

Besuchen Sie hier die [Webversion](#).

MARKTBERICHT A380



© Reuters

EDITORIAL

Sehr geehrte Vertriebspartner,

mit Hilfe von Geschäftsberichten und Rundschreiben informieren wir Sie und Ihre Kunden regelmäßig über die Entwicklung unserer Fonds sowie über relevante Veränderungen im Markt. Sowohl das Feedback, das wir von Ihnen im Zuge der letzten Vertriebspartnerbefragung erhalten haben, als auch die Resonanz Ihrer Kunden zeigt, welchen großen Stellenwert diese Art der Information hat.

Daher haben uns die beispiellosen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Luftfahrtbranche und insbesondere auf den A380 dazu veranlasst, für Sie und Ihre Kunden einen noch tiefergehenden Marktbericht zu erstellen. Unser Ziel ist es, Ihnen einen vollständigen Überblick zur aktuellen Lage zu geben.

Im Folgenden beleuchten wir die genannten Auswirkungen und werfen einen Blick darauf, welche Fluggesellschaften den Betrieb des A380 einstellen und welche trotz der Corona-Krise weiterhin auf den A380 setzen. Zu guter Letzt zeigen wir Ihnen auf, welche Möglichkeiten bestehen, um nicht mehr im Betrieb befindliche A380 zu vermarkten: eine echte Herausforderung vor dem Hintergrund des nun zusätzlich erschwerten Marktumfelds.

Lassen Sie uns gerne zu diesem Marktbericht Ihr Feedback zukommen, damit es uns zukünftig noch besser gelingt, relevante Informationen für Sie und Ihre Kunden so aufzubereiten, dass diese den größtmöglichen Mehrwert stiften.

Mit freundlichen Grüßen,
Ihr



Dr. Albert Tillmann,
COO der Dr. Peters Group



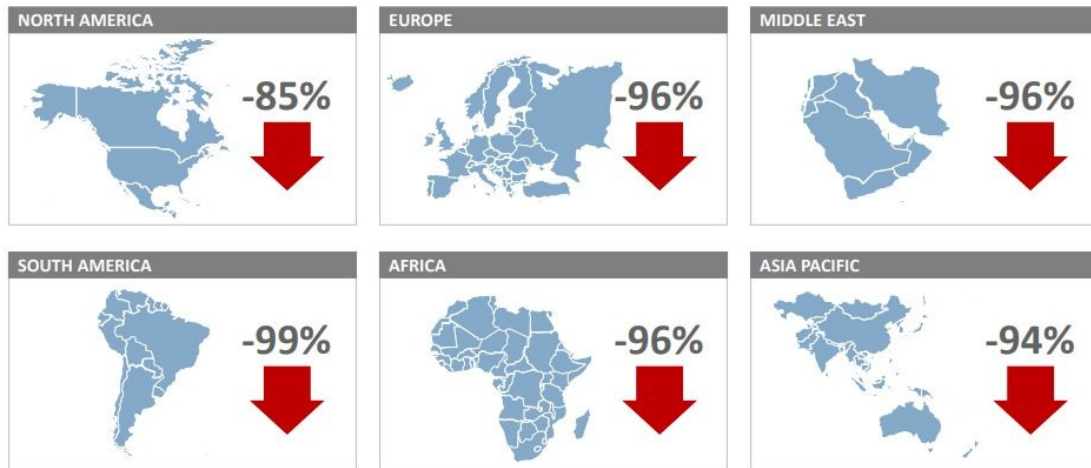
INHALT

- [Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Luftfahrt](#)
- [Der A380 in der Corona-Krise](#)
- [Take-off or Landing? Die aktuellen Pläne der A380-Airlines](#)
- [Möglichkeiten der Wiederverwertung](#)

WAS PASSIERT AM MARKT

Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Luftfahrt

Die Corona-Pandemie hat wenige Branchen so stark getroffen wie die Luftfahrt. Der Nachfrageeinbruch und die weltweit verhängten Reisebeschränkungen haben den internationalen Passagierflugverkehr in nur wenigen Wochen fast vollständig zum Erliegen gebracht. Dazu Airbus-Chef Guillaume Faury: „Die Auswirkungen der Pandemie sind beispiellos.“



