF LONDON

In der City of London sind vorrangig international führende Finanzdienstleistungsunternehmen und britische Großkonzerne angesiedelt. Nach einer konjunkturbedingten Abschwächung des lokalen Büroimmobilienmarktes nach Ausbruch der Finanzkrise im Jahr 2008 hat sich das Marktumfeld 2010 wieder deutlich erholt. In der City of London konnten die Spitzenmieten im Jahresverlauf wieder zulegen.

Das vom Aufschwung gekennzeichnete Marktumfeld spiegelte sich auch in einer gesteigerten Vermietungsleistung wider. Nachdem bereits im ersten Quartal 2010 die gesamte Flächenfreisetzung des Jahres 2009 ausgeglichen werden konnte, lag die Vermietungsleistung bis Ende 2010 um 37 Prozent höher als im Gesamtjahr 2009.

Gestützt von der hohen Vermietungsleistung und dem geringen Neuflächenangebot reduzierte sich die alle Gebäudeklassen umfassende Leerstandrate bis zum Jahresende auf 7,0 Prozent (Ende 2009: 9,6 Prozent). Die Leerstandrate für „Grade A“-Flächen betrug zum Jahresende 3,5 Prozent (Ende 2009: 5,8 Prozent).

2010 wechselten Immobilien mit einem Gesamtwert von über 5 Milliarden GBP den Eigentümer. Damit übertraf das Transaktionsvolumen den Vorjahreswert um knapp ein Viertel, auch wenn es noch um 14 Prozent unter dem langjährigen Durchschnitt lag. Dabei zeichneten sich insbesondere die internationalen Kapitalanleger durch eine hohe Investitionsbereitschaft aus, die für mehr als zwei Drittel der getätigten Immobilieninvestitionen verantwortlich waren.

Der wieder zunehmenden Nachfrage von nationalen und internationalen Investoren steht weiterhin ein beschränktes Angebot an erstklassigen Büroflächen gegenüber. Insbesondere im ersten Halbjahr 2010 war daher ein deutlicher Anstieg der Immobilienpreise zu verzeichnen, der in einem Rückgang der Einkaufsrendite (Cap Rate) für „Grade A“-Gebäude im ersten Halbjahr 2010 von 5,75 Prozent zum Jahresanfang auf 5,25 Prozent bis Mitte 2010 reflektiert wurde. Seither haben sich die Immobilienpreise auf diesem Niveau bei einem Einkaufspreis des rund 19-Fachen der Jahresmiete stabilisiert.



AUSBLICK

Auch das erste Halbjahr 2011 war weiterhin von einer stabilen Entwicklung geprägt. Die Spitzenmieten pendelten sich bis zum Ende des zweiten Quartals 2011 bei rund 55 GBP pro sq.ft.¹ und Jahr ein. Bis zum Jahresende werden Spitzenmieten von bis zu 60 GBP pro sq.ft. und Jahr erwartet.

Die Leerstandrate für „Grade A“-Flächen ist bis Ende Juni 2011 leicht auf 3,9 Prozent gestiegen, da im ersten Halbjahr 2011 einige Neuauflagen auf den Markt kamen und auf eine gleichzeitig etwas abgeschwächte Vermietungs-

¹1 m² entspricht ungefähr 10,76 sq.ft.

leistung trafen. Es wird erwartet, dass die Belegung der seit Jahresbeginn 2011 neu auf den Markt gekommenen Neubauf Flächen bereits ab dem zweiten Halbjahr 2011 zunehmen wird, da weitere Entwicklungsprojekte frühestens 2013 fertiggestellt werden.

Die Einkaufsrendite für „Grade A“-Gebäude lag im Sommer 2011 weiterhin stabil bei 5,25 Prozent.

Aufgrund eingeschränkter Fremdfinanzierungsmöglichkeiten für Projektentwickler ist zudem davon auszugehen, dass sich zahlreiche geplante Neubauten weiter verzögern. Daher werden zumindest bis 2013 weniger Neubauf Flächen auf den Markt kommen als in früheren Prognosen vorhergesagt. Dies dürfte in Verbindung mit den erwarteten positiven Effekten der Olympischen Sommerspiele im Jahr 2012 zu mittelfristig attraktiven Marktbedingungen für Gebäudeeigentümer, vorrangig geprägt von niedrigem Leerstand und hohem Mietniveau, führen.



SEESCHIFFFAHRT

ENTWICKLUNG 2010

Von der zum Jahresende 2010 auf den Weltmeeren verkehrenden Handelsflotte von insgesamt knapp 18.600 Schiffen stellten die Massengutschiffe mit einem Anteil von 44 Prozent die größte Schiffsklasse dar, gefolgt von Tankern (29 Prozent) und Containerschiffen (27 Prozent). Die Märkte entwickelten sich im letzten Jahr in diesen verschiedenen Marktsegmenten uneinheitlich.

CONTAINER

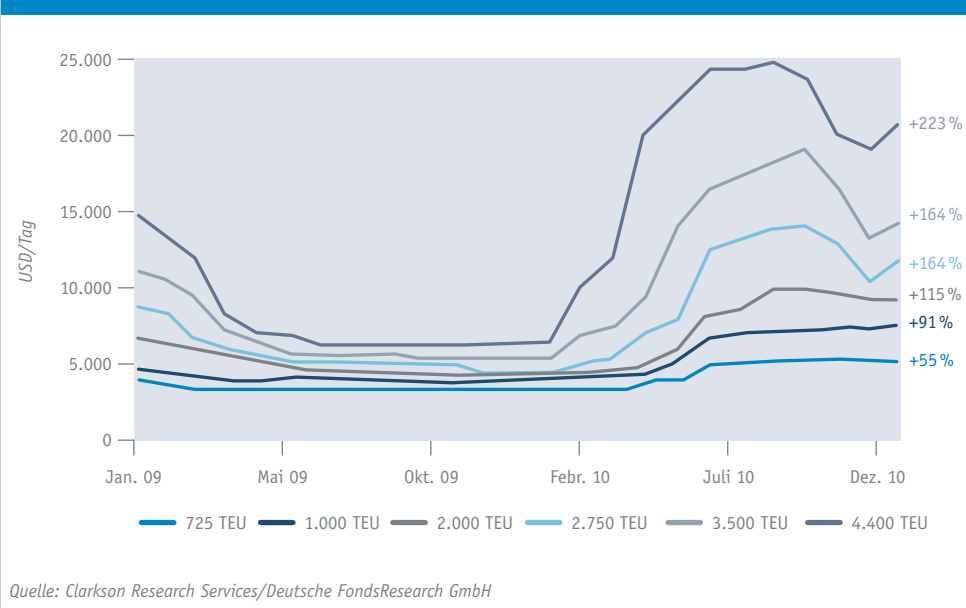
Der globale Containerumschlag hat 2010 gemäß dem Branchendienst Clarkson um rund zwölf Prozent zugelegt. Dadurch waren bis Ende 2010 nur noch 2,3 Prozent der weltweiten Containerschiffsflotte ohne Beschäftigung, nachdem zum Jahresanfang noch 11,6 Prozent der weltweiten Flotte vor Anker lagen. Die zunehmende Nachfrage nach Tonnage trieb entsprechend

die Preise für die Vercharterung in die Höhe. Dabei steigerten sich die Raten mit zunehmender Transportkapazität der Containerschiffe prozentual stärker. So verdreifachten sich die Charraten im Bereich der 4.400-TEU¹-Containerschiffe auf 21.000 USD. In den Größenklassen 3.500 TEU und 2.750 TEU war mehr als eine Verdoppelung der Charraten auf 14.500 USD beziehungsweise 12.000 USD zu verzeichnen. Die kleineren Containerklassen konnten das Charratenniveau ebenfalls steigern: im Segment 2.000 TEU um 115 Prozent auf 9.250 USD, im Segment 1.000 TEU um 91 Prozent auf 7.650 USD und im Segment 725 TEU um 55 Prozent auf 5.300 USD.

TANKER

Die Charraten sind im Jahr 2010 kontinuierlich zurückgegangen und befanden sich in den wichtigsten Tankerklassen zum Teil weit unter

CHARRATENNIVEAU FÜR EINJAHRESCHARTER IM ZEITVERLAUF UND VERÄNDERUNG IN PROZENT GEGENÜBER DEM JAHRESANFANG 2009



¹Maß für die Ladekapazität eines Containerschiffes, bezogen auf Standardcontainer (Englisch: twenty-foot equivalent unit).

dem Durchschnitt der letzten Jahre. Dazu hat insbesondere die Ausweitung der vorhandenen Flotte beigetragen, die zu einem Überangebot an Schiffen geführt hat. So ist gemäß Clarkson die Kapazität der weltweiten Tankerflotte im Jahr 2010 um 4,2 Prozent gestiegen, was zu einem entsprechenden Druck auf die Charterraten führte. Nur im Teilsegment der mittelgroßen Schiffe konnten sich die Raten erholen und im Laufe des Jahres stabilisieren.

MASSENGUTSCHIFFE (BULKER)

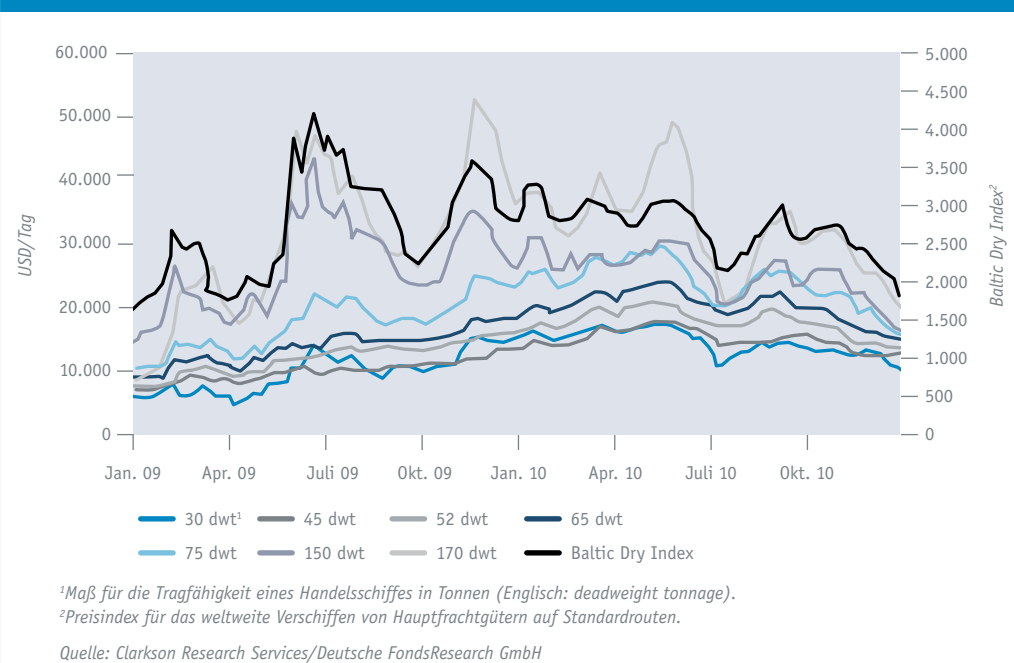
Der Charterratenverlauf der Massengutschiffe lässt sich im Jahresverlauf 2010 in zwei Phasen unterteilen. In der ersten Phase stiegen die Charterraten leicht an beziehungsweise zeigten sich weitestgehend stabil, bis sie im Mai ihren Jahreshöchststand erreichten. Daran anschließend begann die zweite Phase, die sich bis zum Jahresende durch wieder deutlich sinkende Charterraten auszeichnete. Diese Entwicklung lässt sich auch anhand des Baltic Dry Index nachvollziehen, der zu Beginn des Jahres

einen Punktestand von knapp über 3.000 erreichte, im Mai mit über 4.000 Punkten Höchststände erzielte und zum Jahresende deutlich unter 2.000 Punkten notierte. Der Baltic Dry Index wird von der Baltic Exchange in London veröffentlicht und ist ein wichtiger Preisindex für das weltweite Verschiffen von Hauptfrachtgütern – hauptsächlich Kohle, Eisenerz und Getreide – auf Standardrouten.

SCHIFFSPREISE

Die Kaufpreise für Schiffe sind im Zuge der Finanz- und Wirtschaftskrise seit ihren Höchstpreisen im Jahr 2008 in allen Schiffskategorien und über alle Schiffstypen hinweg stark gefallen. Nachdem die Neubaupreise 2009 durchgehend um rund 30 Prozent eingebrochen waren, konnte 2010 bei den meisten Schiffstypen eine Stabilisierung mit geringen Preissteigerungen im einstelligen Prozentbereich beobachtet werden. So ist beispielsweise der Kaufpreis für ein Massengutschiff der größten Klasse (Capesize-Bulker) seit dem im Jahr 2008 verzeichneten

CHARTERRATENNIVEAU FÜR EINJAHRESCHARTER IM ZEITVERLAUF



Jahresdurchschnitt von 88 Millionen USD im Jahr 2009 auf 56 Millionen USD gesunken und anschließend im Jahr 2010 wieder leicht auf 57 Millionen USD gestiegen.

AUSBLICK

Gemäß Prognosen von Clarkson wird vor dem Hintergrund einer sich erholenden Weltwirtschaft für 2011 mit einer Steigerung des Ladungsaufkommens im Containermarkt um rund neun Prozent gerechnet. Dem steht eine Ausweitung der Kapazität im Containerschiffsbereich von rund sieben Prozent gegenüber. Insgesamt sollte somit die Nachfrage das vorhandene Kapazitätsangebot um rund zwei Prozent übersteigen. Diesen Marktverhältnissen entsprechend sind die Raten für Containerschiffe seit Jahresbeginn 2011 weiter gestiegen. Von diesem Trend profitieren besonders die größeren Klassen. Im Juni 2011 waren – gemessen an der verfügbaren Transportkapazität – nur noch 0,5 Prozent der weltweiten Containerschiffsflotte ohne Beschäftigung. Treiber dieser Belebung auf dem Containermarkt ist die anhaltend positive Entwicklung des globalen Warenverkehrs. Dabei ist insbesondere das starke Wachstum im asiatischen Markt für die Fortsetzung der weltweiten Erholung verantwortlich.

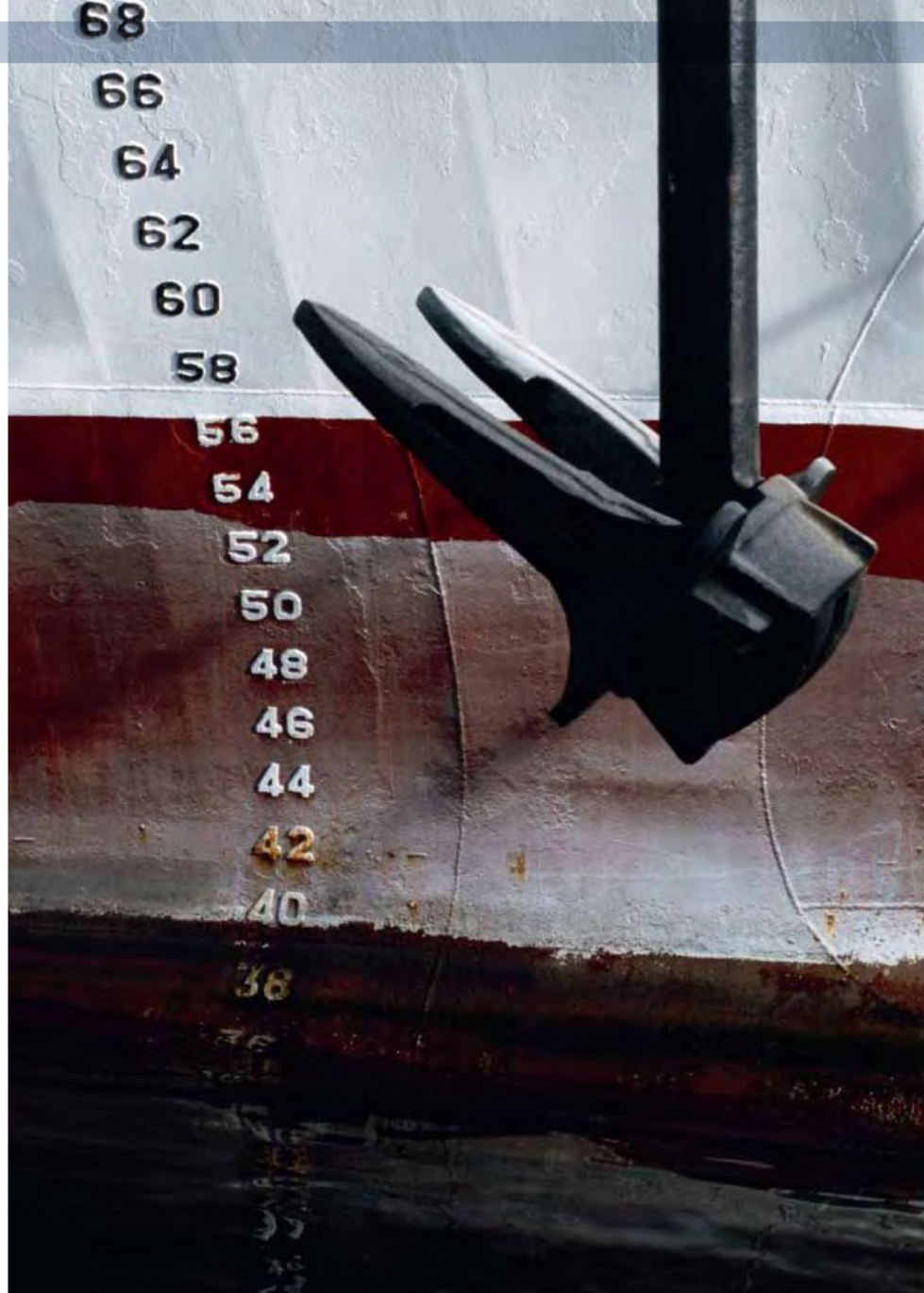
Die in den nächsten Jahren zur Ablieferung kommenden Tanker entsprechen etwa 22 Prozent der fahrenden Flotte. Für die absehbare Zukunft hängt die weitere Marktentwicklung somit davon ab, ob diese umfangreichen Investitionen in die Tankerflotte auf eine entsprechende Nachfrage beim zu transportierenden Öl treffen. Die Ölnachfrage ist dabei eng an die weitere weltwirtschaftliche Erholung gekoppelt. Kurzfristig und auch in den nächsten Jahren ist aufgrund einer erwarteten Überkapazität der Tankerflotte mit weiterem Druck auf die

Charterraten zu rechnen. Im Tankersegment ist somit kaum mit einer wesentlichen Erhöhung des aktuellen Niveaus zu rechnen.

