

BetaTwo

Jahresbericht 2025

# Inhaltsverzeichnis

- 3 Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre
- 4 Kennzahlen
- 5 Portfolio (per Juni 2025)
- 6 Firmenportrait (bis 2025)
- 8 Lagebericht
- 11 Portfolio (ab Mai 2026)
- 12 Firmenportrait (ab Mai 2026)

## **Jahresrechnung nach Obligationenrecht**

- 13 Bilanz
- 13 Erfolgsrechnung
- 14 Anhang
- 19 Gewinnverwendung und Verwendung der Reserven aus Kapitaleinlagen
- 20 Bericht der Revisionsstelle

# Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

Dank Ihres Vertrauens sind wir im Mai 2022 mit Aussicht auf eine längerfristige Dauer zu einer erfolgsversprechenden Flugreise aufgebrochen. Wir konnten damals fünfzehn Rolls-Royce-Flugzeugtriebwerke mit einem Abschlag gegenüber dem vom Hersteller angegebenen Listenpreis erwerben. Zusätzlichen Rückenwind verschaffte uns die angespannte Lage im Markt für Flugzeugtriebwerke und die schrittweise Erholung des globalen Luftverkehrs in den letzten vier Jahren.

Vor Jahresmitte 2025 verdichteten sich dann die Anzeichen für eine Opportunität, die uns zu einer Zwischenlandung veranlasste: Im Spätsommer 2025 konnten wir ein ausserordentlich attraktives Angebot nutzen und die Beteiligung an der Beta Leasing Two Ltd mit dem Portfolio der fünfzehn Rolls-Royce-Flugzeugtriebwerke verkaufen. Der Wert des ursprünglichen Investments hat sich damit für Sie als Aktionärinnen und Aktionäre in knapp drei Jahren mehr als verdoppelt, womit eine durchschnittliche jährliche Rendite von 28.45% erzielt werden konnte.

Anschliessend ergab sich die Möglichkeit auf eine Reinvestition in ein Portfolio von Flugzeugtriebwerken: In Zusammenarbeit mit einem unserer bewährten Co-Investoren kann die Beta Two Holding AG zu attraktiven Konditionen ein Portfolio von acht PW1100G-Triebwerken des amerikanischen Herstellers Pratt & Whitney übernehmen und mit der amerikanischen Fluggesellschaft Frontier Airlines einen langfristigen Sale-and-Leaseback-Vertrag abschliessen. Als Diversifikation werden wir sodann zwei Trent 700-Triebwerke des britischen Herstellers Rolls-Royce plc hinzukaufen und diese an Rolls-Royce zurückvermieten.

Unverändert positiv ist das Marktumfeld für unser Reinvestitionsprojekt: Verfügbare, einsatzfähige Flugzeugtriebwerke der neuesten Generation sind weltweit ein knappes Gut. Die Flugzeugnachfrage ist hoch. Das Wachstum des weltweiten Flugverkehrs setzte sich 2025 und zu Beginn des Jahres 2026 fort. Ob der Iran-Krieg und der daraus resultierende Anstieg der Kerosinpreise den Markt längerfristig beeinflussen werden, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht verlässlich prognostizieren und hängt von der weiteren Entwicklung der Krise ab.

Die überwiegende Mehrheit der ursprünglichen Aktionärinnen und Aktionäre hat uns im Rahmen einer Umfrage zum Reinvestitionsprojekt ihr Vertrauen ausgesprochen, womit wir zur nächsten gemeinsamen Etappe abheben und unsere gemeinsame Reise fortsetzen. Für Ihr grosses Vertrauen danken wir Ihnen herzlich.

Die vierte ordentliche Generalversammlung der Beta Two Holding AG findet am 8. Juni 2026 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern statt. Es würde mich sehr freuen, Sie dort persönlich begrüßen zu dürfen.

Freundliche Grüsse,  
Beta Two Holding AG



Dr. Stefan Hasenböhler  
Präsident des Verwaltungsrats

# Kennzahlen

Aktienkennzahlen der Beta Two Holding AG (Schweiz)	Einheit	2025	2024
Ausschüttung pro Aktie	USD	0.00	7.00
Aktienpreis	USD	105.35	78.07
Ausschüttungsrendite in USD	%	0.0	12.5
YTD-Performance in USD	%	39.95	15.30
Aktueller Internal Rate of Return (IRR) in USD	%	28.45	20.96
Gesamtwert zum eingezahlten Kapital (TVPI) in USD		2.08x	1.52x
Beteiligung an der Beta Leasing Two Ltd (Irland)	%	0.0	39.3

Finanzielle Kennzahlen der Beta Leasing Two Ltd (Irland)*			
Ertrag aus Annuitäten	USD 1'000	27'802	27'614
Betriebsergebnis vor Abschreibungen und Zinsen	USD 1'000	24'756	24'499
Bilanzsumme	USD 1'000	412'529	422'806
Eigenkapital und Aktionärsdarlehen	USD 1'000	137'528	140'796
Eigenkapitalquote	%	33.3	33.3
Nettoverschuldung ohne Aktionärsdarlehen	USD 1'000	264'719	275'022

Portfoliokennzahlen*			
Bilanzwert Triebwerke	USD 1'000	384'157	395'105
Investitionsgrad	%	279.3	280.6
Durchschnittl. Flugstunden Trent 1000	Stunden/Triebwerk	1'921	1'945
Durchschnittl. Flugstunden Trent 7000	Stunden/Triebwerk	2'033	1'980
Durchschnittl. Flugstunden Trent XWB-84	Stunden/Triebwerk	2'275	2'184
Durchschnittl. Flugstunden Trent XWB-97	Stunden/Triebwerk	2'465	2'467

\* Angaben per bzw. bis zum 30. Juni des jeweiligen Jahres. Aufgrund des Verkaufs des operativen Geschäfts per Stichtag 30. Juni 2025, werden die Vorjahreszahlen zur besseren Vergleichbarkeit ebenfalls nur für das erste Halbjahr dargestellt.

## Hinweis betreffend zukunftsgerichtete Aussagen

Dieses Dokument enthält «zukunftsgerichtete Aussagen», u. a. Prognosen zur finanziellen Performance der Beta Two Holding AG (Beta Two) sowie Aussagen über erwartete Auswirkungen von Transaktionen und strategischen Initiativen in Bezug auf das Geschäft und die künftige Entwicklung von Beta Two. Während diese zukunftsgerichteten Aussagen die Einschätzungen und Erwartungen von Beta Two zu den vorgenannten Themen widerspiegeln, können Risiken, Unsicherheiten und andere wichtige Faktoren die tatsächlich eintretenden Entwicklungen und Ergebnisse beeinflussen und dazu führen, dass diese wesentlich von den Erwartungen von Beta Two abweichen. Hierzu gehören u. a.: (I) der Grad des Erfolgs bei der Umsetzung der strategischen Pläne von Beta Two; (II) die Entwicklung der Märkte, in denen Beta Two tätig ist, oder denen Beta Two ausgesetzt ist, inklusive Auswirkungen auf die finanzielle Position bzw. die Bonität von Kunden und Gegenparteien von Beta Two; (III) Änderungen der Verfügbarkeit von Kapital und Finanzierung; (IV) Änderungen oder die Umsetzung der Finanzgesetzgebung und Regulierung in der Schweiz und auf anderen Finanzplätzen.

Die Reihenfolge der Aufzählung der erwähnten Faktoren steht in keinerlei Zusammenhang mit der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens oder dem möglichen Ausmass ihrer Konsequenzen.

Unsere geschäftlichen und finanziellen Ergebnisse können auch von anderen Faktoren nachteilig beeinflusst werden. Beta Two ist nicht verpflichtet (und lehnt ausdrücklich jede Verpflichtung ab), ihre zukunftsgerichteten Aussagen aufgrund von neuen Informationen, künftigen Ereignissen oder aus anderen Gründen anzupassen.

