

# Der Lack ist ab: Air France mustert ersten A380 aus

**Der Dr.-Peters-Fonds DS 135 stellte beim Vertrieb an 3.000 Anleger einen Vertrag mit Europas größter Airline in den Vordergrund. Vier weitere A380-Deals mit Air France folgten. Doch jetzt beginnt die Ausmusterung des einstigen Traumjets.**

Zwar gab es hie und da noch Hoffnungen auf eine Trendwende auf dem Vermietungsmarkt für den Jumbo A380. Insgesamt jedoch sind die Aussichten für Anleger in geschlossenen Flugzeugfonds, über die mit rund 1,6 Milliarden Euro Anlegerkapital 21 Maschinen vom Typ A380 hälftig finanziert wurden, nicht rosig.

Singapore Airlines gab 2016 den Auftakt zu einer Serie schlechter Nachrichten, als die Fluglinie sich entschied, die ihr einseitig angebotene und in der Kalkulation der Fonds fest eingebaute Option auf eine Vertragsverlängerung nicht zu ziehen. Dann kündigten einige weitere Fluglinien an, sich von ihren A380 zu trennen, und Großabnehmer Emirates stornierte schon erteilte Aufträge für weitere Neubauten. Schließlich entschied Airbus, die Produktion des A380 ab 2021 gänzlich einzustellen. Aus dem Prachtvogel wurde eine lahme Ente.

Nach der Verkündung des Produktionsstopps im Februar dieses Jahres wurde die Finanzierung des A380 auch aus einer anderen Ecke zum Politikum. 2002 hatte Airbus aus Mitteln des ERP-Sondervermögens, das eigentlich zur Förderung kleiner und mittlerer Unternehmen eingerichtet wurde, einen zinsgünstigen Kredit über knapp eine Milliarde Euro erhalten. Weil davon im Februar noch rund 750 Millionen Euro offen waren, die mit den noch auszuliefernden 16 Maschinen wohl kaum bedient werden können, stellte die FDP kritische Nachfragen an die Bundesregierung – zum Beispiel, warum es im entsprechenden Darlehensvertrag offenbar keine Regelung dafür gibt, wie mit einem Ausfall umzugehen sei. Im Moment sieht es so aus, als könnte der offene Betrag einfach zu Lasten des Steuerzahlers gehen. Das für 2019 insgesamt ausgereichte Kreditvolumen aus dem Programm beträgt 7,8 Milliarden Euro.

## **Spuren verwischt**

In den ersten Jahren des Hypes um den A380 waren es vor allem nah- und fernöstliche Fluggesellschaften, die mit deutschen Fondsgesellschaften als Eigentümern der Flieger Leasingverträge abschlossen. Als 2009 der Fondsanbieter Dr. Peters Air France als neuen Leasingpartner präsentierte, kam in die A380-Story noch der notwendige Schuss Europa-Räson. Mehr als 3.000 Privatanleger hatten als Flugzeugeigentümer über die Fondsgesellschaft DS 135 einen Vertrag mit der größten Fluggesellschaft Europas geschlossen.

Von ihren knapp 70 Millionen Euro Eigenkapital sind einstweilen erst rund 65 Prozent zurückgeflossen. Weitere Auszahlungen wird es erst einmal nicht geben, denn seit Februar ist klar, dass Dr. Peters den Flieger Anfang kommenden Jahres zurückgeliefert bekommt. Vergangene Woche kam er nach Malta, wie das Luftfahrt-Magazin "Flugrevue" berichtet. Dort

wurde in einer spezialisierten Werkstatt die Air-France-typische Lackierung schon mal abgenommen. Wie es ab dem 10. Februar 2020 weitergeht, ist ungewiss.