Nach einem Wachstum der Transportkapazitäten von 17 Prozent in der Massengutschifffahrt im Jahr 2010 wird für 2011 und 2012 mit einem durchschnittlichen Kapazitätswachstum von elf beziehungsweise 13 Prozent gerechnet. Gleichzeitig sollen Experten zufolge die mengenmäßig wichtigsten Handelsgüter Eisenerz und Kohle 2011 ein Nachfragewachstum von acht beziehungsweise sieben Prozent erreichen. Die erwarteten Wachstumsraten der Transportmenge reichen somit vorerst nicht aus, um die zusätzliche Tonnage zu absorbieren. Diese Entwicklung wird eine Erholung der Charterraten hinauszögern.

Diesen Erwartungen entsprechend hat sich die Beschäftigungssituation im Segment der Bulker auch im ersten Halbjahr 2011 als schwierig erwiesen. Während die kleineren und mittleren Schiffsklassen wie die Panamaxklasse (75.000 dwt) das Charteratenniveau in etwa halten konnten, sind die Capesize-Bulker (170.000 dwt) seit Jahresanfang zusätzlich unter Druck geraten. Hierzu hat nicht zuletzt die Flutkatastrophe im März 2011 in Australien beigetragen, deretwegen zahlreiche Minen für Eisenerz und Kohle vorübergehend geschlossen werden mussten.

Da in den kommenden Jahren mit der Ablieferung erheblicher Neutonnage zu rechnen ist, ist trotz des Anziehens der Weltkonjunktur nicht davon auszugehen, dass die Charterraten für Bulker in naher Zukunft wesentlich steigen. Die Charterraten werden sich daher 2011 und 2012 voraussichtlich weiterhin unterhalb ihres langfristigen Mittelwerts bewegen.



An der grundlegenden Bedeutung der Handelsschifffahrt für die Weltwirtschaft hat sich trotz des schwierigen Umfelds der vergangenen beiden Jahre allerdings wenig geändert. Die Globalisierung wird sich auch in Zukunft weiter fortsetzen. Insbesondere die aufstrebenden Schwellenländer in Asien und Südamerika

versprechen für die Zukunft eine Fortsetzung des langfristigen Wachstumstrends der Schifffahrt. Damit ist längerfristig durchaus wieder mit attraktiven Marktbedingungen für Schiffseigentümer zu rechnen, die über moderne und treibstoffeffiziente Schiffe verfügen.

ASSET MANAGEMENT IN DER PRAXIS

SCHIFFSINVESTITION

AUSGANGSLAGE

Die Ablieferungstermine der ursprünglich zum Erwerb geplanten Schwesterschiffe MS Java und MS Borneo wurden von der indonesischen Werft mehrfach verschoben. Die Beteiligungsgesellschaften haben daher 2009 die Bauverträge gekündigt, um eine Ersatzinvestition zu verfolgen.

MASSNAHMEN

Die Geschäftsführung entschloss sich im Jahr 2009 nach Prüfung zahlreicher Schiffsinvestitionsmöglichkeiten für den Erwerb des Capesize-Massengutschiffes MS Sunrise/POS Winner als Alternativinvestment. Der Capesize-Bulker wurde von einer für diesen Schiffstyp weltweit führenden Werft (Sungdong Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd) in Südkorea gebaut und ist seit seiner Ablieferung am 15. April 2011 langfristig an die größte koreanische Schifffahrtsgesellschaft verchartert.

ERGEBNIS

Die zehnmonatige Bauphase verlief planmäßig, die Ablieferung des Schiffes konnte sogar einige Wochen früher als geplant im April 2011 stattfinden. Die Ersatzinvestition ist sehr attraktiv. Die MS Sunrise zeichnet sich durch einen vorteilhaften Kaufpreis und gut im Markt liegende Charterraten aus. Das Alternativinvestment bietet bei einer mittelfristig absehbaren Markterholung erhebliches Potenzial, die ursprüngliche Einnahmeerwartung zu übertreffen, da die unterstellte Anschlusscharterrate deutlich unter dem langjährigen Durchschnitt für Zeitcharterraten vergleichbarer Schiffe liegt und eine weitgehende Entschuldung bereits während der Erstcharter stattfindet.



LUFTFAHRTINDUSTRIE

ENTWICKLUNG 2010

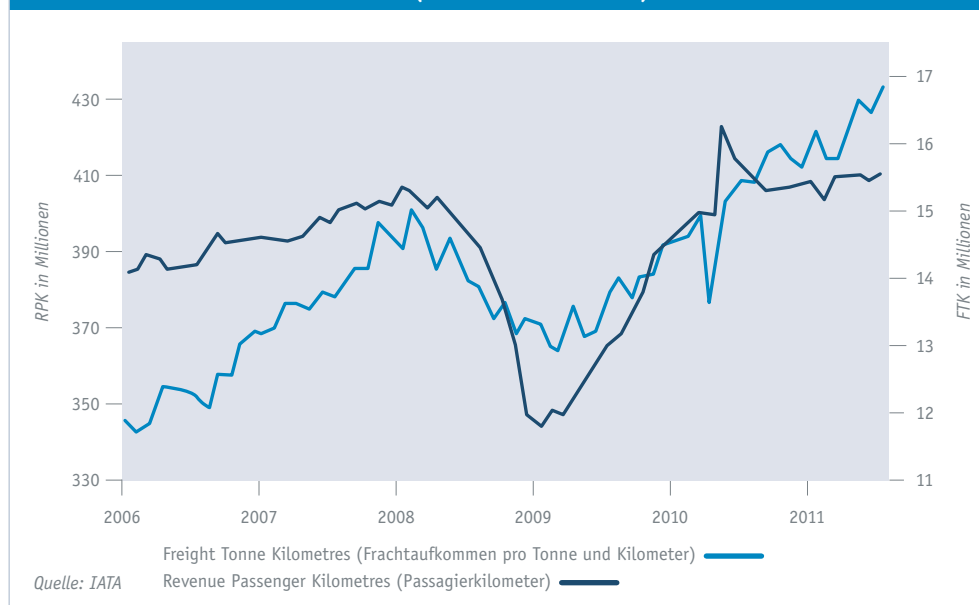
Das Jahr 2010 verlief für die Luftfahrtindustrie insgesamt sehr erfolgreich. Die Wachstumsprognosen für den Luftverkehr sowie die Gewinnerwartungen für die internationalen Fluggesellschaften konnten im Laufe des Jahres mehrmals nach oben angepasst werden. Im Vergleich der verschiedenen Regionen bildeten sich jedoch große Unterschiede. Die Markterholung erfolgte dadurch weltweit mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten.

Der weltweite Luftverkehr ist 2010 laut Angaben der Dachorganisation der großen Fluggesellschaften (IATA – International Air Transport Association) um über zehn Prozent gewachsen. Darin enthalten sind alle internationalen und nationalen Märkte im Fracht- wie im Passagierbereich. Der Rückgang des Jahres 2009 mit etwa vier Prozent konnte damit mehr als kompensiert werden. In einigen Teilmärkten war bereits zur Mitte des Jahres das Niveau von vor der Krise erreicht worden.

Das größte Wachstum im Jahr 2010 verzeichneten dabei die Märkte in den Schwellen- und Entwicklungsländern. So konnte der Luftverkehr sowohl im asiatisch-pazifischen Raum (+12,6 Prozent) und im Mittleren Osten (+20,1 Prozent) wie auch in Südamerika (+14,5 Prozent) und Afrika (+15,0 Prozent) im Jahr 2010 zweistellig zulegen, während die Wachstumsraten in Nordamerika (+9,9 Prozent) und insbesondere in Europa (+5,0 Prozent) im Verhältnis dazu moderater ausfielen. Im Wesentlichen ist dies auf die unterschiedliche gesamtwirtschaftliche Entwicklung der verschiedenen Regionen zurückzuführen, mit der das Wachstum des Luftverkehrs eng verknüpft ist.

Der Luftverkehr in Europa war im April 2010 zudem einige Tage von Sperrungen des Luftraums in Folge der Aschewolke des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull betroffen. Nach Angaben der europäischen Luftverkehrsbehörde EUROCONTROL mussten aus diesem Grunde

FRACHT- UND PASSAGIERAUFKOMMEN (SAISONAL BEREINIGT)



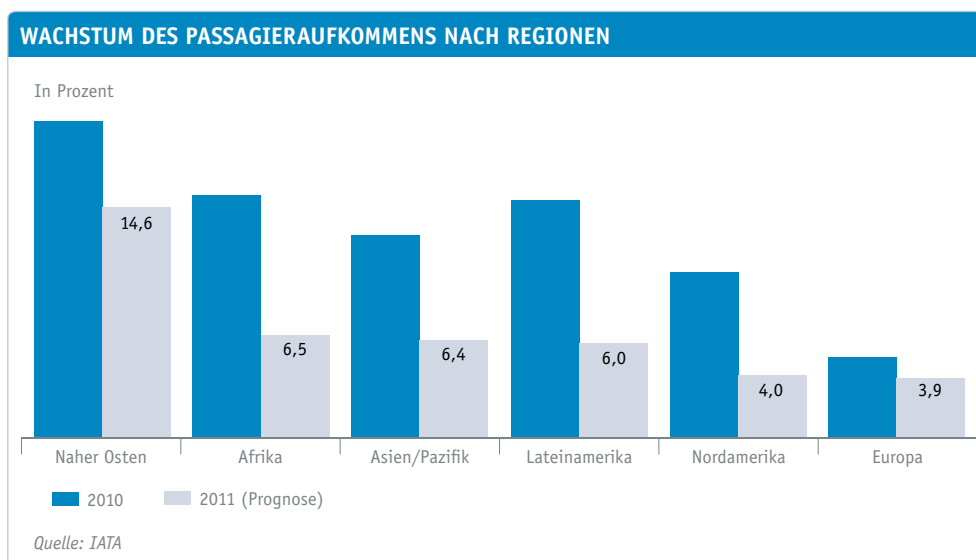
mehr als 100.000 Flüge gestrichen werden. Die Europäische Kommission geht davon aus, dass pro Tag etwa 1,2 Millionen Passagiere von der Sperrung des Luftraums betroffen waren und insgesamt etwa 10 Millionen Menschen während dieses Zeitraums nicht ihren gewünschten Flug antreten konnten.

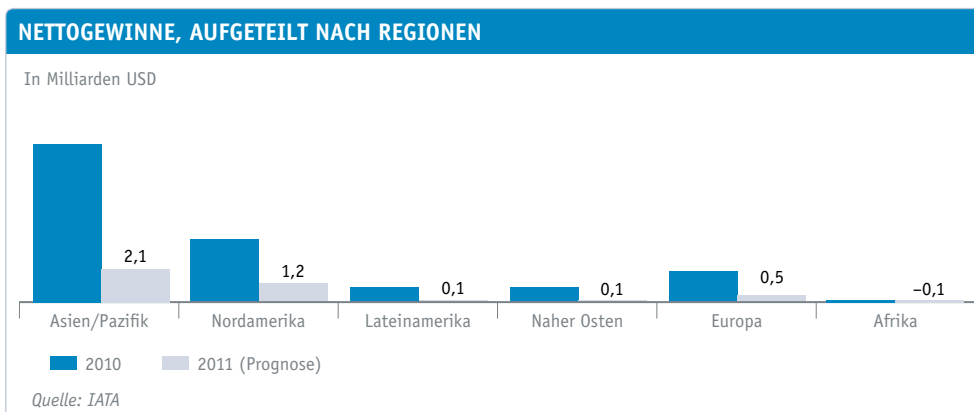
Gleichzeitig zur Gesamtnachfrage nach Luftverkehrskapazitäten sind auch die durchschnittlichen Erträge (Yields) insbesondere im Frachtbereich (+15 Prozent), aber auch auf den Passagiermärkten (+6,1 Prozent) im Jahr 2010 angestiegen. Dies hat weltweit zu einem Umsatzplus gegenüber dem Vorjahr von 15 Prozent im Jahr 2010 bei den Fluggesellschaften geführt. Dem stand ein Anstieg der operativen Kosten von acht Prozent gegenüber. Den größten Anteil an den Gesamtbetriebskosten hatten dabei wie im Vorjahr die Ausgaben für Kerosin mit einer Quote von 26 Prozent.

Insgesamt hat diese positive Entwicklung auf den Märkten zu einem Rekordergebnis für die

Fluggesellschaften geführt. Der Nettogewinn aller Airlines weltweit wird von der IATA mit 18 Milliarden USD angegeben. Der größte Anteil davon wurde mit 10 Milliarden USD von den Fluggesellschaften im asiatisch-pazifischen Raum erzielt, die 2010 insgesamt eine zweistellige EBIT-Marge (in Prozent des Umsatzes) vorweisen konnten. Aber auch die amerikanischen Fluggesellschaften konnten sich 2010 mit einem Nettoergebnis von 4,1 Milliarden USD und einer EBIT-Marge von 4,7 Prozent überraschend stark präsentieren.

Ein wesentlicher Faktor für den Rekordgewinn im Jahr 2010 war die Tatsache, dass die Airlines ihre Flugzeugflotten durch die steigende Nachfrage effektiver einsetzen konnten, ohne dass es zu einer wesentlichen Reduktion der bereits im Vorjahr sehr hohen Auslastungsfaktoren kam. Die durchschnittliche Nutzung von Flugzeugen nahm 2010 wieder deutlich zu, lag jedoch weiterhin unter den Werten von vor der Krise.





Dies liegt im Wesentlichen daran, dass die Fluggesellschaften in großem Maße neue Flugzeuge von den Herstellern abgenommen haben, um neue, treibstoff- und wartungseffiziente Maschinen einsetzen zu können. So vergrößerte sich laut Boeing die gesamte Flugzeugflotte in den letzten drei Jahren zwischen 2007 und 2010 ungefähr um 14 Prozent von 17.050 auf 19.410 Maschinen, obwohl die Wachstumsrate des Luftverkehrs 2008 unter einem Prozent lag und 2009 sogar negativ war.

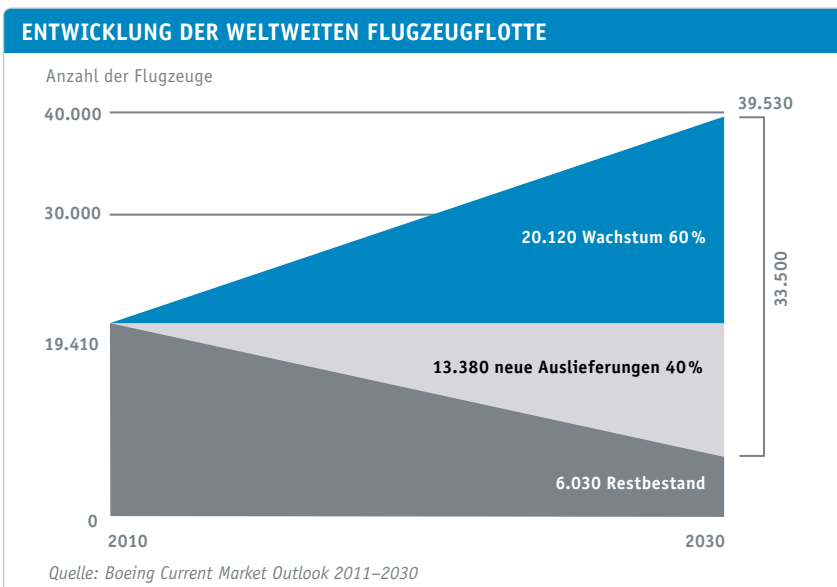
Wenig überraschend war die Nachfrage nach neuen Flugzeugen auch 2010 ungebremst hoch. So konnte allein Airbus Nettoneubestellungen im Wert von 74 Milliarden USD verbuchen. Beim europäischen Flugzeughersteller wurden nach Abzug der Auftragsstornierungen insgesamt 574 neue Maschinen bestellt, bei Boeing waren es 530 Flugzeuge. Entsprechend haben beide Hersteller ihre Produktionskapazitäten im Jahr 2010 ausgeweitet, um mit der steigenden Nachfrage nach neuen Flugzeugen mithalten zu können.

