

# Erfolgsmodell Flugzeugleasing

Passagierflugzeuge sind teuer. Viele Fluggesellschaften suchen daher nach alternativen Wegen der Finanzierung und werden bei den geschlossenen Fonds fündig – zur Freude vieler Anleger.

Irena Badelska, Doric Asset Finance



**G**roßflugzeug, das; -[e]s  
*gro:sflu:gtsoyg*

Der aktuelle Listenpreis des neuen Super-Airbus A380 etwa beträgt rund 346 Millionen US-Dollar. Aber selbst die Kaufpreise für viele kleinere Maschinen sind so hoch, dass nur wenige Fluglinien sie komplett selbst finanzieren können. Eine beliebte Alternative für diese Airlines ist daher die Finanzierung über einen geschlossenen Fonds, der das Flugzeug kauft und für zehn Jahre oder länger an die Fluggesellschaft verleast. In der Regel ist dieses Geschäft für beide

Seiten von Vorteil. Die Fluggesellschaft muss nicht auf einen Schlag die Liquidität selbst aufbringen, um ein Flugzeug zu erwerben, kann jedoch modernste Flugzeuge betreiben. Gleichzeitig hat die Airline dadurch die Möglichkeit, die Finanzierungsstruktur ihrer Flotte zu diversifizieren, indem ein Teil der Flugzeuge im eigenen Bestand gehalten wird, während der Rest über Flugzeugfonds oder andere in diesem Bereich tätige Leasinggesellschaften geleast wird. Der geschlossene Fonds auf der anderen Seite erwirtschaftet mit den Leasingraten der Fluggesellschaft stetige Erträge, die er an die Anleger ausschütten kann.

Dieses Konzept erfreut sich immer größerer Beliebtheit – bei Fluggesellschaften und Anlegern gleichermaßen. Während etwa die Platzierungszahlen geschlossener Fonds in den meisten anderen Assetklassen infolge der Krise deutlich zurückgingen, investierten Anleger 2008 mehr als 700 Millionen Euro in Flugzeugfonds. Im Vergleich zum Vorjahr entsprach dies einer Steigerung um fast 170 Prozent. Im Krisenjahr 2009 waren es immerhin noch rund 410 Millionen Euro und damit 141 Millionen Euro mehr als 2007. Damit sind nach dem „Neustart“ der Flugzeugfonds im Jahr 2006 innerhalb von nur drei Jahren rund

1,38 Milliarden Euro von Anlegern vor allem in Passagierflugzeuge investiert worden. Der Bereich Flugzeuge war im ersten Quartal 2010 wieder auf starkem Wachstumskurs (+38 Prozent). Unter allen geschlossenen Beteiligungsmodellen halten die Flugzeugfonds derzeit einen Anteil von stattlichen 10,3 Prozent und waren damit im ersten Quartal 2010 bereits die absatzstärkste Assetklasse nach Immobilien.

Schon in den Neunziger Jahren erfreuten sich Flugzeugfonds großer Beliebtheit. Damals standen jedoch vor allem steuerliche Verlustzuweisungen im Fokus des Anlegerinteresses. Mit dem Ende der Steuerbegünstigungen gerieten die Flugzeugfonds fast in Vergessenheit. Erst Ende 2006 ging wieder eine Flugzeugbeteiligung an den Start – der erste Doric-Flugzeugfonds mit dem Leasingnehmer Virgin Atlantic. Seitdem stehen nicht mehr die steuerlichen Vorteile im Vordergrund; vielmehr handelt es sich bei den aktuellen Flugzeugfonds um unternehmerische und renditeorientierte Beteiligungen, die neben einem professionellen As-

setmanager insbesondere eine wirtschaftlich stabile Fluggesellschaft mit hervorragenden mittel- bis langfristigen Wachstumschancen voraussetzen.