Tägliche Anzahl der Abflüge (Januar vs. April 2020), Quelle: ICAO Global COVID-19 Airport Status

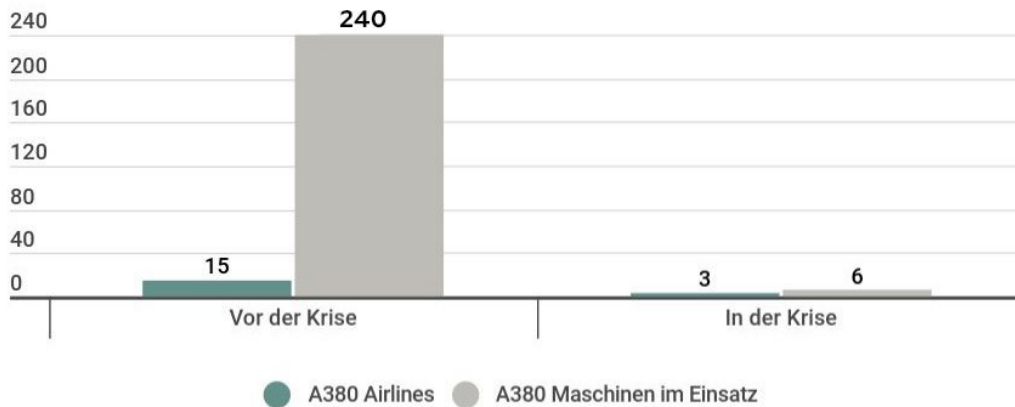
Das bestätigt auch der Weltverband der Fluggesellschaften, die International Air Transport Association (IATA). Der Verband erwartet für dieses Jahr einen Rekordverlust von 84 Milliarden US-Dollar, was 3,2-mal höher ist als in der globalen Finanzkrise. Die Rezession der Weltwirtschaft wird laut IATA aller Voraussicht nach schwerwiegend sein, was zwangsläufig dazu führt, dass die Nachfrage nach Flügen weiterhin eingeschränkt bleibt.

Erste Erholungen gab es im dritten Quartal vorerst nur für Kurz- und Mittelstreckenflüge. Erst ab dem vierten Quartal ist auch mit Verbesserungen im Langstreckenverkehr zu rechnen. Prognosen zufolge wird daher der Luftverkehr Ende dieses Jahres etwa ein Drittel unter dem Vorjahresniveau liegen. Aufgrund der Dynamik der Pandemie bleibt abzuwarten, wie sich die Nachfrage nach internationalen Flugreisen kurz- und mittelfristig weiter entwickeln wird.

Der A380 in der Corona-Krise

Der von Airbus kommunizierte Produktionsstopp war bereits ein heftiger Schlag für den A380. Die aktuelle Situation setzt dem Riesenflieger nun noch mehr zu. Der Airbus A380 wird im Zeichen der Corona-Krise für immer mehr Fluggesellschaften zur Last. Dem Prestigeflugzeug des 20. Jahrhunderts wird vor allem der Komfort und Platz zum Verhängnis. 516 Sitzplätze laut Kabinenplan von Air France oder – je nach Konfigurationsmodell – in einer durchgehenden Economy-Bestuhlung sogar mehr als 800 Sitzplätze sind in Zeiten von Corona schwer zu füllen.

„Auch in einer „Nach-Corona-Welt“ wird es Jahre dauern, bis die Nachfrage nach Flügen wieder das Vorkrisenniveau erreicht hat“, sagt Analyst Frank Netscher von Scope Analysis und führt weiter aus: „Entsprechend gibt es zu viele Flugzeuge, und es werden nur die geflogen werden, die ökonomisch auch mit geringeren Auslastungen Sinn ergeben.“ Das trifft auf den A380 nicht zu.



Die obige Betrachtung zeigt das Ausmaß der Krise für den A380: Weltweit haben die Airlines auf Grund der global zusammengebrochenen Nachfrage ihre Kapazitäten reduziert. Waren vor der Krise noch 240 Maschinen des Typs A380 bei 15 Airlines im aktiven Dienst, befinden sich derzeit aktuell nur noch sechs Maschinen bei drei Airlines im Einsatz.

