

01. September 2017

Airbus A380: Flugzeugfonds droht Bruchlandung

Als Otto Lilienthal 1891 seine ersten Flugversuche durchführte, ahnte er nicht, dass 116 Jahre später mit dem ersten Airbus A380 das größte Zivilflugzeug der Welt abheben sollte. Die Singapore Airlines war die erste, die den A380 im Linienbetrieb nach Frankfurt, London oder Sydney nutzte. Auch die technischen Daten sind beeindruckend: Vollbeladen wiegt der vierstrahlige Jet 570 Tonnen und fliegt mit bis zu 850 Menschen rund um den Globus.

Dass ein solch technisches Großprojekt überhaupt realisiert werden konnte, ist nicht zuletzt vor allem deutschen Anlegern zu verdanken. Eingesammelt haben die Gelder beispielsweise geschlossene Fonds der Dr. Peters Group. Premiere dabei war, dass die Singapore Airlines vier dieser Großraumflugzeuge an die Fondsgesellschaft verkaufte, um sie anschließend wieder zurück zu mieten.

Heutzutage ist das nichts Ungewöhnliches mehr, denn auch andere Unternehmen der Branche finanzieren ihre mitunter umfangreichen Flugzeugparks zumindest teilweise über Leasingverträge. Nicht zuletzt, weil die Kosten immens sind. Emirates hält aktuell mit 96 Flugzeugen die größte A380-Flotte der Welt und bestellte noch weitere 46.

Auf den ersten Blick scheint ein Invest in einen solch geschlossenen Fonds eine attraktive Anlage zu sein, vor allem, da in diesen zinsmageren Zeiten Renditen von 7% und mehr locken.

Aber... das unternehmerische Risiko wird von den Anlegern nur allzu oft unterschätzt und immer wieder wird auch nur mangelhaft beraten. Der Zusammenbruch vieler Schiffsfonds hat hier deutliche Warnsignale gesetzt.

Die Erträge der Fonds resultieren in vielen Fällen aus den jährlichen Zahlungen und einem späteren Verkaufserlös. Und wenn die ausbleiben, wird es eng. Die ersten Hinweise: Im Juni 2017 stellte der

erste A380 von Singapore Airlines den Betrieb ein. Die Fluggesellschaft hat den Leasingvertrag Medienberichten zufolge nicht verlängert.

Jetzt müssen unter anderem die Fondsmanager des Dr. Peters DS-Fonds Nr. 129 darauf hoffen, dass in diesem recht schwierigen und überschaubaren Markt ein Abnehmer für das Flugzeug gefunden wird. Nachgedacht wird über eine Neuvermietung, einen Verkauf oder die Verwertung von Einzelteilen.

Zwischenzeitlich wurde bekannt, dass Singapore Airlines auch die Leasingverträge von drei anderen Flugzeugen nicht verlängerte. Diese enden im Januar, April und Juni 2018 und betreffen die DS-Fonds Nr. 130 und 131 (mit direkt zwei Flugzeugen).

Ursache für die ausbleibenden Anschlussverträge für die Nutzung des A380 ist eine zunehmende Ernüchterung der Betreiber. Die Kosten für den Flugbetrieb sind in den letzten Jahren permanent gestiegen, während andererseits der größere Wettbewerb enormen Druck auf die Flugpreise ausübt. Deshalb nutzen immer mehr Fluggesellschaften für ihre Langstreckenflüge moderne Jets wie die Boeing 777, den Dreamliner oder den Airbus A350, da alle diese Typen weniger Kerosin als ein vierstrahliges Flugzeug verbrauchen. Auch reicht vielen Gesellschaften mittlerweile eine Transportkapazität von bis zu 300 Passagieren. Gewinn wird erst erwirtschaftet, wenn der Flieger zu mehr oder weniger regulären Preisen ausgebucht ist. Und 300 Tickets sind nun mal einfacher verkauft, als 850 beim A380. Darum wird dieser Typ bevorzugt nur noch auf den besonders stark frequentierten Strecken eingesetzt. So fliegt die Lufthansa mit dem A380 beispielsweise von Frankfurt aus nach New York, Los Angeles oder Delhi.

In der Folge werden kaum noch neue „Jumbo“-Jets bestellt, so dass Airbus bereits die Produktion stark drosselte. Darunter leidet natürlich auch der Preis der wenigen Maschinen, die noch Abnehmer finden. Auf den Listenpreis eines A380 von rund 440 Millionen Dollar gewährt der Hersteller laut Branchenkennern Rabatte von mindestens 50 Prozent. Manche sprechen sogar von 60 oder 70 Prozent. Das war vielen Anlegern so wahrscheinlich nicht als Risiko vermittelt worden.

Und ob sich ein funktionierender Gebrauchtmärkte für den A380 entwickeln wird, ist nur sehr schwer zu prognostizieren. Anleger können hier z.B. hoffen, dass Billigfluggesellschaften die Großraumflieger nutzen, um damit sehr viele Passagiere zu kleinen Preisen rund um die Welt zu fliegen. Ein mögliches Hindernis kann aber darin bestehen, dass ein solcher Gigant auch das entsprechend geschulte Flugpersonal benötigt, um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten.

Flugzeugfonds sind zwar gegenüber anderen Anlagearten von der Anlegerzahl her noch überschaubar, aber dennoch sprechen wir bei den genannten A380 Dr. Peters Flugzeugfonds über 15 Fonds mit 19 Flugzeugen, die von 38.000 Anlegern gehalten werden. Bei einer Mindesteinlage in Höhe von 20.000 Euro.

Möglicherweise wird also schon bald der eine oder andere Anleger prüfen wollen und müssen, wie es um seine Gelder steht und ob bei der Zeichnung der Fonds alles stimmig war. Gerne bieten wir Ihnen hier unsere Hilfe an. Rufen Sie uns einfach an: Telefonnummer 0214 - 90 98 400. Unsere Erstberatung ist kostenlos.

[Claudia Lenné](#)

Rechtsanwältin aus der Anwaltskanzlei Lenné.

Rechtsanwältin Lenné ist auch Fachanwältin für Bank- und Kapitalmarktrecht.

Wir helfen Ihnen gerne! [Kontaktieren](#) Sie uns. Oder vereinbaren Sie [hier online einen Termin](#) für eine telefonische kostenfreie Erstberatung.

- [Facebook](#)
- [Twitter](#)
- [WhatsApp](#)
- [E-mail](#)

[Zurück](#)