Zu diesen Gesellschaften zählen vor allem viele Airlines aus Mittel- und Fernost. Sie haben bei Umsatz und Anzahl der beförderten Passagiere mittlerweile zu den etablierten europäischen und nordamerikanischen Li-

Branchenschnitt. Dies liegt vor allem an der jungen, einheitlichen und modernen Flugzeugflotte, die Wartungs- und Treibstoffkosten spart. Während etwa die Lufthansa derzeit sieben verschiedene Flugzeugtypen fliegt, sind es bei Emirates fünf.

Damit steht Emirates exemplarisch für viele moderne, effiziente und zudem bei Passagieren beliebte Airlines aus



Matthias Böhm, Doric Asset Finance

*„Wir sind sehr stolz darauf, alle unsere 22 Flugzeuge im Asset-Management an renommierte und finanzstarke Fluggesellschaften vermietet zu haben.“*

nien aufgeschlossen. Bei den Erträgen haben Lufthansa, British Airways und Co. sogar schon das Nachsehen. Während sie in den Krisenjahren hohe Verluste ausweisen mussten, betrug etwa der Konzerngewinn der staatlichen Fluglinie aus Dubai, Emirates, für das am 31. März endende Geschäftsjahr 2009/2010 beeindruckende 1,1 Milliarden US-Dollar. Auch Cathay Pacific mit Sitz in Hongkong wies für das Geschäftsjahr 2009 einen hervorragenden Gewinn von 624 Millionen US-Dollar aus. Darüber hinaus vermeldete AirAsia, der marktführende Low-Cost-Carrier in Asien mit Sitz in Malaysia, enormes Unternehmenswachstum und eine sehr hohe Profitabilität.

Ein Grund für die hervorragende Marktposition dieser drei Fluggesellschaften ist die sehr wettbewerbsfähige Kostenstruktur, die diese Airlines zu begehrten Leasingnehmern macht. Die Personalkosten von Emirates liegen beispielsweise um etwa 50 Prozent niedriger als bei anderen führenden Airlines der Welt. Auch der Treibstoffaufwand ist deutlich niedriger als im

Mittel- und Fernost. Emirates wurde mehrfach als beliebteste Fluggesellschaft ausgezeichnet – nicht zuletzt ein Ergebnis des hohen Komforts, der den Passagieren geboten wird.

Private Anleger, die auf den Wachstumsmarkt Luftfahrt setzen wollen, sollten bei ihrer Investitionsentscheidung also vor allem folgende Punkte beachten: Das Investitionsobjekt sollte ein modernes, treibstoffeffizientes und leistungsfähiges Flugzeug wie etwa der Airbus A380, der Airbus A320 oder die Boeing 777-300ER sein. Gleichzeitig muss der Leasingnehmer sowohl eine bonitätsstarke und profitable Fluggesellschaft sein als auch über eine gut ausgebaute Wettbewerbsposition und ein bewährtes Geschäftsmodell sowie eine effiziente Kostenstruktur verfügen. Und nicht zuletzt bedarf es eines erfahrenen Initiators, der über die nötige Erfahrung im Asset-Management verfügt, um das Flugzeug langfristig erfolgreich zu managen. Nur dann sind die Voraussetzungen gegeben, um tatsächlich von den Chancen am Flugzeugmarkt zu profitieren. ○



### Flugzeugfonds 8

Die Beteiligung investiert in die Anschaffung einer Boeing 777-300ER. Diese ist langfristig an Cathay Pacific verleast.

#### Doric Asset Finance

Anlageobjekt	Flugzeug
Fondsvolumen exkl. Agio	107,2 Mio. €
Eigenkapital exkl. Agio	50,0 Mio. €
Gesamtausschüttung (vor Steuern und inkl. Kapitalrückzahlung)	256 %
Mindesteinlage/Agio	10.000 €/5 %
Laufzeit	18 Jahre

Quelle: Doric Asset Finance

#### Kontakt

Telefon	(0 69) 24 75 59-38
Internet	www.doricassetfinance.com