Take-off or Landing? Die aktuellen Pläne der A380-Airlines

Wir haben für Sie recherchiert, wie die Pläne der Airlines für den zukünftigen Einsatz des A380 aussehen. Das Lagebild ist sehr gemischt.



Emirates hält nun doch am A380 fest

Zurzeit gehören 115 Airbus A380 zur Emirates-Flotte, damit ist die Airline mit Abstand der größte Betreiber des Riesenfliegers. Acht weitere A380 sind noch bestellt. Derzeit stellt Emirates Überlegungen an, diese Neubestellungen zu reduzieren. Zugleich erklärte Airline-Chef Tim Clark gegenüber der Zeitung „Financial Times“, dass der A380 auch zukünftig bei Emirates eine zentrale Rolle spielen wird und das in derselben Dimension wie vor der Krise. „Spätestens 2022 sollen alle Jets zurückkehren“, sagt Clark.



Singapore lässt ihre A380 in der Corona-Krise am Boden

Singapore Airlines ist mit 19 Flugzeugen nach Emirates der zweitgrößte Abnehmer des Typs A380. Derzeit befindet sich die A380-Flotte von Singapore Airlines auf dem Boden. Es gilt aber als gesichert, dass die Airline an dem A380 festhalten will.



Air France trennt sich von ihrer A380-Flotte

Im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie und ihren Auswirkungen hat Air France am 20. Mai 2020 die endgültige Einstellung des Betriebs ihrer gesamten A380-Flotte bekanntgegeben. Zuvor war geplant, zumindest Teile der Flotte bis 2022 zu betreiben. Mittlerweile wurden alle A380 ausgeflottet.



Qatar reduziert den A380 Betrieb

Während Air France bereits Fakten geschaffen hat, spielt Qatar lautstark mit dem Gedanken, auch ihre aus zehn Flugzeugen bestehende A380-Flotte nicht wieder zu reaktivieren. Eine klare Aussage hierzu fehlt bislang jedoch.



Etihad steht weiter hinter dem A380

Etihad ließ jüngst verlauten, dass der A380 nach wie vor ein wichtiger Teil der Etihad-Flotte ist und sich gut für Schlüsselrouten eignet, die nach und nach wieder eingeführt werden sollen, sobald die internationalen Beschränkungen aufgehoben sind und der weltweite Reiseverkehr wieder zunimmt.



China Southern hat den A380-Betrieb wieder aufgenommen

China war das erste Land, in dem das Corona-Virus ausbrach – dementsprechend war die Airline eine der ersten, die ihre Teilflotte bereits Anfang Februar in Guangzhou stilllegte. Mehr als einen Monat waren alle fünf A380 am Boden. Seit dem 19. März sind drei der fünf Riesenflieger wieder im Einsatz und bedienen die Route Guangzhou nach Los Angeles.



British Airways setzt A380 höchstwahrscheinlich auch weiterhin ein

Insgesamt betreibt die Airline zwölf A380. Eine Maschine ist derzeit in Manila zur Wartung, die restlichen elf Riesenflieger stehen auf Grund der Corona-Krise am Boden. British Airways wird die A380 höchstwahrscheinlich auch weiterhin auf wichtigen Strecken von London aus betreiben. Dazu gehören stark nachgefragte Ziele wie Hongkong, Singapur und Los Angeles.



Qantas hält an A380-Flotte fest

Der Corona-Krise zum Trotz plant Qantas die Kabinenmodernisierung aller zwölf A380 bis Anfang 2021 durchzuführen. Um die im Schnitt zehn Jahren alten XL-Flieger für die noch kommenden Jahre fit zu machen, lässt die Airline derzeit die Kabinen mit neuem Interieur ausstatten. Aktuell werden zwei Maschinen in Dresden und eine in Abu Dhabi umgerüstet.

Fazit

Auch wenn es derzeit scheint, dass zumindest einige Fluggesellschaften den A380 weiter betreiben möchten, ist die mittel- bis langfristige Zukunft dieses Flugzeuges heute ungewisser denn je. Da es für eine größtmögliche Auslastung konzipiert ist, ist es besonders davon abhängig, wie sich die Nachfrage nach Langstreckenflügen kurz- bis mittelfristig entwickeln wird.