AUSBLICK

Auch für das laufende Jahr 2011 wird erwartet, dass sich das Wachstum von Luftverkehr und Passagierzahlen weiter fortsetzen wird, wengleich auf einem spürbar niedrigeren Niveau. Im ersten Halbjahr des laufenden Jah-

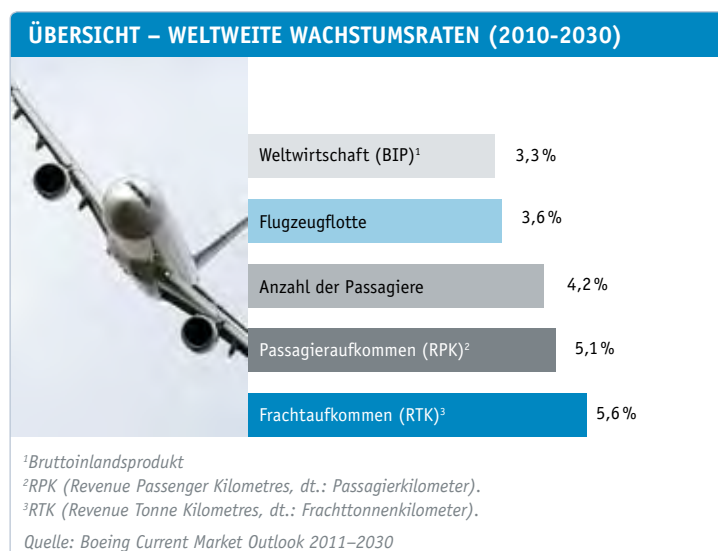
res ist der Luftverkehr im Passagierbereich um 6,8 Prozent gewachsen, vornehmlich aufgrund einer deutlichen Steigerung im internationalen Luftverkehr, der um 8,4 Prozent zulegen konnte. Enttäuschend war dagegen die bisherige Entwicklung im Frachtverkehr, der bisher gegenüber dem Vorjahr um gerade einmal zwei Prozent zulegen konnte. Auf den nationalen Märkten war das Luftverkehrsaufkommen mit Fracht gegenüber dem ersten Halbjahr 2010 sogar leicht rückläufig.

Da die Entwicklung auf den Frachtmärkten in der Regel als ein guter Indikator für die zukünftige Entwicklung auch auf den Passagiermärkten herangezogen werden kann, ist davon auszugehen, dass auch in diesem Marktsegment im zweiten Halbjahr nur eine geringe Wachstumsrate erzielt werden kann. So rechnet die IATA mit einer Wachstumsrate für den Gesamtluftverkehr im Jahr 2011 von vier Prozent. Boeing geht von einem Wachstum im Jahr 2011 von sechs Prozent aus. Auch die Gewinne der Fluggesellschaften werden gegenüber dem Rekordjahr 2010 zurückgehen. Als wesentliche Ursachen dafür werden die wieder stark gestiegenen Kerosinpreise sowie die Auswirkungen der politischen Instabilität in Nordafrika beziehungsweise dem Nahen Osten und des Tsunamis in Japan gesehen.



Gleichwohl hat Boeing in seiner kürzlich veröffentlichten Marktstudie Boeing Current Market Outlook 2011–2030 die langfristigen Wachstumsprognosen für die Luftfahrtindustrie leicht angehoben. So geht man beim amerikanischen Flugzeugbauer nunmehr davon aus, dass sich der langfristige Wachstumstrend des Luftverkehrs mit einem durchschnittlichen Wachstum von 5,1 Prozent pro Jahr bis 2030 fortsetzen wird. Als wesentliche Wachstumstreiber werden insbesondere die Schwellenländer gesehen. Der Anteil der etablierten Luftverkehrsmärkte Europa und Nordamerika am Gesamtflugaufkommen wird von aktuell 55 Prozent auf voraussichtlich 41 Prozent im Jahr 2020 weiter sinken. Zum Vergleich: Vor 20 Jahren lag dieser Anteil noch bei 72 Prozent. Dadurch wird sich weltweit die Nutzerbasis von Flugzeugen erweitern und die Nachfrage nach modernen und effizienten Maschinen entsprechend vergrößern. Das sind gute Nachrichten für Flugzeugbauer und -eigentümer. Insgesamt geht Boeing davon aus, dass bis zum Jahr 2030 etwa 33.500 neue Flugzeuge ausgeliefert werden müssen, eine Steigerung gegenüber der Prognose aus dem letzten Jahr um knapp 2.500 neuen Maschinen. Der Marktwert dieser neue Flugzeuge wird von Boeing auf 4 Billionen USD geschätzt.

Die Luftfahrtindustrie hat 2010 eindrucksvoll auf ihren Wachstumspfad zurückgefunden. Das Flugzeug als schnellstes Transportmittel ist unverzichtbar in einer globalisierten Welt, die immer mehr zusammenrückt. In diesem attraktiven und wachsenden Marktumfeld sind Investitionen in werthaltigen Sachwerten wie Flugzeugen grundsätzlich gut aufgehoben. Langfristiger Erfolg ist aber auch hier von der Erfahrung und der Marktdurchdringung der beteiligten Parteien abhängig.



ASSET MANAGEMENT IN DER PRAXIS

ERFOLGREICHE FLUGZEUGVERMARKTUNG

ZUSAMMENFASSUNG DER DURCHFÜHRTEN MASSNAHMEN BEI DER VERMARKTUNG ZWEIER AIRBUS A319 UNTER HERAUSFORDERNDEN MARKTBEDINGUNGEN

AUSGANGSSITUATION

Nach der vorzeitigen Rückgabe von zwei Airbus A319 aufgrund der Insolvenz des vorherigen Leasingnehmers wurde der Asset Manager der Flugzeuge, Doric Asset Finance, von den Flugzeugeigentümern als Remarketing Agent beauftragt. Dabei mussten zwei Aufgaben parallel verfolgt werden. Zum einen musste eine geeignete Vermarktungsstrategie entwickelt und umgesetzt werden, um schnellstmöglich eine oder gegebenenfalls auch zwei passende Fluggesellschaft(en) als neue(n) Leasingnehmer für die beiden A319-Flugzeuge zu finden. Zum anderen mussten alle technischen Aspekte im Zusammenhang mit der vorübergehenden Unterbringung und Wartung beider Flugzeuge sowie die Herbeiführung des benötigten Auslieferungszustandes an den neuen Leasingnehmer geplant, koordiniert und überwacht werden.

VERMARKTUNG DER FLUGZEUGE

Die Ausgangslage bei der Wiedervermarktung der Flugzeuge war aufgrund der Verfügbarkeit einer Reihe von weiteren A319-Flugzeugen im Markt vergleichsweise schlecht. Durch die Insolvenz der mexikanischen Fluggesellschaft Mexicana wurden zudem mehrere, teilweise noch sehr junge A319-Maschinen gleichzeitig auf dem Markt angeboten. So waren etwa vier Prozent der gesamten A319-Flotte zum damaligen Zeitpunkt vorübergehend stillgelegt. Diese große Auswahl an Alternativmöglichkeiten drückte auf die erzielbaren Leasingraten. Zudem sorgte die Schwäche des US-Dollars, an dessen Höhe sich die meisten Marktteilnehmer beim Abschluss von Leasingraten orientieren, ebenfalls für ungünstige Rahmenbedingungen.

Aufgrund der Zertifizierung der beiden Flugzeuge nach den Vorgaben der europäischen Luftverkehrsbehörde EASA schied der wichtige nordamerikanische Markt für die Vermarktung unserer beiden A319-Flugzeuge aus. Im Vordergrund für die Neuvermietung der Flugzeuge standen daher europäische Fluggesellschaften, die eine Erweiterung ihrer bestehenden Flotte um junge Maschinen dieses Flugzeugtyps für das Frühjahr suchten, sowie Fluggesellschaften, die den A319 neu in ihre Flotte integrieren wollten. Vor diesem Hintergrund wurde eine Vielzahl von verschiedenen Fluggesellschaften in Bezug auf technische, rechtliche, steuerliche und finanzielle Aspekte als potenzielle neue Leasingnehmer bewertet und ihr Bedarf nach neuen beziehungsweise weiteren A319-Flugzeugen abgefragt. Zudem wurden beide Flugzeuge in den dafür bekannten Fachmagazinen angeboten. Aus den Gesprächen, die sich daraus ergeben haben, entwickelten sich mit einigen Fluggesellschaften konkrete Verhandlungen in Bezug auf Vorverträge zur Vermietung beider Maschinen. Dabei stellte sich schließlich die Germania Fluggesellschaft mbH (Germania) unter den verfügbaren Kandidaten als der geeignetste aktuell verfügbare Leasingnehmer mit einer attraktiven Kombination aus akzeptabler Euro-Leasingrate, Leasingvertragslaufzeit und Bonität heraus.

TECHNISCHES ASSET MANAGEMENT

Nach Übernahme der beiden Flugzeuge war eine ausführliche physische Inspektion der Maschinen erforderlich, um sich ein genaues Bild von deren technischem Zustand und den notwendigen Anpassungsarbeiten vor einer möglichen Übergabe an einen neuen Leasingnehmer zu verschaffen. Beide Flugzeuge waren vom vorherigen Leasingnehmer aufgrund dessen Insolvenz nicht im vertragsgemäßen Zustand, d. h. ohne Absolvierung eines größeren Wartungsvorgangs und ohne Beseitigung aller wesentlichen Mängel, zurückgegeben worden. Entsprechend musste Doric Asset Finance eine umfangreiche Liste für jedes der Flugzeuge mit den notwendigen Wartungstätigkeiten und Korrekturmaßnahmen erstellen und für deren Abarbeitung mehrere Angebote von verschiedenen Wartungsunternehmen mit passender zeitlicher Verfügbarkeit einholen. Letztendlich wurde damit die Czech Airlines Technics (Prag, Tschechische Republik) sowie mit der Lackierung der zwei Airbus A319 in den Farben des neuen Leasingnehmers das französische Unternehmen Latécoère Aéroservices (Montpellier, Frankreich) beauftragt. Anschließend wurden die Flugzeuge von Germania abgenommen. Die Übernahmen der beiden A319 erfolgten am 17. Februar beziehungsweise 31. März 2011.

FAZIT

Nach der Insolvenz des vorangegangenen Leasingnehmers ist es dem Asset Management Team der Doric-Gruppe gelungen, beide Airbus A319 unter herausfordernden Marktbedingungen innerhalb von nur sieben Wochen nach Start der Remarketing-Phase bei einem neuen Leasingnehmer zu gut im Markt liegenden Konditionen zu positionieren.





**Doric Asset Finance – Entwicklung erfordert Mut.
Daher denken wir immer einen Schritt weiter.**

UNSERE LEISTUNGSBILANZ

DORIC ERGEBNISÜBERSICHT

Bislang wurden von der Doric-Gruppe 19 geschlossene Fonds (inklusive eines Private Placement) mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von umgerechnet 2,7 Milliarden USD aufgelegt (Doric-Fonds). Anleger haben dabei mehr als 37.000 Kapitalbeteiligungen erworben und 1,2 Milliarden USD in Doric-Fonds investiert. Hierbei entfällt über ein Viertel auf Anleger, die mehrfach investiert haben. Dem uns damit entgegengebrachten Vertrauen gilt es jederzeit gerecht zu werden.

Alle Beteiligungsangebote, die von der Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG oder der Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH bis zum Stichtag 31. Dezember 2010 öffentlich angeboten wurden, werden einzeln dargestellt. Die von der Doric-Gruppe arrangierte Flugzeugbeteiligung in Form eines Private Placement (Doric Flugzeugfonds 10) ist nicht gesondert dargestellt. Der Fonds befindet sich im Plan. Auch nicht dargestellt ist DNA 1, der ebenfalls planmäßig verläuft.

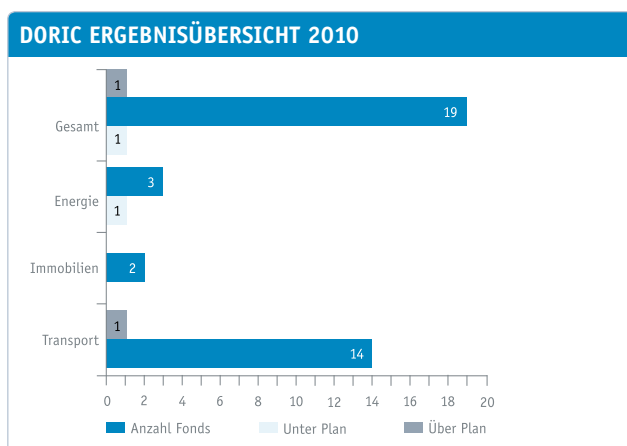
Im Mittelpunkt der Betrachtung steht die Abweichungsanalyse, in der die tatsächlich erzielten Ergebnisse jedes einzelnen Fonds sowohl in Bezug auf die Finanzierung der Investition als auch anhand der laufenden Einnahmen- und Ausgabenströme für das Jahr 2010 sowie kumuliert seit Fondsauflegung mit den jeweiligen Prognosewerten verglichen werden. Als Basis für die Sollwerte werden dabei entsprechend dem VGF-Standard die aktuellen Prognosen aus dem letzten veröffentlichten Prospektnachtrag beziehungsweise Anlegerrundschreiben herangezogen.

Die Anzeige am oberen Rand jeder Seite signalisiert mit unterschiedlicher Farbgebung auf einen Blick, ob ein Fonds im Plan, darunter oder darüber liegt.

Für die Beurteilung eines Fonds in der Ergebnisübersicht werden folgende Kriterien zugrunde gelegt:

- kumulierte Ausschüttung an die Anleger
- kumulierte Fremdkapitaltilgung
- kumulierte Steuerwirkung
- vorhandene Liquiditätsreserve

Ein Fonds wird als „im Plan“ eingestuft, wenn bei der Gesamtbetrachtung aller vier Kriterien (jeweils Stand Ende 2010) die Differenz aus Soll und Ist innerhalb eines Korridors von plus/minus fünf Prozent des Eigenkapitals liegt.



Des Weiteren finden Sie zu jedem Fonds die wesentlichen Angaben zur Beteiligungsgesellschaft und zum jeweiligen Investitionsobjekt sowie im Abschnitt „Lage/Ausblick“ eine kurze textliche Zusammenfassung zur wirtschaftlichen Situation. Eine Gesamtübersicht über die Doric-Fonds in tabellarischer Form finden Sie auf den Seiten 72 ff. am Ende der Leistungsbilanz.

Sollwerte beziehen sich jeweils auf den Prospekt beziehungsweise den letzten Prospektnachtrag. Sofern nach Abschluss der Platzierungsphase geänderte Sollwerte an alle Anleger mitgeteilt wurden, wird darauf Bezug genommen.



Angaben zum Flugzeug

Flugzeug
A340-600

Auslieferung
Juli 2006

Beschäftigung
Leasingvertrag mit Virgin
Atlantic Airways Limited

Lage/Ausblick

Variable Leasingraten und Fremdkapitalzinsen einschließlich Zinssicherungsgeschäft gleichen sich grundsätzlich aus; aufgrund eines Mindestniveaus der Leasingraten führt das aktuell niedrige Zinsniveau jedoch zu deutlichen Mehreinnahmen. Entsprechend konnte die Ausschüttung für 2010 von acht auf zehn Prozent erhöht werden. Auch für 2011 ist mit höheren Ausschüttungen als geplant zu rechnen.

¹Inkl. von Airbus Financial Services übernommener Wartungsvorauszahlungen i. H. v. 260 TUSD.

²Inkl. Tilgung und Ausschüttung.

³Nach erhöhter Ausschüttung für 2010 gegenüber Prospekt i. H. v. 1.285 TUSD.