## Impressum

Herausgeberin: Beta Two Holding AG

Konzeption, Gestaltung und Umsetzung: Taktkomm AG

Fotos: Rolls-Royce plc / Arthur CHI YEN, flickr (Seite 11 rechts)

© Beta Two Holding AG 2026

# Portfolio (per Juni 2025)

## Trent XWB-84: 7 Triebwerke

Trent XWB-84-Triebwerke von Rolls-Royce werden exklusiv für den Airbus A350-900 verwendet. Airbus A350-900-Flugzeuge werden aktuell beispielsweise von Air France, Lufthansa, Qatar Airways, Turkish Airlines, Japan Airlines, Emirates und Singapore Airlines eingesetzt.

Aktueller Markt weltweit (Juni 2025):

	Triebwerke	Flugzeuge
In Betrieb (inkl. geparkte Flugzeuge):	1'184	592
In Fertigung / bestellt:	1'312	656
Total:	2'496	1'248



## Trent XWB-97: 2 Triebwerke

Trent XWB-97-Triebwerke von Rolls-Royce werden exklusiv für den Airbus A350-1000 sowie A350F (Frachterversion) verwendet. Airbus A350-1000-Flugzeuge werden aktuell beispielsweise von British Airways, Cathay Pacific, Etihad Airways, Qatar Airways und Virgin Atlantic Airways eingesetzt.

Aktueller Markt weltweit (Juni 2025):

	Triebwerke	Flugzeuge
In Betrieb (inkl. geparkte Flugzeuge):	228	114
In Fertigung / bestellt:	916	458
Total:	1'144	572



## Trent 1000: 2 Triebwerke

Für die Boeing 787 «Dreamliner» werden u. a. Trent 1000-Triebwerke von Rolls-Royce verwendet. Aktuell setzen beispielsweise All Nippon Airways, British Airways, Ethiopian Airlines, Gulf Air, Singapore Airlines und Thai Airways die Boeing 787 «Dreamliner» ein.

Aktueller Markt weltweit (Juni 2025):

	Triebwerke	Flugzeuge mit Rolls-Royce Antrieb
In Betrieb (inkl. geparkte Flugzeuge):	834	417
In Fertigung / bestellt:	216	108
Total:	1'050	525



## Trent 7000: 4 Triebwerke

Trent 7000-Triebwerke von Rolls-Royce werden exklusiv für den Airbus A330neo verwendet. Airbus A330neo werden aktuell beispielsweise von Condor, Delta Airlines, TAP Air Portugal und Virgin Atlantic Airways eingesetzt.

Aktueller Markt weltweit (Juni 2025):

	Triebwerke	Flugzeuge
In Betrieb (inkl. geparkte Flugzeuge):	380	190
In Fertigung / bestellt:	850	425
Total:	1'230	615



Trent XWB-84



Trent XWB-97



Trent 1000



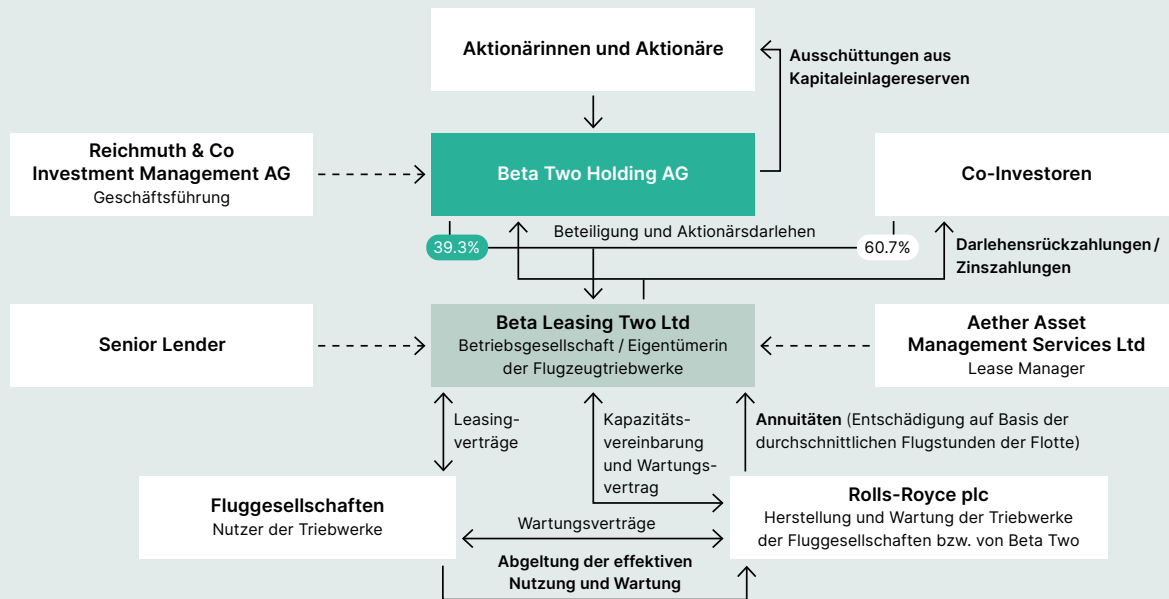
Trent 7000



# Firmenportrait (bis 2025)

Die Beta Two Holding AG (Beta Two) ist eine Schweizer Aktiengesellschaft mit Sitz in Luzern. Die Geschäftsführung (administrative Verwaltung, Portfoliomanagement und Kontrollfunktionen) wurde von der Beta Two an die Reichmuth & Co Investment Management AG übertragen.

## Firmenstruktur (bis September 2025)



Bis zum Verkauf im September 2025 hielt die Beta Two eine 39,3%ige Beteiligung an der Joint-Venture-Gesellschaft Beta Leasing Two Ltd mit Sitz in Dublin (Irland). Dieses Joint-Venture hatte die Beta Two zusammen mit zwei Co-Investoren gegründet: Der weltweit grössten unabhängigen Leasing- und Finanzierungsgesellschaft für Flugzeugtriebwerke Engine Lease Finance Corporation und dem irischen Anlagefonds ACM AIF Evergreen P2 DAC, der durch den US-amerikanischen Investment Manager Blue Owl Capital Inc. (vormals: Atalaya Capital Management LP) verwaltet wird.

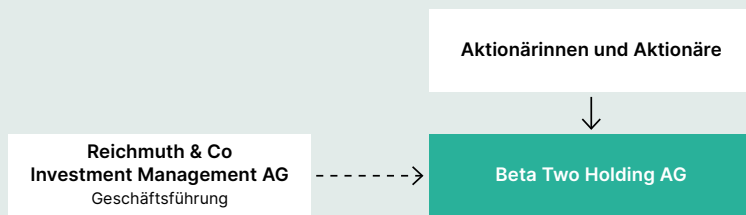
Der operative Betrieb war bis September 2025 wie folgt geregelt: Beta Leasing Two Ltd hatte eine Kapazitätsvereinbarung (CA) mit Rolls-Royce plc (RR) abgeschlossen, um den Wartungskunden von RR (Fluggesellschaften) Triebwerke zur Verfügung zu stellen. Die Beta Leasing Two Ltd hielt ein Portfolio von fünfzehn Rolls-Royce-Flugzeugtriebwerken (sieben Trent XWB-84, zwei Trent XWB-97, zwei Trent 1000 und vier Trent 7000). Diese wurden auf Basis der CA an die Wartungskunden von RR verleast, während ihre eigenen Triebwerke bei RR überholt wurden. Es bestanden Wartungsver-

träge zwischen den Wartungskunden und RR, in denen die Kosten für die Bereitstellung von Ersatztriebwerken geregelt waren.

Die Entschädigung der Beta Leasing Two Ltd erfolgte durch RR auf Basis der CA in Form von Annuitäten für die Bereitstellung der Ersatztriebwerke. Die Höhe der Annuitäten richtete sich nicht nach den effektiven Flugstunden eines einzelnen Triebwerks der Beta Leasing Two Ltd, sondern nach den durchschnittlichen Flugstunden der gesamten weltweiten Flotte an Flugzeugen, die den entsprechenden Triebwerkstyp jeweils grösstenteils exklusiv verwendet.

Zur Finanzierung hatten die Airbus Bank GmbH, Apple Bank of Savings, CIT Finance LLC, KeyBank N.A., Mizuho Leasing Company, Deutsche Bank und TIAA Bank der Beta Leasing Two Ltd als Senior Lenders Fremdkapital zur Verfügung gestellt. Das Lease Management der Triebwerke (Leasing und Wartungskontrolle) war von Beta Leasing Two Ltd an Aether Asset Management Services Ltd ausgelagert.