Für Airlines, die Flugrouten über ein Drehkreuz anbieten, beispielsweise die Fluggesellschaften in den Emiraten, kann der A380 zumindest kurzfristig weiter attraktiv sein. Wie sich dies nach der angekündigten Produktionseinstellung jedoch weiterentwickelt, lässt sich heute noch nicht prognostizieren. Fakt ist, dass mit einem Zuwachs der A380-Flotte auch bei diesen Airlines kaum zu rechnen ist.

BACKGROUND



Welche Möglichkeiten der Wiederverwertung gibt es?

Wie genau die Zukunft des A380 aussieht, kann derzeit niemand seriös prognostizieren. Beim Blick auf die zuvor dargestellten Pläne der Airlines wird jedoch deutlich, dass der Markt jetzt noch herausfordernder wird. Unabhängig davon möchten wir Ihnen im Folgenden die grundsätzlichen Möglichkeiten der Anschlussverwendung eines A380 nach dem Auslaufen eines Erst-Leasingvertrags aufzeigen.

1. Verkauf

Die Beteiligung an einem Flugzeug über einen geschlossenen Fonds sieht vor, dass Flugzeug nach einer festgelegten Laufzeit zu einem zuvor prognostizierten Preis zu veräußern. Erst im vergangenen Jahr hat die Dr. Peters Group zwei Flugzeuge des Typs A319 verkaufen können und damit für ihre Anleger ein gutes Ergebnis erzielt.

Beim A380 hingegen ist dies leider nicht zu erwarten: Im gesamten Markt ist bislang keine einzige gebrauchte Maschine dieses Typs veräußert worden und es ist aufgrund der aktuellen Situation nicht abzusehen, ob es zukünftig kaufwillige Airlines geben wird.

2. Leasing

Ein Anschlussleasing nach dem Auslaufen eines Erst-Leasingvertrags ist die gängigste Vermarktungsform. Jedoch tut sich auch hierbei der A380 schwer. Derzeit zeigen lediglich Airlines Interesse, die ein sogenanntes „ACMI-Leasing“ (Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance) betreiben.

Bei diesem Modell stellt der Betreiber des Flugzeugs (Aircraft) auch die Mannschaft (Crew) und kümmert sich obendrein um die Wartung (Maintenance) und die Versicherung (Insurance). Ein bekanntes Beispiel ist die portugiesische Fluggesellschaft HiFly, die einen A380 auf dieser Basis betreibt. Der Vertrag, den Hi Fly dafür mit dem Doric Flugzeugfonds 3 geschlossen hat, läuft bis Mai 2024. Die Krux des Modells: Der Ertrag für den Eigentümer des Flugzeugs hängt überwiegend von der Beschäftigungssituation des Flugzeugs ab. Angesichts der aktuellen Marktsituation ein Problem.

Dazu schreibt Dr. Tilman Welther, Leiter Sachwertinvestments beim renommierten Finanzmagazin FONDS professionell: „Ob die Erlöse [aus dem mit dem Doric Flugzeugfonds 3 geschlossenen Vertrag] ausreichen, das noch gebundene Eigenkapital in Höhe von rund 35 Prozent an die Anleger zurückzuführen, ist fraglich, sodass die Zitterpartie um einen drohenden Kapitalverlust auch über die Laufzeit des jetzigen Vertrags hinaus andauern wird.“

3. Partout

Als weltweit erster Asset Manager hat die Dr. Peters Group für zwei Flugzeuge des Typs A380, die bei Singapore Airlines im Dienst standen, einen Partout-Prozess gestartet. Seit dem Verkaufsbeginn im Dezember 2018 konnten schon mehr als 1.600 einzelne Komponenten veräußert werden, wie zum Beispiel die Fahrwerke sowie Kabinenteile und Bordcomputer. Der bislang erzielte Verkaufserlös liegt bei rund 46 Millionen US-Dollar.

Auf Basis dieser Einnahmen konnten bereits im Sommer 2019 die Bankdarlehen der Fondsgesellschaften getilgt und im Anschluss daran wieder Auszahlungen vorgenommen werden.