Doric Flugzeugfonds GmbH & Co. KG (Doric Flugzeugfonds)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

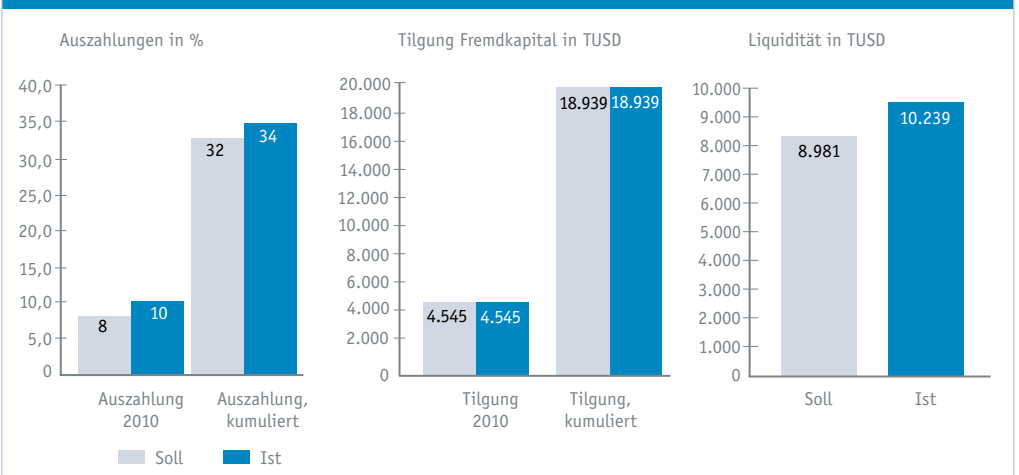
Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH
Prospektherausgabe	13.11.2006
Einkunftsart	Vermietung und Verpachtung
Komplementär	Doric Beteiligungs-Management GmbH
Geschäftsführender Kommanditist	Doric GmbH
Treuhänder	GAF Treuhand GmbH

Abweichungsanalyse

Finanzierungsplan Investitionsrechnung (in TUSD)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Eigenkapital	64.257	64.257	0
Agio (5 %)	3.213	3.213	0
Fremdkapital	50.000	50.000	0
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	2.996	2.996	0
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	120.466	120.466	0

Liquiditätsrechnung (in TUSD)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Einnahmen 2010	13.528	12.768	-760
Einnahmen, kumuliert ¹	57.954	55.475	-2.479
Ausgaben 2010 ²	-11.926	-11.642	283
Ausgaben, kumuliert ²	-51.678	-47.948	3.730
Liquiditätsüberschuss 2010	1.602	1.126	-476 ³
Liquiditätsüberschuss, kumuliert	6.275	7.526	1.251
Liquidität aus Investitionsphase	2.705	2.713	8
Liquidität 31.12.2010	8.981	10.239	1.259

KURZÜBERSICHT ZUM 31.12.2010





Doric Flugzeugfonds Zweite GmbH & Co. KG (Doric Flugzeugfonds 2)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH
Prospektherausgabe	29.10.2007
Einkunftsart	Vermietung und Verpachtung
Komplementär	Doric Beteiligungs-Management GmbH
Geschäftsführender Kommanditist	Doric GmbH
Treuhänder	GAF Treuhand GmbH

Abweichungsanalyse

Finanzierungsplan Investitionsrechnung (in TEUR)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Eigenkapital	31.270	31.270	0
Agio (5 %)	1.563	1.563	0
Fremdkapital	32.898	32.898	0
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	65.732	65.732	0

Liquiditätsrechnung (in TEUR)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Einnahmen 2010	5.455	5.389	-66 ¹
Einnahmen, kumuliert	16.771	16.695	-75
Ausgaben 2010 ²	-5.417	-5.411	6
Ausgaben, kumuliert ²	-16.454	-16.313	141
Liquiditätsüberschuss 2010	37	-22	-60 ¹
Liquiditätsüberschuss, kumuliert	317	382	66
Liquidität aus Investitionsphase	106	128	21
Liquidität 31.12.2010	423	510	87



Angaben zum Flugzeug

Flugzeug
A330-200

Auslieferung
Dezember 2007

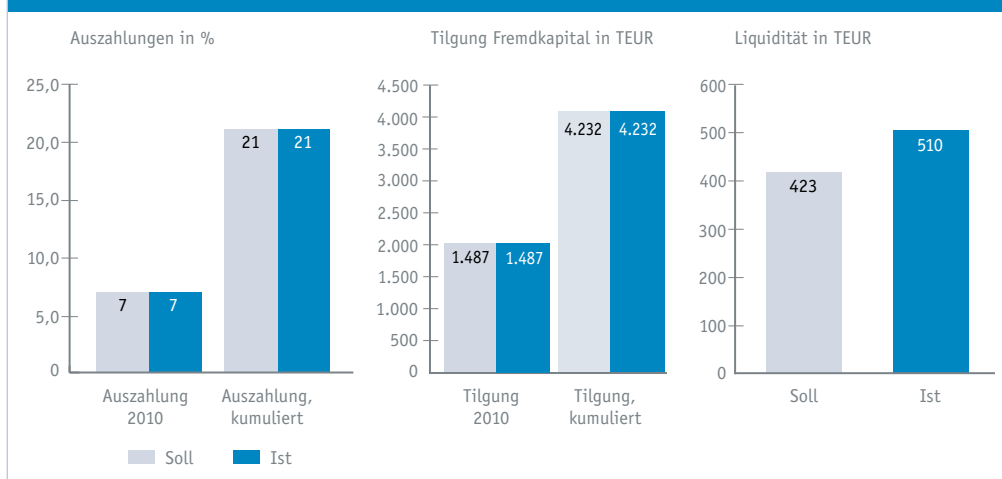
Beschäftigung
Leasingvertrag mit
Air Mauritius Limited

Lage/Ausblick

Leasingraten sowie Zins und Tilgung des Darlehens sind langfristig fixiert. Entsprechend wird von einem weiterhin planmäßigen Verlauf der Beteiligung ausgegangen.

¹Abweichung resultierte aus niedrigeren Zinsen bei der Liquiditätsanlage.
²Inkl. Tilgung und Ausschüttung.

KURZÜBERSICHT ZUM 31.12.2010





Angaben zum Flugzeug

Flugzeug
A380-800

Auslieferung
März 2008

Beschäftigung
Leasingvertrag mit Singapore Airlines Limited

Lage/Ausblick

Leasingraten sowie Zins und Tilgung des Darlehens sind langfristig fixiert. Entsprechend wird von einem weiterhin planmäßigen Verlauf der Beteiligung ausgegangen.

¹Abweichung resultierte aus niedrigeren Zinsen bei der Liquiditätsanlage.
²Inkl. Tilgung und Ausschüttung.

Doric Flugzeugfonds Vierte GmbH & Co. KG (Doric Flugzeugfonds 3)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

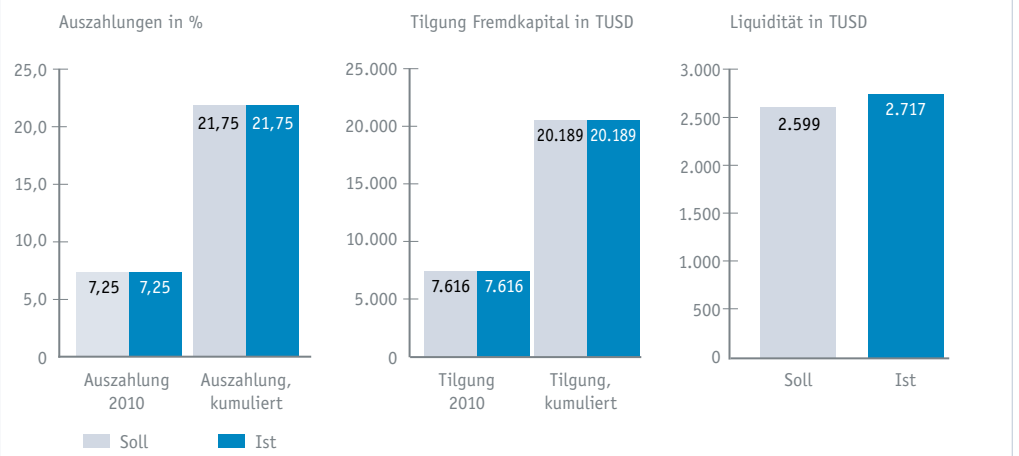
Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH
Prospektherausgabe	13.03.2008
Einkunftsart	Vermietung und Verpachtung
Komplementär	Doric Flight Management 2 GmbH
Geschäftsführender Kommanditist	Doric Flight Management 1 GmbH
Treuhänder	GAF Treuhand GmbH

Abweichungsanalyse

Finanzierungsplan Investitionsrechnung (in TUSD)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Eigenkapital	98.300	98.300	0
Agio (5 %)	4.913	4.913	0
Fremdkapital	120.000	120.000	0
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	223.213	223.213	0

Liquiditätsrechnung (in TUSD)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Einnahmen 2010	20.839	20.664	-174 ¹
Einnahmen, kumuliert	58.859	58.614	-245
Ausgaben 2010 ²	-20.478	-20.480	-2
Ausgaben, kumuliert ²	-56.486	-55.977	509
Liquiditätsüberschuss 2010	361	185	-176 ¹
Liquiditätsüberschuss, kumuliert	2.374	2.637	263
Liquidität aus Investitionsphase	225	80	-145
Liquidität 31.12.2010	2.599	2.717	119

KURZÜBERSICHT ZUM 31.12.2010





Doric Flugzeugfonds Fünfte GmbH & Co. KG (Doric Flugzeugfonds 5)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH
Prospektherausgabe (Nachträge)	10.09.2008 (01.07.2009, 02.07.2010)
Einkunftsart	Vermietung und Verpachtung
Komplementär	Alpha Flight Control GmbH
Geschäftsführender Kommanditist	First Flight Management GmbH
Treuhänder	GAF Treuhand GmbH

Abweichungsanalyse

Finanzierungsplan Investitionsrechnung (in TUSD)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Eigenkapital	88.200	88.174	-26 ¹
Agio (5 %)	4.410	4.409	-1
Fremdkapital	91.055	91.055	0
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	183.665	183.638	-27

Liquiditätsrechnung (in TUSD)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Einnahmen 2010	15.119	15.120	2
Einnahmen, kumuliert	24.121	24.123	2
Ausgaben 2010 ²	-15.175	-15.138	37
Ausgaben, kumuliert ²	-24.029	-23.988	41
Liquiditätsüberschuss 2010	-56	-17	39
Liquiditätsüberschuss, kumuliert	92	135	43
Liquidität aus Investitionsphase	44	7	-37 ¹
Liquidität 31.12.2010	136	142	6



Angaben zum Flugzeug

Flugzeug
B777-300ER

Auslieferung
Juli 2009

Beschäftigung
Leasingvertrag mit Emirates

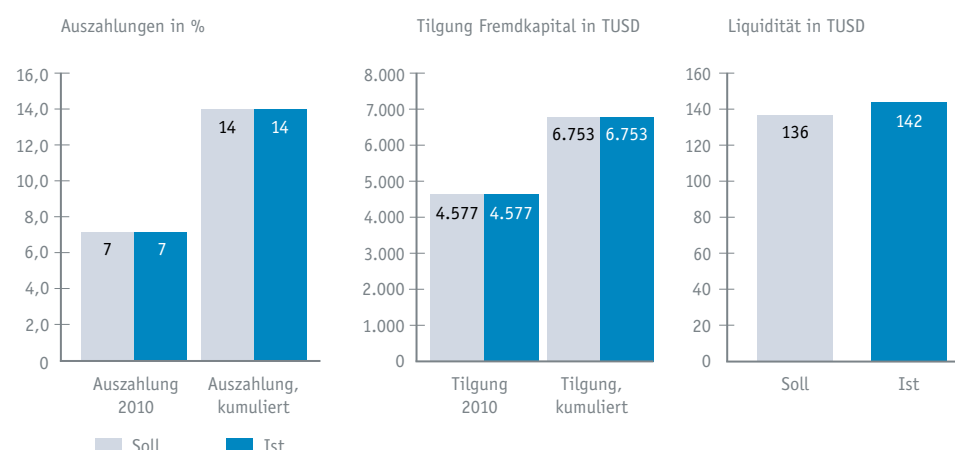
Lage/Ausblick

Leasingraten sowie Zins und Tilgung des Darlehens sind langfristig fixiert. Entsprechend wird von einem weiterhin planmäßigen Verlauf der Beteiligung ausgegangen.

¹Aufgrund von geringeren Ausgaben während der Platzierungsphase konnte das Einlagekapital reduziert werden.

²Inkl. Tilgung und Ausschüttung.

KURZÜBERSICHT ZUM 31.12.2010





Angaben zum Flugzeug

Flugzeug
A380-800

Auslieferung
Dezember 2009

Beschäftigung
Leasingvertrag mit Emirates

Lage/Ausblick

Leasingraten sowie Zins und Tilgung des Darlehens sind langfristig fixiert. Entsprechend wird von einem weiterhin planmäßigen Verlauf der Beteiligung ausgegangen.

¹Inkl. Tilgung und Ausschüttung.

Doric Flugzeugfonds Sechste GmbH & Co. KG (Doric Flugzeugfonds 6)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

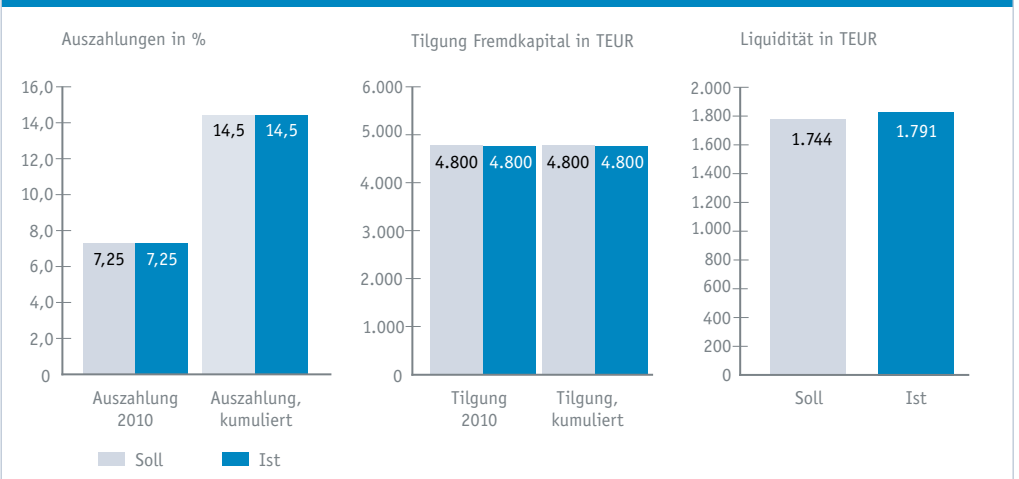
Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG
Prospektherausgabe (Nachtrag)	12.10.2009 (22.01.2010)
Einkunftsart	Vermietung und Verpachtung
Komplementär	First Flight Control GmbH
Geschäftsführender Kommanditist	First Flight Management GmbH
Treuhänder	Doric Treuhand GmbH

Abweichungsanalyse

Finanzierungsplan Investitionsrechnung (in TEUR)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Eigenkapital	68.550	68.550	0
Agio (5 %)	3.427	3.427	0
Fremdkapital	89.714	89.714	0
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	161.691	161.691	0

Liquiditätsrechnung (in TEUR)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Einnahmen 2010	15.989	15.994	5
Einnahmen, kumuliert	17.321	17.329	8
Ausgaben 2010 ¹	-15.249	-15.239	11
Ausgaben, kumuliert ¹	-15.997	-15.991	6
Liquiditätsüberschuss 2010	739	755	16
Liquiditätsüberschuss, kumuliert	1.324	1.338	14
Liquidität aus Investitionsphase	420	454	34
Liquidität 31.12.2010	1.744	1.791	48

KURZÜBERSICHT ZUM 31.12.2010





Doric Flugzeugfonds Achte GmbH & Co. KG (Doric Flugzeugfonds 8)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

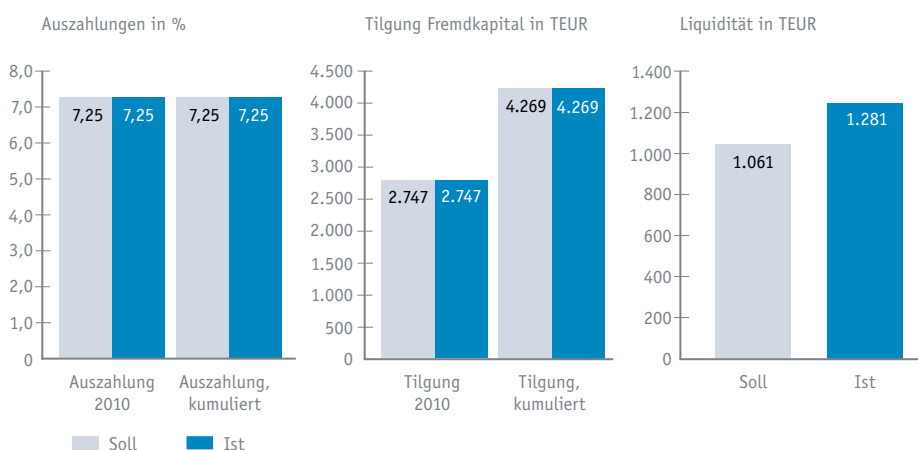
Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG
Prospektherausgabe (Nachtrag)	20.11.2009 (25.05.2010)
Einkunftsart	Vermietung und Verpachtung
Komplementär	Doric Flight Control 8 GmbH
Geschäftsführender Kommanditist	Doric Flight Management 8 GmbH
Treuhänder	Doric Treuhand GmbH

Abweichungsanalyse

Finanzierungsplan Investitionsrechnung (in TEUR)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Eigenkapital	50.000	50.009	9
Agio (5 %)	2.500	2.500	0
Fremdkapital	57.237	57.237	0
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	109.736	109.746	10

Liquiditätsrechnung (in TEUR)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Einnahmen 2010	8.865	8.878	13
Einnahmen, kumuliert	14.781	14.795	13
Ausgaben 2010 ¹	-7.044	-6.844	200
Ausgaben, kumuliert ¹	-10.918	-10.721	197
Liquiditätsüberschuss 2010	1.821	2.034	214
Liquiditätsüberschuss, kumuliert	3.863	4.073	211
Liquidität aus Investitionsphase	-2.801	-2.792	9
Liquidität 31.12.2010	1.061	1.281	220

KURZÜBERSICHT ZUM 31.12.2010



Angaben zum Flugzeug

Flugzeug
B777-300ER

Auslieferung
Mai 2009

Beschäftigung
Leasingvertrag mit Cathay Pacific Airways Limited

Lage/Ausblick

Der zinsabhängige Teil der Leasingrate korreliert mit den Zinsverpflichtungen unter dem langfristigen Darlehen. Entsprechend ist ein weiterhin planmäßiger Verlauf der Beteiligung zu erwarten.