# Firmenstruktur per 31. Dezember 2025



Das Triebwerksportfolio wurde im Spätsommer 2025 (Stichtag: 30. Juni 2025) mittels Veräusserung der Beteiligung an der irischen Beta Leasing Two Ltd, die die Triebwerke in ihrer Bilanz

hielt, verkauft. Per 31. Dezember 2025 hielt die Beta Two somit keinerlei Beteiligungen und verfolgte damit keine laufenden operativen Tätigkeiten.

## Verwaltungsrat

### Stefan Hasenböhler

Präsident des Verwaltungsrats, Jahrgang 1971, Schweizer Bürger, Dr. iur. der Universität Basel und der Universität New York, Rechtsanwalt. Berufliche Tätigkeit: 2002 bis 2005 bei KPMG Legal Zurich als Senior Rechtsberater und Relationship Manager; 2005 bis 2008 bei Horizon21 Alternative Investments als Head of Legal Structuring; seit 2008 bei Reichmuth & Co Investment Management AG u. a. als Mitglied der Geschäftsleitung bzw. CEO.

### Wouter du Preez

Mitglied des Verwaltungsrats, Jahrgang 1971, südafrikanischer Bürger, Bachelor of Commerce with Honours (B.Com Hons) der University of Pretoria und Masters Degree in Investment Management der Rand Afrikaans University, CFA Charterholder. Berufliche Tätigkeit: Spezialist für Flugzeugleasing, strukturierte Finanzierungen und Nachhaltigkeit mit mehr als 30 Jahren internationaler Erfahrung; seit 2022 Mitgründer und Managing Partner der Greenstar Aviation Partners; seit 2024 Chief Investment Officer in Teilzeit der JEKTA Switzerland AG (Flugzeughersteller); seit Anfang 2026 Chief Strategy Officer im Verwaltungsrat in Teilzeit der UASystems SA (Rotorflugzeughersteller).

### Stephan Rihm

Mitglied des Verwaltungsrats, Jahrgang 1964, deutscher Bürger, Bachelor in Commerce (B.Com) und Bachelor of Law (LLB) Major der University of Johannesburg. Berufliche Tätigkeit: Seit 2001 in verschiedenen Funktionen und bei verschiedenen europäischen Unternehmen im Bereich Leasing, Finanzierung und Handel mit Flugzeugen und Triebwerken tätig; seit 2019 bei Reichmuth & Co Investment Management AG als Leiter Aviatik und Senior Investment Manager.

### Michal Sipos

Mitglied des Verwaltungsrats, Jahrgang 1993, Schweizer Bürger, Master in Accounting and Finance der Universität St. Gallen (HSG). Berufliche Tätigkeit: Seit 2015 in verschiedenen Funktionen und bei verschiedenen europäischen Unternehmen im Bereich Private Equity, Bankwesen, Strategie- und Transaktionsberatung sowie Wirtschaftsprüfung tätig; seit 2019 bei Reichmuth & Co Investment Management AG als Senior Investment Manager im Bereich Private Equity – Infrastruktur.

# Lagebericht

## 1. Strategie und Geschäftstätigkeit

Das Ziel der Investmentgesellschaft Beta Two Holding AG, gegründet im Mai 2022, ist, ihren Aktionärinnen und Aktionären durch den Besitz bzw. die Vermietung von hochmodernen Flugzeugtriebwerken mit stabilem Zeitwert eine attraktive Infrastrukturanlage zu bieten. Die Umsetzung erfolgt indirekt in Form des Besitzes einer Beteiligung an einer entsprechenden Zweckgesellschaft. Das bisherige Geschäftsmodell der Beta Two Holding AG ist auf Seite 6 im Firmenportrait ausführlich erläutert und als Firmenstruktur grafisch dargestellt. Das zukünftige Geschäftsmodell sowie die neue Firmenstruktur werden im Anschluss an den Lagebericht auf Seite 12 aufgezeigt.

### Unabhängige Bewertung der Beteiligung

Der Marktwert, der von der Beta Two Holding AG gehaltenen Beteiligung, wurde bis zum Verkauf derselben im September (Stichtag: 30. Juni 2025) vierteljährlich nach der Discounted-Cashflow-Methode von der KPMG AG als unabhängige Expertin ermittelt.

Zinszahlungen bzw. Rückzahlungen erfolgen nach Massgabe der von der Beteiligungsgesellschaft (bis 30. Juni 2025: Beta Leasing Two Ltd / ab Mai 2026: Engine IV Aggregator AG) erwirtschafteten Cashflows aus der Bereitstellung bzw. Vermietung der Triebwerke abzüglich der anfallenden Kosten. Bis 30. Juni 2025 erfolgte die Entschädigung für die Triebwerke durch Rolls-Royce plc auf Basis einer Kapazitätsvereinbarung in Form von Annuitäten. Die Höhe der Annuitäten richtete sich nicht nach den effektiven Flugstunden eines einzelnen Triebwerks, sondern nach den durchschnittlichen Flugstunden der gesamten Flugzeugflotte, die aktuell mit dem jeweiligen Triebwerkstyp weltweit betrieben wird. In Zukunft sind direkte Sale-and-Leaseback-Verträge mit Fluggesellschaften oder Triebwerksherstellern geplant, bei denen die Entschädigung für die Triebwerke als feste monatliche Leasingzahlung ausgestaltet ist.

## 2. Rückblick

### Angespannte Lage schaffte Opportunität

Aufgrund der COVID-19-Pandemie und des Ukraine-Kriegs war der Luftverkehrsmarkt zum Zeitpunkt der Gründung der Beta Two Holding AG angespannt. Es bot sich die Opportunität, fünfzehn Rolls-Royce-Flugzeugtriebwerke mit einem Abschlag gegenüber dem vom Hersteller angegebenen Listenpreis zu erwerben. In den Jahren 2022 und 2023 erholte sich die Flugtätigkeit und übertraf seit 2024 diejenige aus dem Jahr 2019 (vor der COVID-19-Pandemie). Der globale Passagier-Luftverkehr erreichte 2024 neue Rekordwerte und blieb auch 2025 auf hohem Niveau.

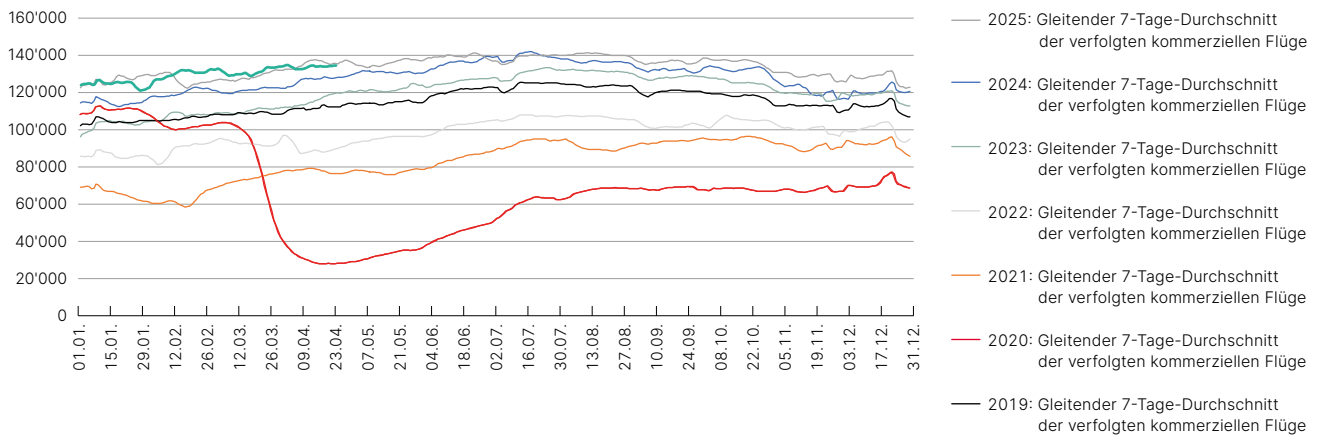
### EBITDA der Beta Leasing Two Ltd von USD 24.8 Mio.