Aufgrund des angespannten Marktumfelds des A380 ist es aktuell sehr schwer einzuschätzen, ob sich diese Entwicklung fortschreiben lässt. Ebenso wenig klar erkennbar ist die Entwicklung der zukünftig erzielbaren Verkaufspreise. Fest steht, dass nur eine abnehmende Anzahl von Airlines den operativen Betrieb des A380 fortsetzen möchte. Dies wird – zumindest mittelfristig – nicht ganz ohne Einfluss auf den Bedarf an Ersatzteilen bleiben.

4. Triebwerkslease

Im Oktober 2017 schloss die Dr. Peters Group einen Triebwerkslease für alle von Singapore Airlines zurückgelieferten Flugzeuge an den Motorenhersteller Rolls-Royce ab, der es dadurch seinen A380-Kunden ermöglichte, einen nahtlosen Flugbetrieb aufrechtzuerhalten. Pro Monat beliefen sich die Einnahmen für jedes Flugzeug auf rund 480.000 Dollar. Alle Triebwerke waren bis zum 31. März dieses Jahres verleast.

Seit geraumer Zeit steht die Dr. Peters Group in Verhandlungen mit Rolls-Royce, um die nach Auslaufen der Triebwerkslease noch vorhandenen Restwerte der einzelnen Triebwerke monetarisieren zu können. Grundsätzlich kommentieren wir keine laufenden Verhandlungen. Eins müssen wir jedoch konstatieren: Corona ist eine große Hürde – auch für den weiteren Verlauf dieser Verhandlungen.

5. Kompensationszahlungen

Anstelle der Überholung der Flugzeugteile, insbesondere der Triebwerke, konnte die Dr. Peters Group für die Anleger des Flugzeugfonds DS 135 mit Air France eine Kompensationszahlung vereinbaren. Mit den Einnahmen aus der Kompensationszahlung wurde bereits das restliche Darlehen getilgt. Zudem erhalten alle Anleger dieses Fonds im Laufe dieses Monats eine Auszahlung von 35 % bezogen auf das Kommanditkapital. Zusammen mit den bisher erhaltenen Auszahlungen ist damit der Kapitalerhalt sichergestellt. Weitere Auszahlungen sollen über den Verkauf einzelner Komponenten erzielt werden.

Fazit

Schon vor der Corona-Krise war der A380 durch die Ankündigung von Airbus, die Produktion einzustellen, sichtlich angeschlagen. Viele Experten äußern sich daher äußerst kritisch zur Zukunft des A380. Die Dr. Peters Group hat diese Entwicklung frühzeitig antizipiert und ebenso frühzeitig damit begonnen, entsprechende Maßnahmen für das Remarketing umzusetzen.

Konzepte wie der Partout-Prozess für zwei A380 von Singapore Airlines werden nicht nur von Branchen-Insidern positiv besprochen. Ebenso wie die für den ersten A380 von Air France ausgehandelte Kompensationszahlung, die in einem schwierigen Umfeld, welches wenig Möglichkeiten bietet, für die Anleger zumindest den Kapitalerhalt und möglicherweise eine kleine Rendite sichert.

Auch bezüglich der anderen A380-Maschinen werden weiter intensive Gespräche seitens der Dr. Peters Group geführt – sowohl mit dem Leasingnehmer als auch mit den Triebwerksherstellern und potenziellen Käufern von Einzelteilen der Flugzeuge.

Sehr zu unserem Bedauern haben die beispiellosen Auswirkungen der Corona-Krise auf die Luftfahrtindustrie dafür gesorgt, dass die Herausforderungen rund um den A380 jetzt noch wesentlich größer geworden sind, sodass auch wir derzeit keine Prognose abgeben können, wie sich der weitere Verlauf der erwähnten Gespräche abzeichnet und ob diese zu den gewünschten Ergebnissen führen.

Sicher ist, dass wir nichts unversucht lassen werden, die unter den Marktgegebenheiten bestmögliche Lösung für Ihre Kunden zu erzielen – und damit auch für Sie. Daran arbeiten wir.

Impressum



Dr. Peters Group

vertreten durch:
Dr. Peters GmbH & Co. KG
Stockholmer Allee 53
44269 Dortmund

Handelsregister Amtsgericht
Dortmund, HRA 13766
USt-IdNr. DE 124908992

[Kontakt](#) • [Datenschutz](#)