¹Inkl. Tilgung und Ausschüttung.



Angaben zum Flugzeug

Flugzeug
A380-800

Erwerb durch Beteiligungsgesellschaft
Dezember 2010

Auslieferung
April 2009

Beschäftigung
Leasingvertrag mit Emirates

Lage/Ausblick

Leasingraten sowie Zins und Tilgung des Darlehens sind langfristig fixiert. Entsprechend wird von einem weiterhin planmäßigen Verlauf der Beteiligung ausgegangen.

¹Die Beteiligungsgesellschaft befand sich zum 31. Dezember 2010 noch in Platzierung.

²Inkl. Tilgung und Ausschüttung.

Doric Flugzeugfonds Neunte GmbH & Co. KG (SKY CLOUD II – A380)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

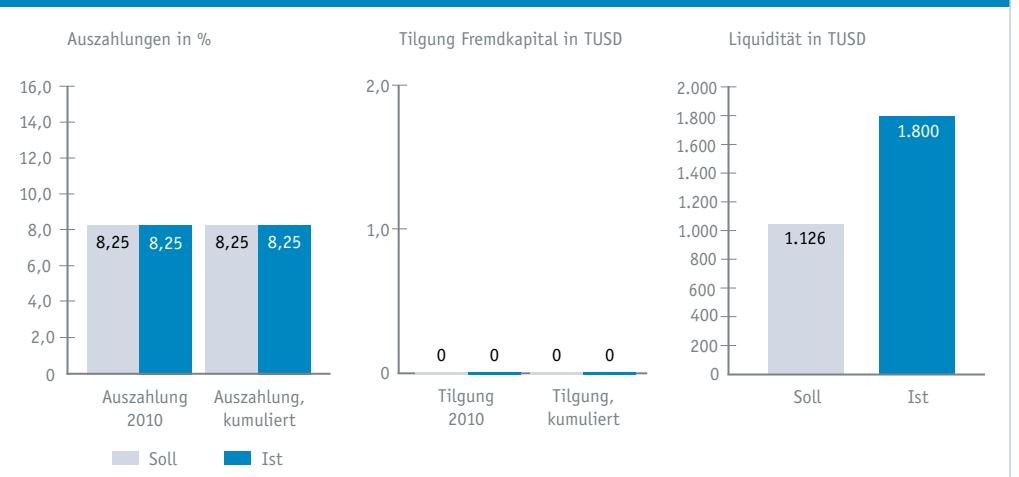
Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG HANSA TREUHAND FINANCE GmbH & Co. KG
Prospektherausgabe	25.10.2010
Einkunftsart	Vermietung und Verpachtung
Komplementär	Doric Flight Control 9 GmbH
Geschäftsführender Kommanditist	Doric Flight Management 9 GmbH
Treuhänder	AGR Treuhandgesellschaft „Sky Cloud II“ mbH

Abweichungsanalyse¹

Finanzierungsplan Investitionsrechnung (in TEUR)	SOLL	IST ¹	DIFFERENZ
Eigenkapital	42.550	42.550	0
Agio (5 %)	2.127	2.127	0
Fremdkapital	97.692	97.692	0
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	142.369	142.369	0

Liquiditätsrechnung (in TEUR)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Einnahmen 2010	1.241	1.285	44
Einnahmen, kumuliert	1.241	1.285	44
Ausgaben 2010 ²	-708	-55	653
Ausgaben, kumuliert ²	-708	-55	653
Liquiditätsüberschuss 2010	533	1.230	697
Liquiditätsüberschuss, kumuliert	533	1.230	697
Liquidität aus Investitionsphase	593	570	-23
Liquidität 31.12.2010	1.126	1.800	674

KURZÜBERSICHT ZUM 31.12.2010





Doric Flugzeugfonds Elfte GmbH & Co. KG (Doric Flugzeugfonds 11)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

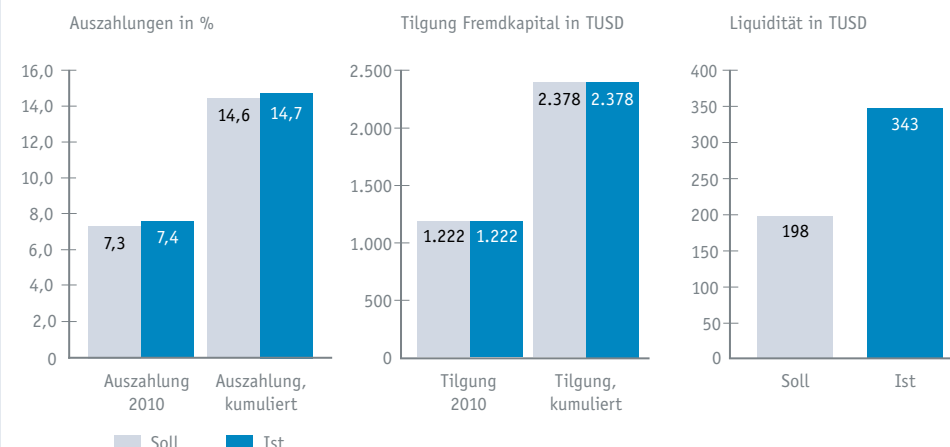
Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH
Prospektherausgabe (Nachträge)	23.01.2009 (22.07.2009, 07.12.2009)
Einkunftsart	Kapitalvermögen
Komplementär	Alpha Flight Control GmbH
Geschäftsführender Kommanditist	First Flight Management GmbH
Treuhänder	Doric Treuhand GmbH

Abweichungsanalyse

Finanzierungsplan Investitionsrechnung (in TUSD)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Eigenkapital	21.600	21.348	-252 ¹
Agio (5 %)	1.080	1.067	-13
Fremdkapital	26.000	26.000	0
Finanzierung aus laufendem Überschuss	1.255	1.489	234
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	49.935	49.904	-30

Liquiditätsrechnung (in TUSD)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Einnahmen 2010	4.352	4.358	6
Einnahmen, kumuliert	9.068	9.075	6
Ausgaben 2010 ²	-4.354	-4.063	291
Ausgaben, kumuliert ²	-7.829	-7.456	373
Liquiditätsüberschuss 2010	-2	295	297
Liquiditätsüberschuss, kumuliert	1.239	1.619	379
Liquidität aus Investitionsphase	-1.041	-1.276	-234 ¹
Liquidität 31.12.2010	198	343	145

KURZÜBERSICHT ZUM 31.12.2010



Angaben zum Flugzeug

Flugzeug
A320-200

Auslieferung
Dezember 2008

Beschäftigung
Leasingvertrag mit AirAsia Berhad

Lage/Ausblick

Aufgrund von Einsparungen in der Platzierungsphase erfolgte eine Reduktion des benötigten Eigenkapitals.

Leasingraten sowie Zins und Tilgung des Darlehens sind langfristig fixiert. Entsprechend wird von einem planmäßigen Verlauf der Zahlungsströme aus der Vermietung des Flugzeuges ausgegangen.

Für 2010 wurde die Ausschüttung von 7,3 auf 7,4 Prozent erhöht.

¹Aufgrund von geringeren Ausgaben während der Platzierungsphase konnte das Einlagekapital reduziert und die Gesamtrenditeerwartung entsprechend erhöht werden.
²Inkl. Tilgung und Ausschüttung.



Angaben zum Flugzeug

Flugzeug
A380-800

Auslieferung
Januar 2010

Beschäftigung
Leasingvertrag mit Emirates

Lage/Ausblick

Leasingraten sowie Zins und Tilgung des Darlehens sind langfristig fixiert. Entsprechend wird von einem weiterhin planmäßigen Verlauf der Beteiligung ausgegangen.

¹Inkl. Tilgung und Ausschüttung.
²Abweichung resultierte im Wesentlichen aus zeitlichen Verschiebungen bei der Einzahlung von Teilen des Einlagekapitals ins Jahr 2011.

Doric Flugzeugfonds Zwölfte GmbH & Co. KG (SKY CLOUD – A380)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG HANSA TREUHAND FINANCE GmbH & Co. KG
Prospektherausgabe (Nachtrag)	19.10.2009 (03.02.2010)
Einkunftsart	Vermietung und Verpachtung
Komplementär	Doric Flight Control 12 GmbH
Geschäftsführender Kommanditist	Doric Flight Management 12 GmbH
Treuhänder	AGR Treuhandgesellschaft „Sky Cloud“ mbH

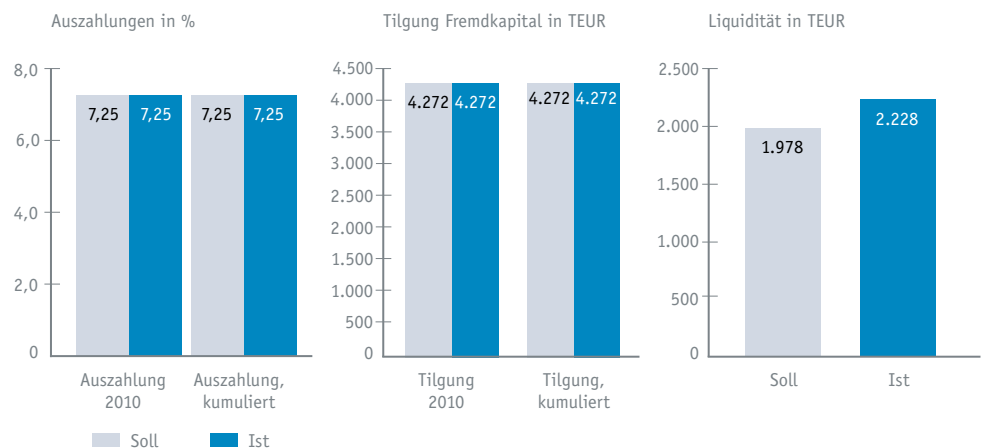
Abweichungsanalyse

Finanzierungsplan Investitionsrechnung (in TEUR)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Eigenkapital	68.350	68.525	175
Agio (5 %)	3.418	3.426	9
Fremdkapital	88.634	88.634	0
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	160.402	160.585	183

Liquiditätsrechnung (in TEUR)

	SOLL	IST	DIFFERENZ
Einnahmen 2010	16.054	16.054	0
Einnahmen, kumuliert	16.054	16.054	0
Ausgaben 2010 ¹	-14.255	-13.057	1.198
Ausgaben, kumuliert ¹	-14.255	-13.057	1.198
Liquiditätsüberschuss 2010	1.799	2.997	1.198
Liquiditätsüberschuss, kumuliert	1.799	2.997	1.198
Liquidität aus Investitionsphase	179	-769	-948 ²
Liquidität 31.12.2010	1.978	2.228	250

KURZÜBERSICHT ZUM 31.12.2010





MS Java Reederei M. Lauterjung GmbH & Co. KG (MS Java)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

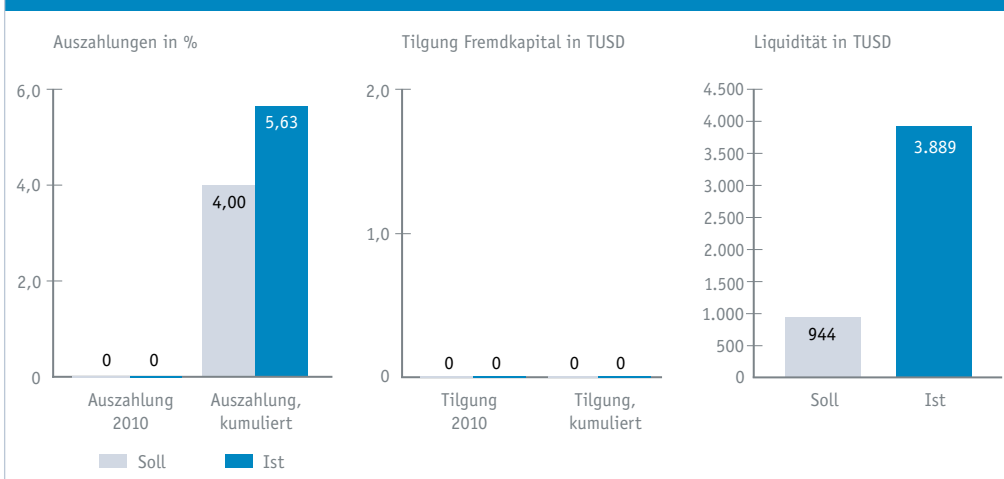
Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH
Prospektherausgabe	06.10.2006
Einkunftsart	Gewerbebetrieb
Komplementär	DL Ship Management GmbH
Treuhänder	GAF Treuhand GmbH

Abweichungsanalyse

Finanzierungsplan Investitionsrechnung (in TUSD)	SOLL ¹	IST	DIFFERENZ
Eigenkapital	24.265	24.265	0
Agio (5%)	1.174	1.174	0
Sonstige Forderungen	1.053	1.053	0
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	26.491	26.491	0

Liquiditätsrechnung (in TUSD)	SOLL ²	IST	DIFFERENZ
Einnahmen 2010	–	26	26
Einnahmen, kumuliert	–	1.413	1.413
Ausgaben 2010 ³	–	–1.122	–1.122
Ausgaben, kumuliert ³	–	–1.955	–1.955
Liquiditätsüberschuss 2010	–	–1.096	–1.096
Liquiditätsüberschuss, kumuliert	–	–542	–542
Liquidität aus Investitionsphase	944	4.431	3.487 ¹
Liquidität 31.12.2010	944	3.889	2.945

KURZÜBERSICHT ZUM 31.12.2010



Angaben zum Schiff¹

Schiffstyp
Massengutschiff der Capesize-Klasse

Transportkapazität
180.000 dwt

Ablieferung
April 2011

Beschäftigung
Chartervertrag mit STX Pan Ocean Co., Ltd, Seoul

Lage/Ausblick

Die Beteiligungsgesellschaft hat sich entsprechend einem Gesellschafterbeschluss dazu entschieden, die ursprünglich geplante Investition in das Massengutschiff MS Borneo aufzugeben und sich stattdessen mit rund 50 Prozent an der Doric Zweite Navigation GmbH & Co. KG zu beteiligen. Diese ist ihrerseits Eigentümerin des Massengutschiffes MS Sunrise/POS Winner. Die Investition in dem Alternativinvestment verläuft planmäßig. Innerhalb der ursprünglich prognostizierten Fondslaufzeit sind Gesamtausschüttungen von über 230 Prozent zu erwarten. Das Schiff wurde nach einer Bauzeit von zehn Monaten im April 2011 übernommen und ist seither für eine Laufzeit von acht Jahren an das größte Schifffahrtsunternehmen Südkoreas verchartert. Eine erste Ausschüttung in Höhe von vier Prozent (bezogen auf das Nominalkapital ohne Agio) wurde im März 2010 ausbezahlt. Die nächste Ausschüttung für das Jahr 2011 wird planmäßig in Höhe von 3,54 Prozent im Juli 2012 geleistet. Für die Zukunft wird mit stabilen Ausschüttungen in prognostizierter Höhe gerechnet.

¹Von der Investition in die Objektgesellschaft Doric Zweite Navigation GmbH & Co. KG sind von der Beteiligungsgesellschaft noch 3.933 TUSD zu leisten. Im Gegenzug bestehen noch Forderungen gegen die Werft und einen Dienstleister von zusammen 965 TUSD.

²Die Prognoserechnung des Alternativinvestments beginnt erst mit Ablieferung des Schiffes MS Sunrise/POS Winner im April 2011.

³Inkl. Tilgung und Ausschüttung.



Angaben zum Schiff

Schiffstyp

Massengutschiff der Capesize-Klasse

Transportkapazität
180.000 dwt

Ablieferung
April 2011

Beschäftigung
Chartervertrag mit STX Pan Ocean Co., Ltd, Seoul

Lage/Ausblick

Die Beteiligungsgesellschaft hat sich entsprechend einem Gesellschafterbeschluss dazu entschieden, die ursprünglich geplante Investition in das Massengutschiff MS Borneo aufzugeben und sich stattdessen mit rund 50 Prozent an der Doric Zweite Navigation GmbH & Co. KG zu beteiligen. Diese ist ihrerseits Eigentümerin des Massengutschiffes MS Sunrise/POS Winner. Die Investition in dem Alternativinvestment verläuft planmäßig. Innerhalb der ursprünglich prognostizierten Fondslaufzeit sind Gesamtausschüttungen von über 230 Prozent zu erwarten. Das Schiff wurde nach einer Bauzeit von zehn Monaten im April 2011 übernommen und ist seither für eine Laufzeit von acht Jahren an das größte Schifffahrtsunternehmen Südkoreas verchartert. Eine erste Ausschüttung in Höhe von vier Prozent (bezogen auf das Nominalkapital ohne Agio) wurde im März 2010 ausbezahlt. Die nächste Ausschüttung für das Jahr 2011 wird planmäßig in Höhe von 3,54 Prozent im Juli 2012 geleistet. Für die Zukunft wird mit stabilen Ausschüttungen in prognostizierter Höhe gerechnet.