Bis zum Verkauf ihrer Beteiligung an der Beta Leasing Two Ltd im Spätsommer 2025 profitierte die Beta Two Holding AG von diesem starken Flugverkehrsaufkommen weiterhin im Rahmen des operativen Betriebs: Die durchschnittlichen Flugstunden der vier Triebwerkstypen lagen im ersten Semester 2025 zwischen 1'921 Stunden (Trent 1000) und 2'465 Stunden (Trent XWB-97). Die Einnahmen der Beta Leasing Two Ltd aus den Annuitätenzahlungen der Rolls-Royce plc beliefen sich im ersten Halbjahr 2025 auf USD 27.8 Mio. Nach Abzug des Betriebsaufwands resultierte in der Periode von Januar bis Juni 2025 ein Betriebsergebnis vor Abschreibungen und Zinsen (EBITDA) der Beta Leasing Two Ltd von USD 24.8 Mio.

Die Beta Two Holding AG erzielte in der gesamten Berichtsperiode von Januar bis Dezember 2025 Finanzerträge von USD 62.7 Mio. Dazu gehören die Zinsen aus dem Aktionärsdarlehen an die Beta Leasing Two Ltd, die Zinsen aus Callgeldern sowie Kursgewinne auf Fremdwährungen von insgesamt USD 4.3 Mio. Insbesondere gehörte in der Berichtsperiode zu den Finanzerträgen aber auch der erzielte Gewinn aus dem Verkauf der Beteiligung an der Beta Leasing Two Ltd von USD 58.4 Mio. Den Finanzerträgen stand ein Finanzaufwand von USD 0.04 Mio. sowie ein übriger betrieblicher Aufwand von USD 9.9 Mio. gegenüber. Darin enthalten sind die einmaligen Aufwendungen im Rahmen des Verkaufs der Beteiligung an der Beta Leasing Two Ltd, insbesondere die an die Reichmuth & Co Investment Management AG ausgerichtete Performance-Gebühr im Umfang von USD 8.0 Mio., die durch die Realisierung der ausserordentlich hohen Rendite geschuldet wurde. Unter dem Strich resultierte nach Berücksichtigung des Steueraufwands ein Gewinn von USD 52.2 Mio.

## Gesamtzahl der von Flightradar24 verfolgten kommerziellen Flüge, pro Tag (UTC-Zeit)

Quelle: Flightradar24 AB, <https://www.flightradar24.com/data/statistics>



### Deutlicher Anstieg der Marktbewertung der Beta Two Holding AG

Im Vergleich zur Bewertung per Ende 2024 erhöhte sich die Bewertung der Beta Two Holding AG auf Basis des ausgewiesenen Eigenkapitals gemäss Bilanz per 31. Dezember 2025 auf USD 105.35 (+34.5%) pro Aktie. Die aktuelle Bewertung reflektiert den realisierten Wert aus dem Verkauf der Triebwerke, die ursprünglich zu einem signifikanten Rabatt erworben werden konnten.

### 3. Risikobeurteilung

Die Risikopolitik der Beta Two Holding AG ist geprägt von konservativen Prinzipien und Vorsicht: Angestrebt wird die kontinuierliche Generierung von positiven Cashflows. Dies wurde durch das bisherige Portfolio von Triebwerken sichergestellt und wird beim künftigen Portfolio ebenfalls angestrebt. Die Beta Two setzte dazu bis Mitte 2025 auf Triebwerke, welche die neueste Generation von Grossraumflugzeugen antreiben. Neu wird sich die Gesellschaft primär auf Triebwerke von Schmalrumpfflugzeugen der neuesten Generation konzentrieren. Eine Inverkehrsetzung neuer Flugzeugtypen, welche die bestehenden Modelle ablösen könnte, ist für die kommenden Jahre nicht absehbar. Die unverändert steigende Nachfrage nach Passagierflügen wie auch die langfristigen Sale-and-Leaseback-Verträge mit festen Leasingzahlungen werden sich stabilisierend auf den Umsatz der operativen Gesellschaften auswirken. Ausserdem beurteilt der Verwaltungsrat mindestens einmal jährlich die Risikosituation anhand einer umfangreichen Berichterstattung. Den Rahmen für das operative Risikomanagement, das die Reichmuth & Co Investment Management AG als Teil der Geschäftsführung wahrnimmt, gibt ein entsprechendes Reglement vor. Das Reglement legt beispielsweise fest, nach welchen Prinzipien die wesentlichen Risiken erfasst, begrenzt und überwacht werden.

### 4. Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag per 31. Dezember 2025

Nachdem im Rahmen der Umfrage die grosse Mehrheit der bisherigen Aktionärinnen und Aktionäre dem Reinvestitionsprojekt ihr Vertrauen ausgesprochen hatte, wurden seit Anfang des Jahres 2026 die entsprechenden Projektarbeiten zielgerichtet vorangetrieben (vgl. auch Darstellung der geplanten Firmenstruktur ab Mai 2026 auf Seite 12). Kern der ersten Phase des Projekts ist die Übernahme von acht PW1100G-Triebwerken des amerikanischen Herstellers Pratt & Whitney von der amerikanischen Fluggesellschaft Frontier Airlines und der Abschluss eines Sale-and-Leaseback-Vertrags mit der Fluggesellschaft mit einer Laufzeit von zwölf Jahren. Zudem werden in der ersten Phase zwei Trent 700-Triebwerke des britischen Herstellers Rolls-Royce plc übernommen, die dem Hersteller mit einer Laufzeit von drei Jahren zurückvermietet werden. Damit wird die Typendiversifikation im Portfolio verbessert. Sowohl von Frontier Airlines wie auch von Rolls-Royce plc werden die erwähnten Triebwerke als Ersatztriebwerke verwendet.

Gestützt wird das Reinvestitionsprojekt von einem ausgeprägten strukturellen Ungleichgewicht im Aviatikmarkt: Die Zahl ausgelieferter Schmalrumpfflugzeuge neuester Generation übersteigt derzeit deutlich sowohl die Anzahl neu produzierter als auch die Anzahl verfügbarer, einsatzfähiger Triebwerke. Verzögerungen in der Triebwerksproduktion sowie limitierte Wartungs- und Instandhaltungskapazitäten treffen auf eine weltweit hohe Flugzeugnachfrage. Hinzu kommt bei den PW1100G-Triebwerken des amerikanischen Herstellers Pratt & Whitney, dass diese aktuell weltweit aufgrund eines bekannten Mangels generell verzögerte Sonderwartungen durchlaufen müssen. Aufgrund von Verunreinigungen im pulvermetallurgischen Herstellungsprozess der Triebwerksschaufeln besteht eine erhöhte Gefahr von Rissen, was die

vorgesehene Betriebszeit der Triebwerke zwischen den Wartungsevents verkürzt. Dieser Mangel wird durch den Austausch der Triebwerksschaufeln im Rahmen eines generellen Upgrades des Aggregats behoben. Bei allen Triebwerken dieses Typs, die von der Beta Two beschafft werden bzw. in Zukunft beschafft werden sollen, wurden die entsprechenden Upgrades bereits durchgeführt. Die PW1100G-Triebwerke werden von Flugzeugen der Airbus A320neo-Familie eingesetzt – eine der weltweit meistgefragten und am häufigsten ausgelieferten Flugzeugreihen. Zur Typen-Diversifikation werden im zukünftigen Portfolio zwei Trent 700-Triebwerke des britischen Herstellers Rolls-Royce plc beitragen, die beim Airbus A330ceo eingesetzt werden.

Das Orderbuch beim Hersteller Airbus weist darauf hin, dass die Flotte der Airbus 320-neo-Familie in Zukunft stark wachsen wird, und dass somit die Zahl der installierten Triebwerke des im zukünftigen Portfolio befindlichen Typs weiter steigt. Die bessere Treibstoffeffizienz und die Möglichkeit zur mindestens teilweisen Nutzung von Sustainable Aviation Fuels (SAF) der neuesten Generation von Schmalrumpfflugzeugen bzw. der entsprechenden Triebwerkstypen stützen die Wachstumsprognosen, auch wenn Umweltbelange für Fluggesellschaften und -passagiere immer wichtiger werden. Die Luftfahrtbranche hat sich vorgenommen, bis 2050 CO<sub>2</sub>-neutral zu sein, was einen erhöhten Gebrauch von SAF und entsprechende Triebwerke der neuesten Generation bedingt.