¹Inkl. Tilgung und Ausschüttung.

²Die Prognoserechnung des Alternativinvestments beginnt erst mit Ablieferung des Schiffes MS Sunrise/POS Winner im April 2011.

³Von der Investition in die Objektgesellschaft Doric Zweite Navigation GmbH & Co. KG sind an die Beteiligungsgesellschaft noch 3.876 TUSD zu leisten. Im Gegenzug bestehen noch Forderungen gegen die Werft und einen Dienstleister von zusammen 965 TUSD.

MS Borneo Reederei M. Lauterjung GmbH & Co. KG (MS Borneo)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

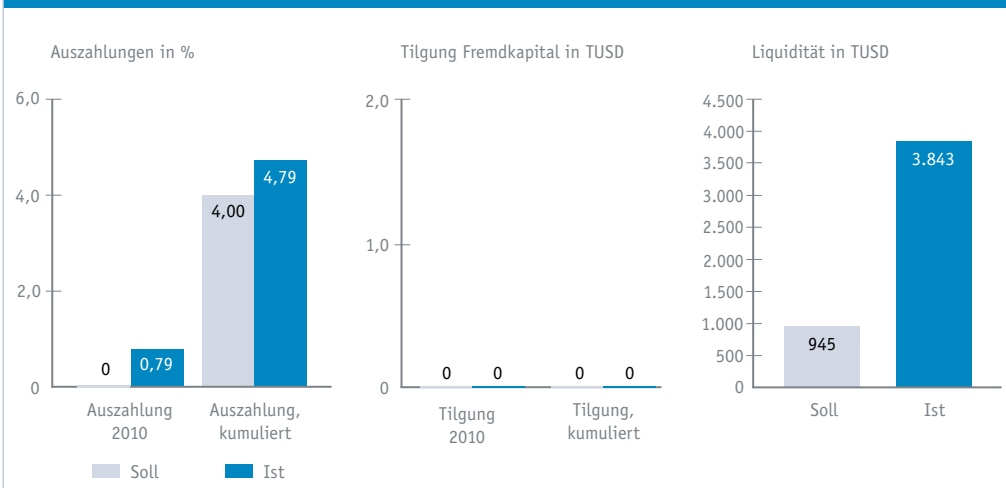
Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH
Prospektherausgabe	18.12.2006
Einkunftsart	Gewerbebetrieb
Komplementär	DL Ship Management GmbH
Treuhänder	GAF Treuhand GmbH

Abweichungsanalyse

Finanzierungsplan Investitionsrechnung (in TUSD)	SOLL ¹	IST	DIFFERENZ
Eigenkapital	24.244	24.244	0
Agio (5 %)	1.173	1.173	0
Sonstige Forderungen	1.053	1.053	0
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	26.469	26.469	0

Liquiditätsrechnung (in TUSD)	SOLL ²	IST	DIFFERENZ
Einnahmen 2010	–	159	159
Einnahmen, kumuliert	–	992	992
Ausgaben 2010 ²	–	–1.110	–1.110
Ausgaben, kumuliert ²	–	–1.653	–1.653
Liquiditätsüberschuss 2010	–	–950	–950
Liquiditätsüberschuss, kumuliert	–	–661	–661
Liquidität aus Investitionsphase	945	4.505	3.560 ³
Liquidität 31.12.2010	945	3.843	2.898

KURZÜBERSICHT ZUM 31.12.2010





Doric Erste Aviation GmbH & Co. KG (Doric TransPortFolio)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH
Prospektherausgabe (Nachträge)	20.10.2008 (27.03.2009, 02.10.2009)
Einkunftsart	Vermietung und Verpachtung
Komplementär	Doric Transport Control GmbH
Geschäftsführender Kommanditist	Doric Transport Management GmbH
Treuhänder	Doric Treuhand GmbH

Doric Erste Navigation GmbH & Co. KG (Doric TransPortFolio)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH
Prospektherausgabe	20.10.2008
Einkunftsart	Gewerbetrieb
Komplementär	Doric Transport Control GmbH
Treuhänder	Doric Treuhand GmbH

Abweichungsanalyse (Doric TransPortFolio)

Finanzierungsplan Investitionsrechnung (in TUSD)	SOLL	IST ¹	DIFFERENZ
Eigenkapital	10.000	6.978	-3.022
Agio (5%)	500	351	-149
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	10.500	7.329	-3.171
Liquiditätsrechnung (in TUSD)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Einnahmen 2010	635	402	-233
Einnahmen, kumuliert	779	525	-254
Ausgaben 2010 ²	-686	-456	229
Ausgaben, kumuliert ²	-847	-577	270
Liquiditätsüberschuss 2010	-51	859	909
Liquiditätsüberschuss, kumuliert	-68	-52	16
Liquidität aus Investitionsphase	256	109	-147
Liquidität 31.12.2010	188	57	-131



Lage/Ausblick

Das Doric TransPortFolio ist in insgesamt sechs verschiedenen Zielfonds aus dem Bereich Transport investiert. Die vier Flugzeugfonds sind alle von der Doric-Gruppe aufgelegt worden. Die beiden Schiffsbeteiligungen wurden von fremden Emissionshäusern aufgelegt. Alle Flugzeugfonds sowie eine der beiden Schiffsbeteiligungen verlaufen planmäßig oder leicht über Plan. Bei der zweiten Schiffsbeteiligung haben sich Verschiebungen im prognostizierten Ausschüttungsprofil durch die verzögerte Investition in einem Alternativinvestment ergeben. Durch Diversifizierung des Doric TransPortFolios sind die Risiken aus dem abweichenden Verlauf einzelner Beteiligungen jedoch deutlich reduziert. Dadurch konnte trotz der verzögerten Investition eines Schiffszweifonds auch für 2010 planmäßig ausgeschüttet werden. Auch die prognostizierten Gesamtausschüttungen aus dem Doric TransPortFolio werden erwartungsgemäß von der verzögerten Schiffsinvestition nicht betroffen.

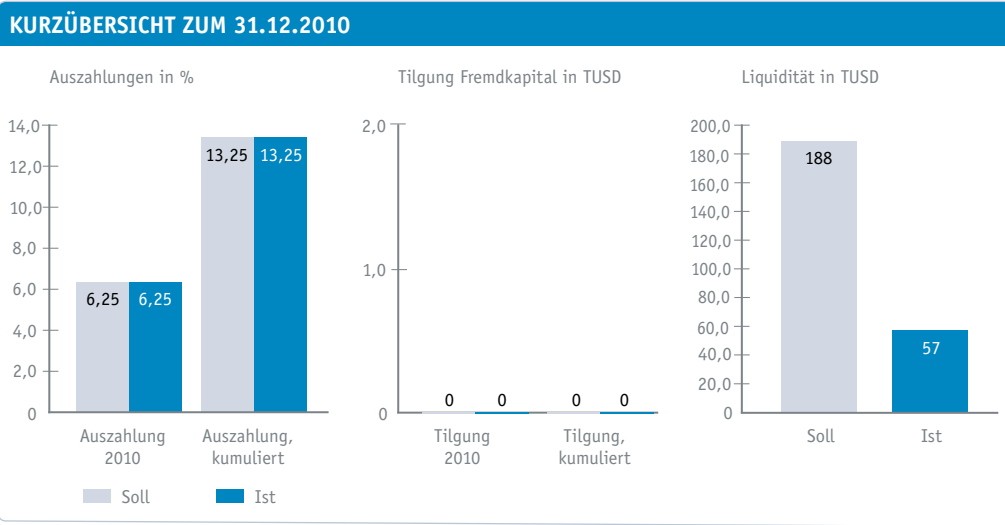
Insgesamt wurde ein niedrigeres Einlagekapital als geplant eingeworben. Die Istwerte weichen daher konzeptionsbedingt im entsprechenden Verhältnis von den Sollwerten ab.

¹Vom platzierten Kapital in Höhe von 7.020 TEUR wurden im Wege der Umschichtung 42 TEUR an Anleger erstattet. Das Eigenkapital wurde entsprechend reduziert.

²Inkl. Tilgung und Ausschüttung.



Angaben zu den Zielfonds		
Zielfonds	Beteiligungsart	Anteil der Investitionssumme
Doric Flugzeugfonds 5	Flugzeugfonds	15 %
Doric Flugzeugfonds 6	Flugzeugfonds	23 %
Doric Flugzeugfonds 8	Flugzeugfonds	16 %
Doric Flugzeugfonds 11	Flugzeugfonds	21 %
MS Georg Schulte	Schiffsfonds	12 %
SAG Bulk India ¹	Schiffsfonds	12 %



¹Nach Kündigung des Bauvertrages wurde das Alternativinvestment „Golden Shanghai“ am 5. September 2011 übernommen.



GENO Bioenergie Leasingfonds Erste GmbH & Co. KG (GENO Bioenergie 1)

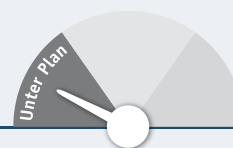
Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH
Prospektherausgabe	14.08.2006
Einkunftsart	Gewerbebetrieb
Komplementär	Doric Power GmbH
Treuhänder	GAF Treuhand GmbH

Abweichungsanalyse

Finanzierungsplan Investitionsrechnung (in TEUR)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Eigenkapital	98.200	98.200	0
Agio (5 %)	4.910	4.910	0
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	103.110	103.110	0

Liquiditätsrechnung (in TEUR)	SOLL	IST	DIFFERENZ ¹
Einnahmen 2010	25.980	25.813	-167
Einnahmen, kumuliert	25.980	25.813	-167
Ausgaben 2010 ²	-25.824	-27.375	-1.551
Ausgaben, kumuliert ²	-25.824	-27.375	-1.551
Liquiditätsüberschuss 2010	156	-1.562	-1.718
Liquiditätsüberschuss, kumuliert	156	-1.562	-1.718
Liquidität aus Investitionsphase	11.577	11.577	0
Liquidität 31.12.2010	11.733	10.015	-1.718



Angaben zum Energiepark

Biomasseanlage

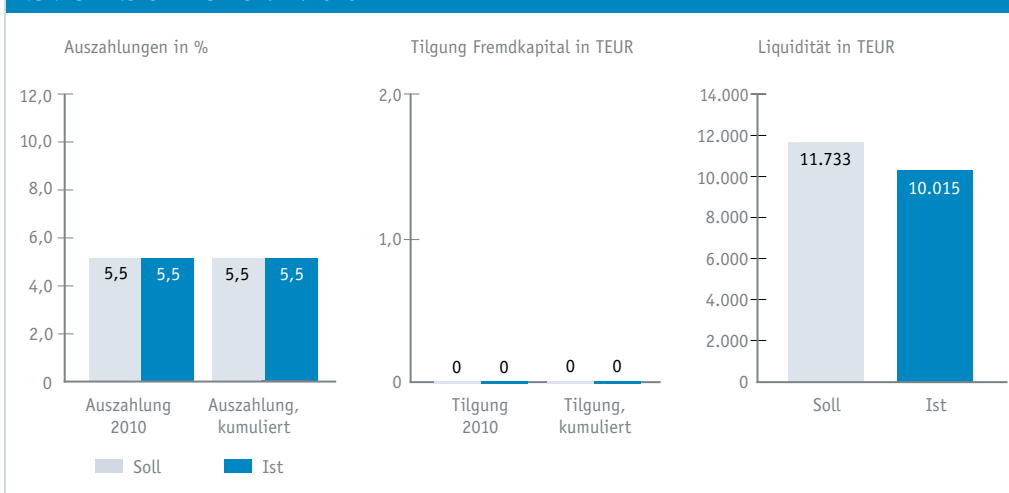
Bioenergiepark „Klarsee“ in Krackow, Bezirk Penkun, bestehend aus 40 eigenständigen Biogasanlagen mit einer elektrischen Leistung von jeweils rund 500 kW, einem Düngemittelwerk sowie der jeweils erforderlichen Infrastruktur

Standort

Gewerbegebiet „Klarsee“ bei Penkun in Mecklenburg-Vorpommern, Deutschland

¹Die negativen Abweichungen resultierten im Wesentlichen aus einer größeren Menge an gekauften/angezahlten Substraten, denen ein entsprechend höherer Substratbestand zum Ende des Jahres gegenüberstand.
²Inkl. Tilgung und Ausschüttung.

KURZÜBERSICHT ZUM 31.12.2010





Lage/Ausblick

Der Bioenergiepark besteht aus 40 eigenständigen Biogasanlagen mit einer installierten Leistung von je 500 kW. Durch die Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes im Jahr 2009 (EEG 2009) wurden zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit 29 Anlagen vorübergehend stillgelegt. Nachdem der Bestandsschutz zum 1. Januar 2010 wieder hergestellt wurde, konnten im ersten Quartal 2010 wieder drei Viertel der Anlagen in Betrieb genommen werden. Die restlichen zehn Anlagen konnten im ersten Halbjahr 2011 sukzessive ihren Betrieb aufnehmen. Mit der Wiederherstellung des Bestandsschutzes ist die Grundlage für den wirtschaftlichen Betrieb des Bioenergieparks erneut gegeben. Entsprechend kann sich der Verlauf der Beteiligung der ursprünglichen Prognose nähern. In der Zukunft können regelmäßige Ausschüttungen geleistet werden.

Der Bioenergiepark wird durch die NAWARO-Gruppe als Betriebsführer im Rahmen eines langfristigen Vertrages betrieben. Alle aus dem Parkbetrieb resultierenden Erlöse fließen direkt der Beteiligungsgesellschaft zu.



Doric Green Power GmbH & Co. KG (Doric Green Power)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH
Prospektherausgabe (Nachträge)	05.10.2007 (07.06.2008, 11.07.2008)
Einkunftsart	Gewerbebetrieb
Komplementär	Doric Power GmbH
Treuhänder	GAF Treuhand GmbH

Angaben zu den Anlageobjekten

Anlagentyp	Standort	Bundesland	Leistung	Inbetriebnahme
Photovoltaik	Hollenbach	Bayern	3,7 MWp	2009
Photovoltaik	Marktheidenfeld	Bayern	5,6 MWp	2010
Photovoltaik	Oberottmarshausen	Bayern	0,97 MWp	2010
Photovoltaik	Sonnewalde	Brandenburg	1,5 MWp	2010
Biogas	Groß Vollstedt	Schleswig-Holstein	0,716 MW _{el}	2009
Biogas	Heiligengrabe	Brandenburg	2,1 MW _{el}	2009
Biomethan	Schöpstal	Sachsen	2,7 MW _{el} ¹	2010

Bis auf die sich zum Jahresende 2010 noch in Bau befindliche Biomethananlage in Schöpstal sind alle Anlagen in Betrieb. Im Kalenderjahr 2011 werden erstmals sechs von sieben Anlagen ganzjährig in Betrieb sein und Erträge erwirtschaften. Der Investitionserfolg ist im Wesentlichen von den Ergebnissen der einzelnen Projekte abhängig. Der erwartete Gesamtmittelrückfluss auf das anteilig in den einzelnen Anlagen investierte Eigenkapital liegt bei allen Projekten über den prospektierten 189 Prozent.

Eine erste Ausschüttung erfolgte im Dezember 2010. In Zukunft können regelmäßige Ausschüttungen geleistet werden.

Abweichungsanalyse

Da der Emissionsprospekt keine jährlichen Planwerte enthält, ist ein aussagekräftiger Soll-Ist-Vergleich nicht möglich.



Lage/Ausblick

Die vier Photovoltaikanlagen und die drei Bioenergieanlagen des Investitionsportfolios erzeugen jährlich rund 35 Millionen kWh Strom und 5,4 Millionen m³ veredeltes Biomethan. Damit können rund 8.000 Durchschnittshaushalte mit Strom und 3.000 Durchschnittshaushalte mit Gas versorgt werden.

¹Entspricht zirka 10 Millionen m³ Rohbiogas.



Angaben zum Solarpark

Solarparks

Beteiligung an zwei Solarparks in Südfrankreich. Die beiden Solarparks wurden auf einer Fläche von zirka 50 Fußballfeldern errichtet und 2011 in Betrieb genommen. Der produzierte Strom wird durch Wechselrichter und Transformatoren auf die erforderliche Netzspannung gebracht und anschließend ins Stromnetz des französischen Energieversorgers Électricité de France eingespeist.

Standort

Südfrankreich, rund 110 km nordöstlich von Marseille, nahe der Gemeinde Les Mées

Lage/Ausblick

Die Doric Green Power Dritte GmbH & Co. KG hat sich über zwei französische Projektgesellschaften mittelbar an zwei Photovoltaik-anlagen mit einer installierten Leistung von insgesamt 18,2 MWp in der französischen Provence beteiligt. Die beiden Photovoltaikanlagen erzeugen zusammen eine jährliche Strommenge von rund 26,5 Millionen kWh. Damit kann der jährliche Strombedarf von rund 6.600 Durchschnittshaushalten gedeckt werden.

Die erste jährliche Ausschüttung wird in Höhe der prognostizierten acht Prozent voraussichtlich im Juli 2012 geleistet.

¹Die Beteiligungsgesellschaft befand sich zum 31. Dezember 2010 noch in Platzierung.