Parallel zum Flottenwachstum wird die Nachfrage nach Ersatztriebwerken ansteigen. So haben immer mehr Triebwerke den Zeitpunkt ihrer ersten Überholung erreicht. Unverändert wird aktuell und unabhängig vom Triebwerkshersteller für die vollständige Überholung eines Triebwerks, aufgrund der Herausforderungen in den Lieferketten von verschiedenen Materialien und Ersatzteilen, ein Zeitraum von bis zu zwölf Monaten benötigt. Ob sich die Servicezeit längerfristig wieder früheren Werten von sechs bis acht Monaten annähern wird, hängt von der weiteren Entwicklung der internationalen Zollpolitik und den Auswirkungen auf die Lieferketten ab.

## 5. Ausblick

Was den generellen Ausblick und das Umfeld der Geschäftstätigkeit betrifft, hat sich das Wachstum des weltweiten Flugverkehrs in den ersten Monaten des Jahres 2026 grundsätzlich fortgesetzt. Dennoch zeigen die Daten von April 2026 (siehe Grafik auf Seite 9), dass der neue Krieg im Nahen Osten und der daraus resultierende Anstieg der Kerosinpreise die Dynamik dämpfen. Zwar lag die Gesamtzahl der Flugbewegungen im ersten Quartal teilweise noch über Vorjahr, doch ist seit März 2026 ein Rückgang sowie im April 2026 ein Unterschreiten des Niveaus von 2025 feststellbar. Je nach weiterer Entwicklung ist nicht auszuschliessen, dass die geopolitischen Spannungen in Kombination mit der erratischen US-Politik vorübergehend zu einer Stagnation des weltweiten Flugverkehrs führen könnten.

Bereits angelaufen sind zum Berichtszeitpunkt ebenfalls die Vorbereitungsarbeiten für die zweite Phase des Ausbaus und der Diversifikation des Portfolios: Nicht nur der Kauf von weiteren Triebwerken von Pratt & Whitney des erwähnten Typs ist geplant, sondern auch von Triebwerken anderer Hersteller sowie von Pratt & Whitney-Triebwerken, die ausserhalb der Airbus A320-Familie eingesetzt werden. Auch für diese Triebwerke sind Sale-and-Leaseback-Verträge mit weiteren Fluggesellschaften geplant. Ziel ist der sukzessive Ausbau des Portfolios auf bis zu 30 Triebwerke in den nächsten drei Jahren mit einem ausgewogenen Mix aus kurz-, mittel- und langfristigen Leasingverträgen, diversen Triebwerkstypen sowie verschiedenen Leasingnehmern.

### Anträge an die Generalversammlung

Am 8. Juni 2026 findet die vierte ordentliche Generalversammlung der Beta Two Holding AG im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern statt. In Zusammenhang mit dem Erwerb der neuen Triebwerke und dem geplanten weiteren Ausbau des Portfolios beantragt der Verwaltungsrat der Generalversammlung unter anderem die Umfirmierung der Gesellschaft in Engine IV Holding AG sowie die Einführung eines Kapitalbandes in den Statuten, damit der Gesellschaft im Hinblick auf zukünftige Triebwerkstransaktionen ein gewisses Mass an Flexibilität gewährt werden kann.

# Portfolio (ab Mai 2026)

## Rolls-Royce Trent 700: 2 Triebwerke

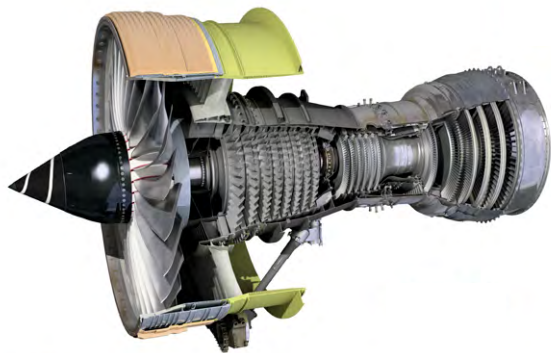
Das Rolls-Royce Trent 700 Triebwerk wird beim Airbus A330ceo (ceo = current engine option) eingesetzt, wobei auch Optionen anderer Triebwerkshersteller zur Verfügung stehen.

Markt weltweit (April 2026):

	Triebwerke	Flugzeuge mit Rolls-Royce Antrieb
In Betrieb (inkl. geparkte Flugzeuge):	1'624	812
In Fertigung / bestellt:	0	0
Total:	1'624	812



Rolls-Royce Trent 700



## Pratt & Whitney PW1100G: 8 Triebwerke

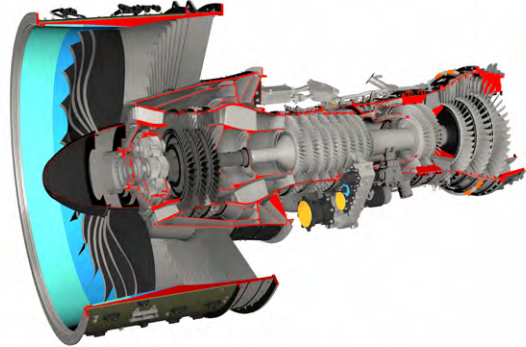
Das Pratt & Whitney PW1100G Triebwerk wird aufgrund des eingebauten Getriebes auch als GTF-Triebwerk (GTF = geared turbofan) bezeichnet. Es wird bei den Airbus-Typen A319neo / A320neo sowie A321neo (neo = new engine option) eingesetzt, wobei für diese Flugzeugtypen auch Optionen anderer Triebwerkshersteller zur Verfügung stehen.

Markt weltweit (April 2026):

	Triebwerke	Flugzeuge mit Pratt & Whitney Antrieb
In Betrieb (inkl. geparkte Flugzeuge):	4'050	2'025
In Fertigung / bestellt:	3'764	1'882
Total:	7'814	3'907



Pratt & Whitney PW1100G



# Firmenportrait (ab Mai 2026)

Die Beta Two Holding AG (Beta Two) ist eine Schweizer Aktiengesellschaft mit Sitz in Luzern. Die Geschäftsführung (administrative Verwaltung, Portfoliomanagement und Kontrollfunktionen) wurde von der Beta Two an die Reichmuth & Co Investment Management AG übertragen. Wie im Lagebericht erwähnt, wird der Generalversammlung am 8. Juni 2026 die Umfirmierung der Beta Two in Engine IV Holding AG vorgeschlagen.

Ab Mai 2026 wird die Beta Two eine 74.3%ige Beteiligung an der Joint-Venture-Gesellschaft Engine IV Aggregator AG mit Sitz in der Schweiz halten. Dieses Joint-Venture (JV) wird die Beta Two zusammen mit einem Co-Investor mit Sitz in der Schweiz gründen.

Die Engine IV Aggregator AG wird eine 80.1%ige Beteiligung an der Ava Engine Leasing TopCo LP, einer steuerlich transparenten JV-Gesellschaft mit Sitz auf den Cayman Islands, halten, wobei diese mit dem bekannten Partner Engine Lease Finance Corporation, der weltweit grössten unabhängigen Leasing- und Finanzierungsgesellschaft für Flugzeugtriebwerke, gegründet wird. Die Cayman JV-Gesellschaft muss dazwischengeschaltet werden, damit das Triebwerksportfolio, das von zwei Tochtergesellschaften in zwei unterschiedlichen Jurisdiktionen gehalten wird, unter einheitlicher Führung verwaltet werden kann und um eine Fremdfinanzierung des zukünftigen Portfoliowachstums administrativ zu vereinfachen. Bei den erwähnten Tochtergesellschaften handelt

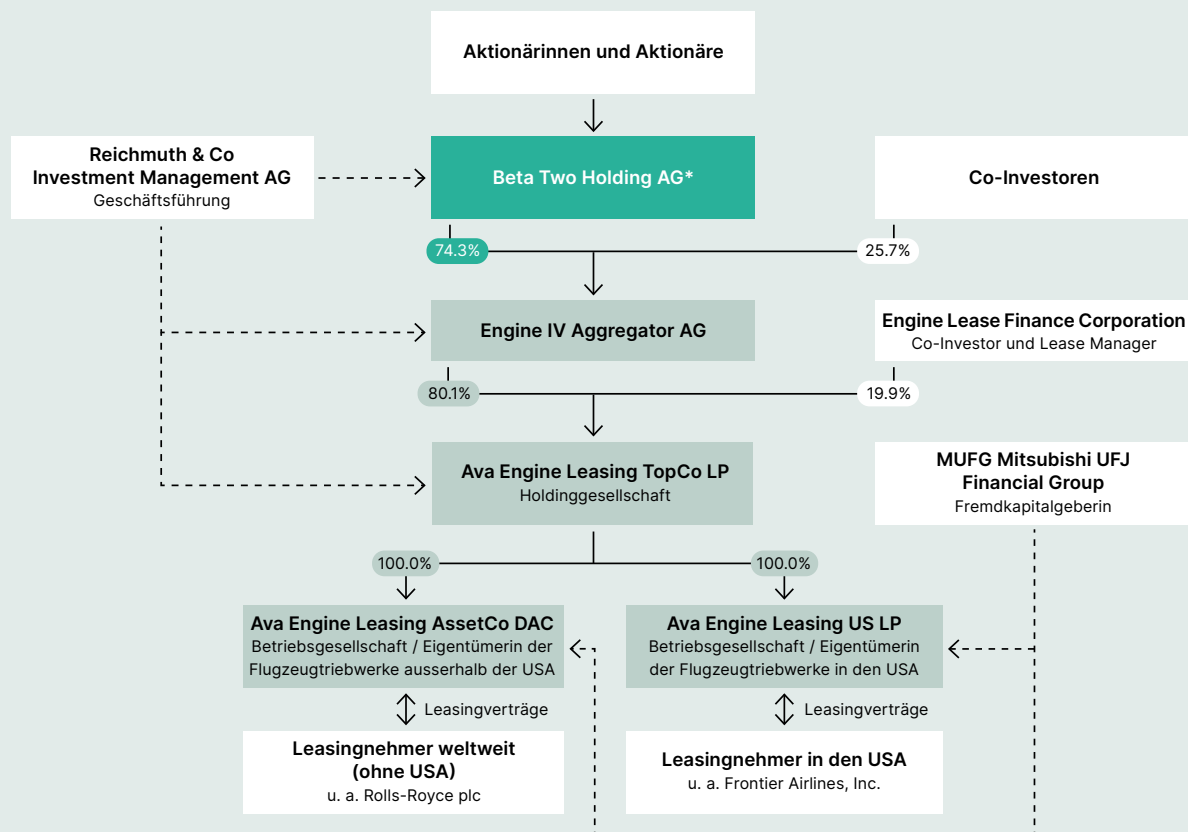
es sich um die Ava Engine Leasing AssetCo DAC mit Sitz in Irland sowie die Ava Engine Leasing US LP mit Sitz in den USA, welche die Eigentümer- und Betriebsgesellschaften der Triebwerke sein werden. Wiederum sind es verwaltungstechnische Gründe (US-Quellensteuern), die dazu führen, dass je eine Gesellschaft in Irland und eine in den USA gegründet werden.

Die Ava Engine Leasing US LP wird acht PW1100G-Triebwerke des amerikanischen Herstellers Pratt & Whitney halten, die im Rahmen eines Sale-and-Leaseback-Vertrags von der amerikanischen Fluggesellschaft Frontier Airlines, Inc. übernommen und der Fluggesellschaft zurückvermietet werden. Die Fluggesellschaft leistet dafür feste monatliche Leasingzahlungen während einer Vertragslaufzeit von zwölf Jahren. Ein Ausbau des Portfolios mit weiteren Triebwerken von Pratt & Whitney, die an weitere Betreiber vermietet werden sollen, ist geplant. Die Ava Engine Leasing AssetCo DAC wird analog zwei Trent 700-Triebwerke des britischen Herstellers Rolls-Royce plc halten, die dem Hersteller für feste quartalsweise Leasingzahlungen vermietet werden. Hier ist zum jetzigen Zeitpunkt eine Laufzeit von drei Jahren geplant.

Zur Finanzierung stellt die japanische Mitsubishi UFJ Financial Group als Fremdkapitalgeberin Fremdkapital zur Verfügung. Das Lease Management der Triebwerke (Leasing und Wartungskontrolle) ist an den Co-Investor, die Engine Lease Finance Corporation, ausgelagert.

## Firmenstruktur (ab Mai 2026)

\* Der Generalversammlung am 8. Juni 2026 wird die Umfirmierung in **Engine IV Holding AG** vorgeschlagen



# Jahresrechnung nach Obligationenrecht

## Bilanz

	Anhang	31.12.2025 in USD	31.12.2025 in CHF	31.12.2024 in USD	31.12.2024 in CHF
<b>Aktiven</b>					
Flüssige Mittel		104'547'936	82'828'103	1'243'804	1'127'198
Übrige kurzfristige Forderungen	2.5	1'089'015	862'772	47'604	43'141
Aktive Rechnungsabgrenzungen	2.6	-	-	1'241'752	1'125'338
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>105'636'951</b>	<b>83'690'874</b>	<b>2'533'160</b>	<b>2'295'677</b>
Finanzanlagen	2.7	-	-	47'129'301	42'710'929
Beteiligungen	2.8	130'000	102'993	8'250'000	7'476'563
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>130'000</b>	<b>102'993</b>	<b>55'379'301</b>	<b>50'187'492</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>105'766'951</b>	<b>83'793'867</b>	<b>57'912'462</b>	<b>52'483'168</b>
<b>Passiven</b>					
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	2.9	-	-	559'658	507'190
Passive Rechnungsabgrenzungen	2.10	413'814	327'844	338'728	306'972
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>413'814</b>	<b>327'844</b>	<b>898'385</b>	<b>814'162</b>
Aktienkapital		1'072'350	849'569	1'072'350	971'817
Gesetzliche Kapitalreserven	2.11	45'221'730	35'826'915	49'121'730	44'516'568
Reserven aus Kapitaleinlagen		45'221'730	35'826'915	49'121'730	44'516'568
Gewinnvortrag (Verlustvortrag)		6'819'996	5'403'142	3'081'204	2'792'341
Jahresergebnis		52'239'061	41'386'396	3'738'792	3'388'280
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>105'353'137</b>	<b>83'466'023</b>	<b>57'014'076</b>	<b>51'669'007</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>105'766'951</b>	<b>83'793'867</b>	<b>57'912'461</b>	<b>52'483'168</b>

## Erfolgsrechnung

	Anhang	01.01.2025 bis 31.12.2025 in USD	01.01.2025 bis 31.12.2025 in CHF	01.01.2024 bis 31.12.2024 in USD	01.01.2024 bis 31.12.2024 in CHF
Übriger betrieblicher Aufwand	2.12	-9'875'895	-7'824'178	-754'080	-683'385
<b>Betriebliches Ergebnis</b>		<b>-9'875'895</b>	<b>-7'824'178</b>	<b>-754'080</b>	<b>-683'385</b>
Finanzertrag	2.13	62'708'856	49'681'091	5'064'348	4'589'565
Finanzaufwand	2.14	-44'494	-35'251	-39'991	-36'242
<b>Jahresergebnis vor Steuern</b>		<b>52'788'467</b>	<b>41'821'663</b>	<b>4'270'277</b>	<b>3'869'939</b>
Direkte Steuern		-549'406	-435'267	-531'485	-481'658
<b>Jahresergebnis</b>		<b>52'239'061</b>	<b>41'386'396</b>	<b>3'738'792</b>	<b>3'388'280</b>

# Anhang

## 1 Die in der Jahresrechnung angewandten Bewertungsgrundsätze

---

Die vorliegende Jahresrechnung wurde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung des Schweizerischen Obligationenrechts erstellt. Die wesentlichen Bilanzpositionen sind wie nachstehend bilanziert:

Flüssige Mittel werden zum Nennwert eingesetzt.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Übrige kurzfristige Forderungen, Aktive Rechnungsabgrenzungen und Finanzanlagen werden zum Nennwert bewertet. Ausfallgefährdete Positionen werden einzelwertberichtigt. Es werden keine pauschalen Wertberichtigungen gebildet.