Doric Green Power Dritte GmbH & Co. KG (Doric Solar Provence)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG
Prospektherausgabe (Nachtrag)	28.10.2010 (23.11.2010)
Einkunftsart	Kapitalvermögen
Komplementär	Doric Power 3 GmbH
Geschäftsführender Kommanditist	Doric Power 3 Management GmbH
Treuhänder	Doric Treuhand GmbH

Abweichungsanalyse

Finanzierungsplan Investitionsrechnung (in TEUR)	SOLL	IST ¹	DIFFERENZ
Eigenkapital	18.212	18.212	0
Agio (5 %)	909	909	0
Fremdkapital	65.335	65.335	0
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	84.456	84.456	0



GENO 7 Newgate Street GmbH & Co. KG (GENO EuropaFonds, London)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

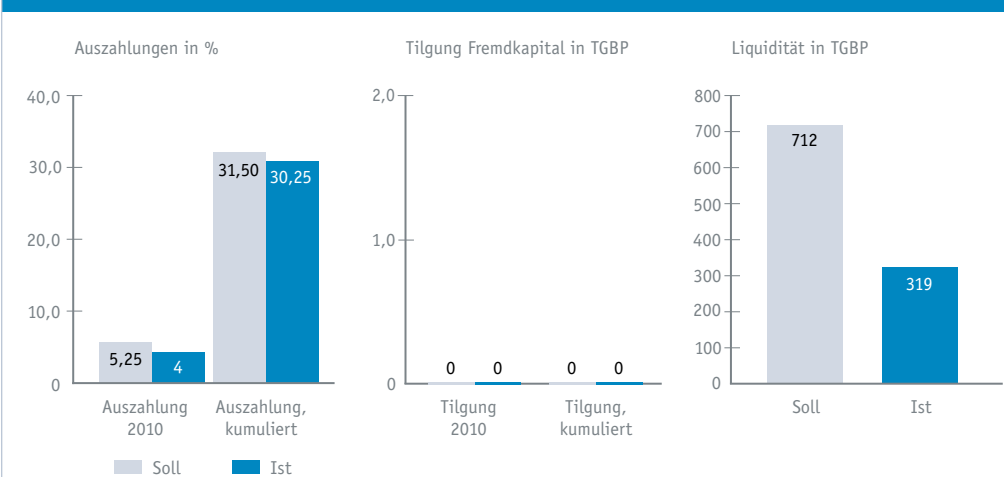
Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH
Prospektherausgabe (Nachtrag)	21.10.2005 (19.09.2007)
Einkunftsart	Vermietung und Verpachtung
Komplementär	Doric Beteiligungs-Management GmbH
Geschäftsführender Kommanditist	Doric GmbH
Treuhänder	GAF Treuhand GmbH

Abweichungsanalyse

Finanzierungsplan Investitionsrechnung (in TGBP)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Eigenkapital	36.450	36.458	8
Agio (5 %)	1.822	1.823	1
Fremdkapital	43.450	43.450	0
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	81.722	81.731	9

Liquiditätsrechnung (in TGBP)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Einnahmen 2010	4.386	3.548	-838 ¹
Einnahmen, kumuliert	19.899	18.960	-891 ¹
Ausgaben 2010 ²	-4.330	-3.853	477
Ausgaben, kumuliert ²	-19.520	-18.974	498
Liquiditätsüberschuss 2010	56	-305	-361 ¹
Liquiditätsüberschuss, kumuliert	379	-14	-393
Liquidität aus Investitionsphase	333	333	0
Liquidität 31.12.2010	712	319	-393

KURZÜBERSICHT ZUM 31.12.2010



Angaben zur Immobilie

Bewertung
„Grade A“-Gebäude

Standort
City of London,
Großbritannien

Baujahr
2000

Vermietungsstand
100 %

Mieter
AXA Investment Managers S.A.

Lage/Ausblick

Das Gebäude ist langfristig vermietet. Da im Rahmen der 2010 durchgeführten Mietanpassungsprüfung (sogenannter Rent Review) aufgrund des Marktumfelds keine Mieterhöhung realisiert werden konnte, ist in den kommenden Jahren mit entsprechend niedrigeren Mieteinnahmen und dadurch geringeren Ausschüttungen zu rechnen. Mittel- bis langfristig hängen die Mieteinnahmen und damit die zukünftigen Einnahmen der Beteiligungsgesellschaft von der allgemeinen Marktentwicklung in der City of London und den hierdurch möglichen Mietanpassungen (nur nach oben) ab.

¹Abweichung resultierte im Wesentlichen aus geringeren Mieteinnahmen sowie niedrigeren Zinsen bei der Liquiditätsanlage.

²Inkl. Tilgung und Ausschüttung.



Angaben zur Immobilie

Bewertung
„Grade A“-Gebäude

Standort
City of London,
Großbritannien

Baujahr
Kernsanierung,
Fertigstellung 2005

Vermietungsstand
100 %

Mieter
White & Case, AXA UK Plc

Lage/Ausblick

Das Gebäude ist langfristig vermietet. Da im Rahmen der 2009 und 2010 durchgeführten Mietanpassungsprüfungen (sogenannte Rent Reviews) insbesondere auch für die beiden Hauptmieter White & Case LLP und AXA UK Plc keine Mieterhöhungen realisiert werden konnten, ist in den kommenden Jahren mit entsprechend niedrigeren Mieteinnahmen und dadurch geringeren Ausschüttungen als prospektiert zu rechnen. Mittel- bis langfristig hängen die Mieteinnahmen und damit die zukünftigen Einnahmen der Beteiligungsgesellschaft von der allgemeinen Marktentwicklung in der City of London und den hierdurch möglichen Mietanpassungen (nur nach oben) ab.

¹Abweichung resultierte im Wesentlichen aus geringeren Mieteinnahmen sowie niedrigeren Zinsen bei der Liquiditätsanlage.

²Inkl. Tilgung und Ausschüttung.

GENO Lion Plaza GmbH & Co. KG (GENO EuropaFonds 2, London)

Angaben zur Beteiligungsgesellschaft

Rechtsform	GmbH & Co. KG
Prospektverantwortung	Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH
Prospektherausgabe (Nachträge)	13.03.2006 (04.06.2007, 11.08.2008)
Einkunftsart	Vermietung und Verpachtung
Komplementär	Doric Beteiligungs-Management GmbH
Geschäftsführender Kommanditist	Doric GmbH
Treuhänder	GAF Treuhand GmbH

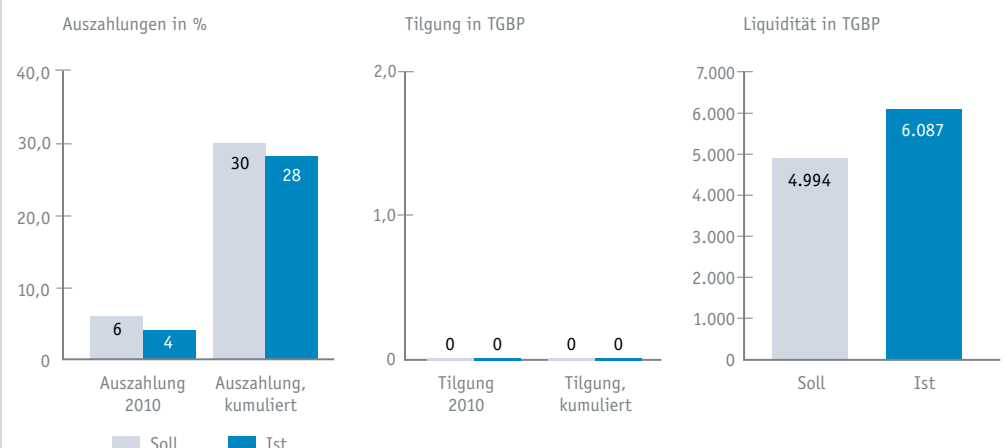
Abweichungsanalyse

Finanzierungsplan Investitionsrechnung (in TGBP)	SOLL	IST	DIFFERENZ
Eigenkapital	111.240	111.240	0
Agio (5 %)	5.562	5.562	0
Fremdkapital	146.997	146.997	0
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	263.799	263.799	0

Liquiditätsrechnung (in TGBP)

	SOLL	IST	DIFFERENZ
Einnahmen 2010	14.144	11.528	-2.616 ¹
Einnahmen, kumuliert	60.793	57.955	-2.838 ¹
Ausgaben 2010 ²	-13.787	-11.262	2.525
Ausgaben, kumuliert ²	-59.382	-55.970	3.412
Liquiditätsüberschuss 2010	357	266	-91 ¹
Liquiditätsüberschuss, kumuliert	1.411	1.985	574
Liquidität aus Investitionsphase	3.583	4.102	519
Liquidität 31.12.2010	4.994	6.087	1.094

KURZÜBERSICHT ZUM 31.12.2010





LEISTUNGSBILANZ 2010

ÜBERSICHT ÜBER DIE BETEILIGUNGSGESELLSCHAFTEN

BETEILIGUNGSGESELLSCHAFT	DORIC FLUGZEUGFONDS GMBH & CO. KG		DORIC FLUGZEUGFONDS ZWEITE GMBH & CO. KG			DORIC FLUGZEUGFONDS VIERTE GMBH & CO. KG	
Investitionsobjekt	Airbus A340-600		Airbus A330-200			Airbus A380-800	
Wesentliche Vertragspartner	Virgin Atlantic Airways Ltd		Air Mauritius Ltd			Singapore Airlines Ltd	
Prognosezeitraum	2006–2026		2007–2024			2008–2026	
Prospektherausgabe	November 2006		Oktober 2007			März 2008	
Fondswährung	USD		EUR			USD	
SOLL-IST-VERGLEICH	SOLL		SOLL			SOLL	
		IST		SOLL ¹	IST		IST
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	120.466	120.466	74.317	65.732	65.732	223.213	223.213
Eigenkapital ¹³	31.12.2010	64.257	64.257	35.320	31.270	31.270	98.300
Darlehensstand ¹⁴	31.12.2010	31.061	31.061	32.152	28.667	28.667	99.811
Liquidität	31.12.2010	8.981	10.239	494	423	510	2.599
Einnahmen ¹⁵	2010, kumuliert	13.528	12.768	6.057	5.455	5.389	20.839
		57.954	55.475	19.122	16.771	16.695	58.859
Ausgaben ¹⁶	2010, kumuliert	2.240	671	1.828	1.742	1.735	5.735
		11.364	7.143	5.994	5.549	5.507	16.668
Überschuss/Betriebsergebnis	2010, kumuliert	11.288	12.097	4.229	3.713	3.653	15.104
		46.590	48.331	13.128	11.222	11.188	42.191
Tilgungen ¹⁴	2010, kumuliert	4.545	4.545	1.733	1.487	1.487	7.616
		18.939	18.939	5.079	4.232	4.232	20.189
Ausschüttung	2010, kumuliert	5.141	6.426	2.472	2.189	2.189	7.127
		20.562	19.239	7.417	6.567	6.275	17.520
Ausschüttung in % ¹⁷	2010, kumuliert	8,00	10,00	7,00	7,00	7,00	7,25
		32,00	34,00	21,00	21,00	21,00	21,75
Steuerliches Ergebnis der Gesellschaft	2010, kumuliert	1.495	1.495 ¹⁹	-1.928	-1.729	-1.729 ¹⁹	-3.402
		4.389	2.417 ¹⁹	-6.576	-5.668	-5.682 ¹⁹	-7.404 ¹⁹
Steuerbe- (-)/-entlastung (+) ¹⁸ Kumuliert		-3,03 %	-1,46 %	-0,17 %	-0,17 %	-0,14 % ²¹	-0,13 %
							-0,09 % ²¹

Bei keiner Beteiligungsgesellschaft liegt bisher ein bestandskräftiges steuerliches Ergebnis nach Betriebsprüfung vor.

¹Für die Beteiligungsgesellschaft Doric Flugzeugfonds Zweite GmbH & Co. KG wurde der aktualisierte Investitions- u. Finanzierungsplan in einem „Doric Informiert“ vom 20.12.2007 veröffentlicht. Dieser basiert auf einem zum Auslieferungszeitpunkt fest vereinbarten Wechselkurs. Die aktualisierte Liquiditätsplanung war nicht Gegenstand des „Doric Informiert“.

²Für die Beteiligungsgesellschaft Doric Flugzeugfonds Fünfte GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte im Prospektnachtrag vom 02.07.2010 durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt.

³Für die Beteiligungsgesellschaft Doric Flugzeugfonds Sechste GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte im Prospektnachtrag vom 22.01.2010 durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt.

⁴Für die Beteiligungsgesellschaft Doric Flugzeugfonds Achte GmbH & Co. KG wurde der aktualisierte Investitions- u. Finanzierungsplan im Prospektnachtrag vom 25.05.2010 durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt. Die aktualisierte Liquiditätsplanung war nicht Gegenstand des Prospektnachtrags.

⁵Für die Beteiligungsgesellschaft Doric Flugzeugfonds Elfte GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte im Prospektnachtrag vom 07.12.2009 durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt.

⁶Für die Beteiligungsgesellschaft Doric Flugzeugfonds Zwölfte GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte im Prospektnachtrag vom 03.02.2010 durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt.

⁷Für die Beteiligungsgesellschaft MS Java Reederei M. Lauterjung GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte in einem „Doric Informiert“ am 16.04.2010 veröffentlicht. Dieser beinhaltet die wirtschaftlichen Eckdaten der getätigten Ersatzinvestition.

⁸Für die Beteiligungsgesellschaft MS Borneo Reederei M. Lauterjung GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte in einem „Doric Informiert“ am 16.04.2010 veröffentlicht. Dieser beinhaltet die wirtschaftlichen Eckdaten der getätigten Ersatzinvestition.

⁹Für die Beteiligungsgesellschaft GENO Bioenergie Leasingfonds Erste GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte nach Übernahme des Parkbetriebs in einem „Doric Informiert“ vom 23.12.2010 veröffentlicht. Diese Zahlen wurden nicht durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt. Die Istwerte entsprechen der Anlegerinformation „Zwischenbericht“ vom 24.06.2011 und basieren zu diesem Zeitpunkt auf noch nicht durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigten Zahlen.

¹⁰Für die Beteiligungsgesellschaft GENO 7 Newgate Street GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte im Prospektnachtrag vom 19.09.2007 durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt.

¹¹Für die Beteiligungsgesellschaft GENO Lion Plaza GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte im Prospektnachtrag vom 11.08.2008 durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt.

¹²Für das Doric TransPortFolio wurden die aktualisierten Prognosewerte im Prospektnachtrag vom 02.10.2009 durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt.

Alle Angaben in Tausend, soweit nicht anders angegeben.

DORIC FLUGZEUGFONDS FÜNFTE GMBH & CO. KG			DORIC FLUGZEUGFONDS SECHSTE GMBH & CO. KG			DORIC FLUGZEUGFONDS ACHTE GMBH & CO. KG			DORIC FLUGZEUGFONDS NEUNTE GMBH & CO. KG		DORIC FLUGZEUGFONDS ELFTE GMBH & CO. KG		
Boeing 777-300ER			Airbus A380-800			Boeing 777-300ER			Airbus A380-800		Airbus A320-200		
Emirates			Emirates			Cathay Pacific Airways Ltd			Emirates		AirAsia Berhad		
2009–2026			2009–2027			2010–2027			2010–2024		2009–2028		
September 2008			Oktober 2009			November 2009			Oktober 2010		Januar 2009		
USD			EUR			EUR			EUR		USD		
SOLL	SOLL ²	IST	SOLL	SOLL ³	IST	SOLL	SOLL ⁴	IST	SOLL	IST	SOLL	SOLL ⁵	IST
183.840	183.665	183.638	164.878	161.691	161.691	109.895	109.736	109.746	142.369	142.369 ²²	50.097	49.935	49.904
90.900	88.200	88.174	68.550	68.550	68.550	51.250	50.000	50.009	42.550	42.550 ²²	22.950	21.600	21.348
81.802	81.702	81.702	87.974	84.914	84.914	50.117	50.117	50.117	97.692	97.692	23.622	23.622	23.622
1.870	136	142	1.340	1.744	1.791	1.060	1.061	1.281	1.126	1.800	650	198	343
15.797	15.119	15.120	16.435	15.989	15.994	8.866	8.865	8.878	1.241	1.285	4.410	4.352	4.358
26.998	24.121	24.123	17.805	17.321	17.329	14.782	14.781	14.795	1.241	1.285	9.161	9.068	9.075
5.132	4.688	4.756	5.852	5.521	5.532	1.462	1.585	1.571	684	55	1.566	1.566	1.562
8.382	7.151	7.242	6.440	6.109	6.129	3.113	3.122	3.112	684	55	3.227	3.257	3.249
10.666	10.431	10.365	10.583	10.468	10.462	7.404	7.280	7.308	557	1.230	2.844	2.786	2.796
18.616	16.971	16.882	11.365	11.212	11.200	11.668	11.659	11.683	557	1.230	5.934	5.811	5.826
4.240	4.577	4.577	4.927	4.800	4.800	2.747	2.747	2.747	0	0	1.222	1.222	1.222
6.593	6.753	6.753	4.927	4.800	4.800	4.269	4.269	4.269	0	0	2.378	2.378	2.378
6.363	5.689	5.721	4.970	4.912	4.884	3.406	1.946	1.932	25	0	1.607	1.378	1.166
12.726	9.685	9.685	5.384	5.058	5.026	3.406	1.947	1.932	25	0	2.845	1.464	1.249
7,00	7,00	7,00	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	8,25	8,25	7,00	7,30	7,40
14,00	14,00	14,00	14,50	14,50	14,50	7,25	7,25	7,25	8,25	8,25	14,00	14,60	14,70
-4.372	-4.302	-4.302 ¹⁹	-3.456	-3.203	-3.203 ¹⁹	-2.488	-2.747	-2.746 ¹⁹	-487	-487 ¹⁹	-1.298	-1.542	-1.542 ¹⁹
-6.191	-6.651	-5.799 ¹⁹	-3.882	-3.646	-3.171 ¹⁹	-4.496	-4.548	-4.839 ¹⁹	-487	-487 ¹⁹	-3.032	-3.397	-2.340 ¹⁹
-0,39 %	0,00 %	0,05 % ²¹	0,00 %	0,00 %	0,00 % ²¹	0,00 %	0,00 %	0,00 % ²¹	0,00 %	0,00 % ²¹	-0,05 %	0,00 %	0,00 % ²¹