Beteiligungen sind Anteile am Kapital eines anderen Unternehmens, die langfristig gehalten werden und einen massgeblichen Einfluss vermitteln. Dieser wird vermutet, wenn die Anteile mindestens 20 Prozent der Stimmrechte gewähren. Beteiligungen werden zu Anschaffungskosten abzüglich allfälliger Wertbeeinträchtigungen bewertet.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten und Passive Rechnungsabgrenzungen werden zum Nennwert eingesetzt.

Das Unternehmen erwirtschaftet seine Einnahmen hauptsächlich durch das Halten von Beteiligungen und die Gewährung von Darlehen an Beteiligungen. Ausgaben resultieren hauptsächlich durch die Verwaltung der Beteiligungen. Aufwendungen und Erträge werden erfasst, wenn der Betrag der Aufwendungen oder Erträge verlässlich ermittelt werden kann und es hinreichend wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Unternehmen zufließt bzw. von ihm abfließt und werden am Ende des Jahres periodengerecht abgegrenzt. Dividendenerträge von Beteiligungen werden bei Auszahlung gemäss Dividendenanzeige erfasst. Die Zinserträge und -aufwendungen aus erhaltenen oder gewährten Darlehen werden gemäss des zugrunde liegenden Vertrags bis zum Bilanzstichtag berechnet und erfasst. Die vereinbarten Zinsen entsprechen marktüblichen Konditionen.

Die funktionelle Währung, die Denomination des Eigenkapitals und die Währung der Berichterstattung der Gesellschaft lauten auf US-Dollar (USD). Daher haben bei handels- und gesellschaftsrechtlichen Fragestellungen nur noch die Werte in der funktionalen Fremdwährung Relevanz. Entsprechend haben die Angabe der Schweizer Franken (CHF) im Berichtsjahr reinen Informationscharakter. Alle Angaben in CHF (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) erfolgen durch die Umrechnung mit dem Stichtagskurs.

<b>Position</b>	<b>Währung</b>	<b>Stichtag 31.12.2025</b>	<b>Stichtag 31.12.2024</b>
Aktiven, Passiven, Ertrag und Aufwand	CHF/USD	1.26223	1.10345
	USD/CHF	0.79225	0.90625

Als nahestehende natürliche oder juristische Person wird betrachtet, wer direkt oder indirekt einen bedeutenden Einfluss auf finanzielle oder operative Entscheidungen der Gesellschaft ausüben kann. Gesellschaften, die direkt oder indirekt ihrerseits von nahestehenden Personen beherrscht werden, gelten ebenfalls als nahestehend. Wesentliche Transaktionen sowie daraus resultierende Guthaben oder Verpflichtungen werden im Anhang offengelegt. Für die Gesellschaft gelten die folgenden Personen als nahestehend:

- Verwaltungsräte
- Geschäftsführung
- Direkte und indirekte Aktionäre
- Organisationen, die von der Gesellschaft oder von den Aktionären gehalten werden

## 2 Angaben, Aufschlüsselungen und Erläuterungen zur Jahresrechnung

### 2.1 Firma oder Name, Rechtsform und Sitz des Unternehmens

Die Beta Two Holding AG ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Luzern und wurde am 27. Mai 2022 gegründet.

### 2.2 Erklärung über die Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt

Die Anzahl Vollzeitstellen liegt im Jahresdurchschnitt nicht über 10 Mitarbeitenden (wie im Vorjahr).

### 2.3 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Hinblick auf den Erwerb eines neuen Triebwerkportfolios wird die Beta Two Holding AG der Engine Holding AG, Luzern, voraussichtlich im Mai 2026 einen Anteil von 25.71% an der Engine IV Aggregator AG, Luzern, verkaufen. Der Verkaufserlös dieser Transaktion wie auch die per 31. Dezember 2025 bestehenden Mittel aus dem Verkauf der irischen Tochter im September 2025 werden dafür aufgewendet werden, dass die Engine IV Aggregator AG zusammen mit einem irischen Co-Investor via eine Cayman LP (Ava Engine Leasing TopCo LP), diverse Triebwerkportfolios mittels irischer und US-amerikanischer SPV-Gesellschaften erwerben kann. Die Mittel werden der Engine IV Aggregator AG in Form eines Darlehens zur Verfügung gestellt.

Im Übrigen bestehen keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag mit Einfluss auf die vorliegende Jahresrechnung.

### 2.4 Gesamtbetrag der aufgelösten Wiederbeschaffungsreserven und weitere wesentliche Auflösung stiller Reserven

Im Geschäftsjahr wurden keine Wiederbeschaffungsreserven oder weitere stille Reserven aufgelöst (wie im Vorjahr).

### 2.5 Übrige kurzfristige Forderungen

	31.12.2025 in USD	31.12.2025 in CHF	31.12.2024 in USD	31.12.2024 in CHF
Forderungen gegenüber direkter Beteiligung Beta Leasing Two Holding Limited	-	-	16'827	15'250
Indirekte Steuern	1'089'015	862'772	30'776	27'891
<b>Total</b>	<b>1'089'015</b>	<b>862'772</b>	<b>47'604</b>	<b>43'141</b>

### 2.6 Aktive Rechnungsabgrenzungen

	31.12.2025 in USD	31.12.2025 in CHF	31.12.2024 in USD	31.12.2024 in CHF
Darlehenszinsen von direkter Beteiligung Beta Leasing Two Holding Limited	-	-	1'241'752	1'125'338
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1'241'752</b>	<b>1'125'338</b>

## 2.7 Finanzanlagen

Dieses Darlehen war unbesichert und hatte den Charakter einer mezzaninen Finanzierung.

	31.12.2025 in USD	31.12.2025 in CHF	31.12.2024 in USD	31.12.2024 in CHF
Darlehen an direkte Beteiligung Beta Leasing Two Holding Limited	-	-	47'129'301	42'710'929
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>47'129'301</b>	<b>42'710'929</b>

## 2.8 Beteiligungen

Name, Rechtsform und Sitz	Kapital und Stimmen		Buchwert in USD		Buchwert in CHF	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Engine IV Aggregator AG, Holdinggesellschaft	Kapital in USD	130'000	-			
	Kapital in %	100.0%	0.0%	130'000	-	102'993
	Stimmen in %	100.0%	0.0%			
Beta Leasing Two Holding Limited, Dublin IE, Zwischenholding	Kapital in USD	-	21'000'000			
	Kapital in %	0.0%	39.3%	-	8'250'000	-
	Stimmen in %	0.0%	39.3%			
Beta Leasing Two FinCo DAC, Dublin IE, Finanzierungsgesellschaft	Kapital in USD	-	1			
	Kapital in %	0.0%	39.3% (indirekt)	-	-	-
	Stimmen in %	0.0%	39.3% (indirekt)			
Beta Leasing Two Limited, Dublin IE, Erwerb und Bereitstellung von Flugzeugtriebwerken	Kapital in USD	-	21'000'001			
	Kapital in %	0.0%	39.3% (indirekt)	-	-	-
	Stimmen in %	0.0%	39.3% (indirekt)			
<b>Total</b>			<b>130'000</b>	<b>8'250'000</b>	<b>102'993</b>	<b>7'476'563</b>

Die Beteiligungen an den irischen Gesellschaften wurden per 4. September 2025 verkauft, wobei ein Gewinn von USD 58'427'120 erzielt wurde.

Im Geschäftsjahr 2025 überschreitet die Gesellschaft zwei der drei gesetzlichen Grössenkriterien gemäss Art. 963a OR, die eine Gesellschaft dazu verpflichten eine Konzernrechnung zu erstellen. Diese Überschreitung resultierte jedoch ausschliesslich aus dem einmaligen Verkauf der Beteiligung. Zudem wurde im Dezember 2025 eine Tochtergesellschaft gegründet, die bis dahin keine operative Tätigkeit ausübt. Vor diesem Hintergrund liegt lediglich eine formelle Konzernstruktur vor, sodass die Erstellung einer Konzernrechnung keine zusätzlichen entscheidungsrelevanten Informationen für die Aktionäre liefern würde. Gestützt auf Art. 963a OR hat der Verwaltungsrat daher beschlossen, für das Geschäftsjahr 2025 auf die Erstellung einer Konzernrechnung zu verzichten.

## 2.9 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

	31.12.2025 in USD	31.12.2025 in CHF	31.12.2024 in USD	31.12.2024 in CHF
Management Fees Nahestehende	-	-	556'006	503'880
Übriger Betriebsaufwand	-	-	3'652	3'309
<b>Total</b>	-	-	<b>559'658</b>	<b>507'190</b>

## 2.10 Passive Rechnungsabgrenzungen

	31.12.2025 in USD	31.12.2025 in CHF	31.12.2024 in USD	31.12.2024 in CHF
Direkte Steuern	283'300	224'444	277'804	251'760
Übriger Betriebsaufwand	30'514	24'175	49'338	44'712
Übriger Betriebsaufwand Nahestehende	100'000	79'225	11'586	10'500
<b>Total</b>	<b>413'814</b>	<b>327'844</b>	<b>338'728</b>	<b>306'972</b>

## 2.11 Gesetzliche Kapitalreserven

	31.12.2025 in USD	31.12.2025 in CHF	31.12.2024 in USD	31.12.2024 in CHF
Reserven aus Kapitaleinlagen	45'221'730	35'826'915	49'121'730	44'516'568
<b>Total</b>	<b>45'221'730</b>	<b>35'826'915</b>	<b>49'121'730</b>	<b>44'516'568</b>

Mit dem Schreiben vom 17. September 2025 wurden die Reserven aus Kapitaleinlagen von der Eidgenössischen Steuerverwaltung akzeptiert.

## 2.12 Übriger betrieblicher Aufwand

	01.01.2025 bis 31.12.2025 in USD	01.01.2025 bis 31.12.2025 in CHF	01.01.2024 bis 31.12.2024 in USD	01.01.2024 bis 31.12.2024 in CHF
Management Fees Nahestehende	555'369	439'991	556'006	503'880
Performance Fees Nahestehende	8'000'000	6'338'000	-	-
Rechts-, Revisions- und Beratungsaufwand	478'422	379'030	107'881	97'767
Übriger Betriebsaufwand	792'985	628'242	73'374	66'495
Übriger Betriebsaufwand Nahestehende	49'119	38'914	16'819	15'242
<b>Total</b>	<b>9'875'895</b>	<b>7'824'178</b>	<b>754'080</b>	<b>683'385</b>

## 2.13 Finanzertrag

	01.01.2025 bis 31.12.2025 in USD	01.01.2025 bis 31.12.2025 in CHF	01.01.2024 bis 31.12.2024 in USD	01.01.2024 bis 31.12.2024 in CHF
Erfolg aus Veräusserung Beteiligung	58'427'120	46'288'886	-	-
Darlehenszinsen von direkter Beteiligung Beta Leasing Two Holding Limited	3'138'613	2'486'566	4'973'269	4'507'025
Zinsen aus kurzfristigen Geldanlagen Nahestehende	1'116'965	884'916	84'275	76'374
Kursgewinne auf Fremdwährungen	26'158	20'724	6'805	6'167
<b>Total</b>	<b>62'708'856</b>	<b>49'681'091</b>	<b>5'064'348</b>	<b>4'589'565</b>

## 2.14 Finanzaufwand

	01.01.2025 bis 31.12.2025 in USD	01.01.2025 bis 31.12.2025 in CHF	01.01.2024 bis 31.12.2024 in USD	01.01.2024 bis 31.12.2024 in CHF
Kursverluste auf Fremdwährungen	19'209	15'218	27'757	25'155
Übriger Finanzaufwand Nahestehende	25'286	20'033	12'234	11'087
<b>Total</b>	<b>44'494</b>	<b>35'251</b>	<b>39'991</b>	<b>36'242</b>

## Gewinnverwendung und Verwendung der Reserven aus Kapitaleinlagen

<b>Fortschreibung des Bilanzgewinns</b>	<b>2025 in USD</b>
Bilanzgewinn am Anfang des Geschäftsjahrs	6'819'996
Gewinnverwendung gemäss Beschluss der Generalversammlung	
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven	-
Ausschüttung an Aktionäre	-
Jahresergebnis	52'239'061
<b>Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung</b>	<b>59'059'057</b>

<b>Antrag des Verwaltungsrats über die Verwendung des Bilanzgewinns</b>	<b>2025 in USD</b>
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	59'059'057
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven	-
Ausschüttung an Aktionäre	-
<b>Vortrag auf neue Rechnung</b>	<b>59'059'057</b>

Da die gesetzlichen Gewinn- und Kapitalreserven 20% des Aktienkapitals erreicht haben, wird auf eine weitere Reservezuweisung verzichtet.

<b>Fortschreibung Reserven aus Kapitaleinlagen</b>	<b>2025 in USD</b>
Reserven aus Kapitaleinlagen am Anfang des Geschäftsjahrs	49'121'730
Verwendung der Reserven aus Kapitaleinlagen gemäss Beschluss der Generalversammlung	
Ausschüttung an Aktionäre gemäss Beschluss der ausserordentlichen Generalversammlung vom 4. April 2025	-3'900'000
<b>Reserven aus Kapitaleinlagen zur Verfügung der Generalversammlung</b>	<b>45'221'730</b>

<b>Antrag des Verwaltungsrats über die Verwendung der Reserven aus Kapitaleinlagen</b>	<b>2025 in USD</b>
Reserven aus Kapitaleinlagen zur Verfügung der Generalversammlung	45'221'730
Ausschüttung an Aktionäre	-
<b>Reserven aus Kapitaleinlagen nach Ausschüttung</b>	<b>45'221'730</b>



## **Bericht der Revisionsstelle zur eingeschränkten Revision an die Generalversammlung der Beta Two Holding AG, Luzern**

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) der Beta Two Holding AG für das am 31. Dezember 2025 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, die Jahresrechnung zu prüfen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Zulassung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Revision erfolgte nach dem Schweizer Standard zur Eingeschränkten Revision. Demnach ist diese Revision so zu planen und durchzuführen, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung erkannt werden. Eine eingeschränkte Revision umfasst hauptsächlich Befragungen und analytische Prüfungshandlungen sowie den Umständen angemessene Detailprüfungen der beim geprüften Unternehmen vorhandenen Unterlagen. Dagegen sind Prüfungen der betrieblichen Abläufe und des internen Kontrollsystems sowie Befragungen und weitere Prüfungshandlungen zur Aufdeckung deliktischer Handlungen oder anderer Gesetzesverstösse nicht Bestandteil dieser Revision.

Bei unserer Revision gemäss Art. 729a Abs. 1 OR sind wir nicht auf Sachverhalte gestossen, aus denen wir schliessen müssten, dass die Jahresrechnung und der Antrag des Verwaltungsrats nicht dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entsprechen.

PricewaterhouseCoopers AG

Andreas Wolf  
Zugelassener Revisionsexperte  
Leitender Revisor

Carmen Stocker  
Zugelassene Revisionsexpertin

Luzern, 22. April 2026

Beilagen:

- Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang)
- Antrag des Verwaltungsrats im Sinne von Art. 729a Abs. 1 Ziff. 2 OR

PricewaterhouseCoopers AG, Robert-Zünd-Strasse 2, 6005 Luzern  
+41 58 792 62 00

[www.pwc.ch](http://www.pwc.ch)

PricewaterhouseCoopers AG ist Mitglied des globalen PwC-Netzwerks, einem Netzwerk von rechtlich selbständigen und voneinander unabhängigen Gesellschaften.

# BetaTwo

Beta Two Holding AG  
c/o Reichmuth & Co Investment Management AG  
Rütligasse 1  
6003 Luzern  
Schweiz

Telefon +41 41 249 49 99  
E-Mail [betatwo@reichmuthco.ch](mailto:betatwo@reichmuthco.ch)  
Web [infrastructure.reichmuthco.ch](http://infrastructure.reichmuthco.ch)  
[betatwo.ch](http://betatwo.ch)