¹²Ohne Agio.¹³Beinhaltet nicht, ggf. abweichend vom Vorjahr, die kurzfristige Zwischenfinanzierung des Eigenkapitals im Laufe der Platzierung.¹⁴Einnahmen inkl. Zinseinnahmen.¹⁵Ausgaben ohne Tilgung und Zinszahlungen für die Zwischenfinanzierung des Eigenkapitals.¹⁶Bezogen auf die Kapitaleinlage (ohne Agio); ggf. zeitanteilig, sofern der Beitritt unterjährig erfolgt ist.¹⁷Bezogen auf die Kapitaleinlage (ohne Agio); unterstellt wurde ein Steuersatz von 42% zzgl. SolZ in Höhe von 5,5%. Bei Einkünften aus Kapitalvermögen wurde ab 2009 ein Steuersatz von 25% zzgl. SolZ in Höhe von 5,5% unterstellt. Ggf. anfallende Ergebnisse für den Progressionsvorbehalt sind nicht berücksichtigt.¹⁸Das steuerliche Ergebnis 2010 wurde geschätzt. Das finale steuerliche Ergebnis wird hiervon voraussichtlich abweichen.¹⁹Es wurde das steuerliche Ergebnis im UK für das Geschäftsjahr 2009/2010 angegeben.²⁰Aufgrund der Verlustausgleichsbeschränkung des EStG sind die Verluste zum Teil nicht mit anderen Einkünften ausgleichsfähig. Aufgrund der Abgeltungsteuer kann es zu einer geringen Steuerbelastung kommen.²²Die Beteiligungsgesellschaft Doric Flugzeugfonds Neunte GmbH & Co. KG befand sich bis Anfang 2011 noch in Platzierung.

LEISTUNGSBILANZ 2010

ÜBERSICHT ÜBER DIE BETEILIGUNGSGESELLSCHAFTEN

BETEILIGUNGSGESELLSCHAFT	DORIC FLUGZEUGFONDS ZWÖLFTE GMBH & CO. KG			MS JAVA REEDEREI M. LAUTERJUNG GMBH & CO. KG			MS BORNEO REEDEREI M. LAUTERJUNG GMBH & CO. KG		
Investitionsobjekt	Airbus A380-800			Massengutschiff Capesize-Klasse			Massengutschiff Capesize-Klasse		
Wesentliche Vertragspartner	Emirates								
Prognosezeitraum	2009–2028			2006–2028			2006–2029		
Prospektherausgabe	September 2009			Oktober 2006			Dezember 2006		
Vermietungsstand Immobilien 31.12.2010	–			–			–		
Fondswährung	EUR			USD			USD		
SOLL-IST-VERGLEICH	SOLL	SOLL ⁶	IST	SOLL	SOLL ⁷	IST	SOLL	SOLL ⁸	IST
Investitionsvolumen (inkl. Agio)	164.543	160.402	160.585	37.329	26.491	26.491	37.696	26.469	26.469
Eigenkapital ¹³	31.12.2010	68.350	68.350	68.525	24.541	24.265	24.265	24.891	24.244
Darlehensstand ¹⁴	31.12.2010	87.874	84.363	84.363	9.280	0	0	9.570	0
Liquidität	31.12.2010	1.218	1.978	2.228	748	944	3.889	769	945
Einnahmen ¹⁵	2010, kumuliert	16.486	16.054	16.054	5.547	0	26	5.547	0
		17.860	16.054	16.054	12.754	0	1.413	11.004	0
Ausgaben ¹⁶	2010, kumuliert	5.082	5.742	5.721	2.414	0	150	2.413	0
		6.470	5.742	5.721	5.466	0	590	4.672	0
Überschuss/Betriebsergebnis	2010, kumuliert	11.404	10.312	10.333	3.133	0	-124	3.134	0
		11.391	10.312	10.333	7.288	0	823	6.332	0
Tilgungen ¹⁴	2010, kumuliert	4.902	4.272	4.272	1.160	0	0	1.160	0
		4.902	4.272	4.272	2.320	0	0	2.030	0
Ausschüttung	2010, kumuliert	4.955	3.845	2.538	1.963	971	972	1.991	970
		5.368	3.845	2.538	5.033	971	1.365	4.516	970
Ausschüttung in % ¹⁷	2010, kumuliert	7,25	7,25	7,25	8,00	4,00	5,63	8,00	4,00
		7,25	7,25	7,25	20,51	4,00	5,63	18,14	4,00
Steuerliches Ergebnis der Gesellschaft	2010, kumuliert	-2.642	-3.790	-3.790 ¹⁹	49	0	0 ¹⁹	49	0
		-3.858	-3.790	-3.790 ¹⁹	106	0	-5.923 ¹⁹	90	0
Steuerbe- (-)/-entlastung (+) ¹⁸ Kumuliert		0,00%	0,00%	0,00% ²¹	-0,19%	0,00%	-10,82%	-0,16%	0,00%
									-12,30%

Bei keiner Beteiligungsgesellschaft liegt bisher ein bestandskräftiges steuerliches Ergebnis nach Betriebsprüfung vor.

¹Für die Beteiligungsgesellschaft Doric Flugzeugfonds Zweite GmbH & Co. KG wurde der aktualisierte Investitions- u. Finanzierungsplan in einem „Doric Informiert“ vom 20.12.2007 veröffentlicht. Dieser basiert auf einem zum Auslieferungszeitpunkt fest vereinbarten Wechselkurs. Die aktualisierte Liquiditätsplanung war nicht Gegenstand des „Doric Informiert“.

²Für die Beteiligungsgesellschaft Doric Flugzeugfonds Fünfte GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte im Prospektnachtrag vom 02.07.2010 durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt.

³Für die Beteiligungsgesellschaft Doric Flugzeugfonds Sechste GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte im Prospektnachtrag vom 22.01.2010 durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt.

⁴Für die Beteiligungsgesellschaft Doric Flugzeugfonds Achte GmbH & Co. KG wurde der aktualisierte Investitions- u. Finanzierungsplan im Prospektnachtrag vom 25.05.2010 durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt. Die aktualisierte Liquiditätsplanung war nicht Gegenstand des Prospektnachtrags.

⁵Für die Beteiligungsgesellschaft Doric Flugzeugfonds Elfte GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte im Prospektnachtrag vom 07.12.2009 durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt.

⁶Für die Beteiligungsgesellschaft Doric Flugzeugfonds Zwölfte GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten

Prognosewerte im Prospektnachtrag vom 03.02.2010 durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt.

⁷Für die Beteiligungsgesellschaft MS Java Reederei M. Lauterjung GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte in einem „Doric Informiert“ am 16.04.2010 veröffentlicht. Dieser beinhaltet die wirtschaftlichen Eckdaten der getätigten Ersatzinvestition.

⁸Für die Beteiligungsgesellschaft MS Borneo Reederei M. Lauterjung GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte in einem „Doric Informiert“ am 16.04.2010 veröffentlicht. Dieser beinhaltet die wirtschaftlichen Eckdaten der getätigten Ersatzinvestition.

⁹Für die Beteiligungsgesellschaft GENO Bioenergie Leasingfonds Erste GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte nach Übernahme des Parkbetriebs in einem „Doric Informiert“ vom 23.12.2010 veröffentlicht. Diese Zahlen wurden nicht durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt. Die Istwerte entsprechen der Anlegerinformation „Zwischenbericht“ vom 24.06.2011 und basieren zu diesem Zeitpunkt auf noch nicht durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigten Zahlen.

¹⁰Für die Beteiligungsgesellschaft GENO 7 Newgate Street GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte im Prospektnachtrag vom 19.09.2007 durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt.

¹¹Für die Beteiligungsgesellschaft GENO Lion Plaza GmbH & Co. KG wurden die aktualisierten Prognosewerte im Prospektnachtrag vom 11.08.2008 durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt.

Alle Angaben in Tausend, soweit nicht anders angegeben.

GENO BIOENERGIE LEASINGFONDS ERSTE GMBH & CO. KG			GENO 7 NEWGATE STREET GMBH & CO. KG			GENO LION PLAZA GMBH & CO. KG			DORIC TRANSPORTFOLIO		
Bioenergiepark Penkun			Immobilie 7 Newgate Street, London			Immobilienkomplex Lion Plaza, London			Mobilienfonds		
NAWARO Bioenergie AG			Mieter AXA Investment Managers S.A.			Mieter White & Case und AXA UK Plc			Doric Erste Aviation u. Navigation GmbH & Co. KG		
2006–2026			2005–2022			2006–2022			2009–2030		
August 2006			Oktober 2005			März 2006			Oktober 2008		
–			100 %			100 %			–		
EUR			GBP			GBP			USD		
SOLL	SOLL ⁹	IST ⁹	SOLL	SOLL ¹⁰	IST	SOLL	SOLL ¹¹	IST	SOLL	SOLL ¹²	IST
103.110	103.110	103.110	82.595	81.722	81.731	268.500	263.799	263.799	42.000	10.500	7.329
98.200	98.200	98.200	53.900	36.450	36.458	170.000	111.240	111.240	40.000	10.000	6.978
0	0	0	26.000	43.450	43.450	90.000	146.997	146.997	0	0	0
10.151	11.732	10.015	628	712	319	3.260	4.994	6.087	278	188	57
11.006	25.979	25.813	4.242	4.386	3.548	14.016	14.144	11.528	2.667	635	402
37.264	25.979	25.813	19.776	19.899	18.960	59.885	60.793	57.955	4.110	779	525
1.303	19.847	21.345	1.197	2.416	2.395	3.729	7.112	6.812	243	61	34
19.392	19.847	21.345	4.886	7.659	7.651	9.531	17.485	18.141	481	39	10
9.702	6.133	4.468	3.044	1.970	1.152	10.287	7.031	4.716	2.424	574	369
17.872	6.133	4.468	14.891	12.240	11.308	50.354	43.308	39.814	3.629	740	514
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10.802	5.308	5.308	2.830	1.914	1.457	10.200	6.674	4.450	2.500	625	423
27.005	5.308	5.308	13.795	8.493	8.029	43.350	23.566	21.074	4.375	808	566
11,00	5,50	5,50	5,25	5,25	4,00	6,00	6,00	4,00	6,25	6,25	6,25
27,50	5,50	5,50	31,50	31,50	30,25	30,00	30,00	28,00	12,50	13,25	13,25
4.175	871	871 ¹⁹	2.088	1.220	303 ²⁰	5.677	1.757	-2.670 ²⁰	154	23	0 ¹⁹
12.003	-2.856	-2.856 ¹⁹	6.970	2.522	1.301 ²⁰	5.159	-14.263	-20.939 ²⁰	472	29	-92 ¹⁹
-5,42 %	1,29 %	1,29 %	-0,29 %	-0,41 %	-0,23 %	-0,64 %	-0,46 %	-0,25 %	-0,35 %	-0,02 %	0,58 % ²¹

¹²Für das Doric TransPortFolio wurden die aktualisierten Prognosewerte im Prospektnachtrag vom 02.10.2009 durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt.

¹³Ohne Agio.

¹⁴Beinhaltet nicht, ggf. abweichend vom Vorjahr, die kurzfristige Zwischenfinanzierung des Eigenkapitals im Laufe der Platzierung.

¹⁵Einnahmen inkl. Zinseinnahmen.

¹⁶Ausgaben ohne Tilgung und Zinszahlungen für die Zwischenfinanzierung des Eigenkapitals.

¹⁷Bezogen auf die Kapitaleinlage (ohne Agio); ggf. zeitanteilig, sofern der Beitritt unterjährig erfolgt ist.

¹⁸Bezogen auf die Kapitaleinlage (ohne Agio); unterstellt wurde ein Steuersatz von 42% zzgl. SolZ in Höhe von 5,5%. Bei Einkünften aus Kapitalvermögen wurde ab 2009 ein Steuersatz von 25% zzgl. SolZ in Höhe von 5,5% unterstellt. Ggf. anfallende Ergebnisse für den Progressionsvorbehalt sind nicht berücksichtigt.

¹⁹Das steuerliche Ergebnis 2010 wurde geschätzt. Das finale steuerliche Ergebnis wird hiervon voraussichtlich abweichen.

²⁰Es wurde das steuerliche Ergebnis im UK für das Geschäftsjahr 2009/2010 angegeben.

²¹Aufgrund der Verlustausgleichsbeschränkung des EStG sind die Verluste zum Teil nicht mit anderen Einkünften ausgleichsfähig. Aufgrund der Abgeltungsteuer kann es zu einer geringen Steuerbelastung kommen.

²²Die Beteiligungsgesellschaft Doric Flugzeugfonds Neunte GmbH & Co. KG befand sich bis Anfang 2011 noch in Platzierung.

Prüfungsbescheinigung des Wirtschaftsprüfers zur Leistungsbilanz

Wir haben die „Übersicht über die Beteiligungsgesellschaften“ der Leistungsbilanz 2010 (Leistungsbilanz) der Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH, Offenbach am Main, und der Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG, Offenbach am Main, geprüft. Die Aufstellung der Leistungsbilanz und der dieser zugrunde liegenden Ausgangsunterlagen liegen in der Verantwortung der Geschäftsführer der Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH und der Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG bzw. der gesetzlichen Vertreter der in die Leistungsbilanz einbezogenen Gesellschaften.

Unsere Aufgabe war es, zu beurteilen, ob die in der Leistungsbilanz dargestellten allgemeinen Angaben sowie die steuerlichen und wirtschaftlichen Daten der einzelnen von der Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH und der Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG, in zwei Fällen mit der HANSA TREUHAND Finance GmbH & Co. KG initiierten Fonds aus den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen vollständig und richtig hergeleitet wurden. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir die Angaben zu Fonds, Fondsobjekt, Initiator und weiteren Vertragspartnern anhand von Verträgen, geprüften Jahresabschlüssen und anderen geeigneten Unterlagen überprüft. Die in den Beteiligungsangeboten enthaltenen Prognosewerte zur Liquidität, zu den Einnahmen, den Ausgaben, dem Überschuss/Betriebsergebnis, den Tilgungen, den Ausschüttungen sowie den steuerlichen Ergebnissen haben wir auf deren korrekte Übernahme in die Leistungsbilanz geprüft und mit den uns dargelegten, tatsächlich realisierten Werten abgeglichen. Nicht Gegenstand unserer Prüfung war die Prüfung der Ausgangsunterlagen.

Wir haben unsere Prüfung der Leistungsbilanz in sinngemäßer Anwendung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgestellten Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wesentliche Mängel in der Leistungsbilanz mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Zahlenangaben wurden vollständig überprüft.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse wurden die in der Leistungsbilanz dargestellten allgemeinen, steuerlichen und wirtschaftlichen Daten der einzelnen Fonds aus den uns zur Verfügung gestellten Ausgangsunterlagen vollständig und richtig hergeleitet.

München, den 14. September 2011

Deloitte & Touche GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



(Stadter)

Wirtschaftsprüfer



(ppa. Vogel)

Wirtschaftsprüfer

BILDNACHWEISE

Titelseite | Mark Ralph

Seite 2 | Getty Images

Seite 8 | Getty Images

Seite 9 | Strandperle

Seite 19 | Getty Images

Seite 27 | Danny Hill

Seite 28 | Getty Images

Seite 29 | Getty Images

Seite 37 | Strandperle

Seite 42 | Getty Images

Seite 47 | AirTeamImages

Seite 49 | Jeff Well

Seite 50 | Getty Images

Seite 52 | Tim Sarnowski

Seite 53 | Hanns-H. Peper

Seite 54 | Airbus S.A.S._photo by e*m company/H.Goussé

Seite 57 | Hanns-H. Peper

Seite 60 | Emirates

Seite 63 | Hanns-H. Peper

Seite 64 | BS INVEST Gesellschaft für Beteiligungsvermittlung mbH & Co. KG

Seite 78 | Hanns-H. Peper



DORIC ASSET FINANCE
LONDON · NEW YORK · FRANKFURT

Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH

Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG

Berliner Straße 114
63065 Offenbach am Main
Tel. +49 69 247559-0
Fax +49 69 247559-89

www.doricassetfinance.com

BOEING 777-300ER