

# Flugzeugfonds: Was sie versprochen – und was sie hielten

**Vor 20 Jahren ging das Boomsegment Flugzeugfonds an den Start. Es folgten: Turbulenzen, Ausfälle, Verspätungen. Aber nicht bei allen. FONDS professionell zieht eine Zwischenbilanz.**

Von 2006 bis 2018 wurden über geschlossene Fonds Flugzeuginvestments angeboten. 13 Emissionshäuser sammelten für 78 Beteiligungsmodelle rund drei Milliarden Euro ein. 2007 emittierte Dr. Peters den ersten A380-Fonds. Die Aufmerksamkeit des als Aviatik-Legende gefeierten Riesenjets kam dem Fondsvertrieb zugute, und im Laufe der Jahre wurde nahezu jeder zehnte dieser vierstrahligen Jumbos über Investmentfonds finanziert.

Den Vertrieb von Flugzeugfonds beflügelte außerdem, dass sie einen guten Ruf hatten. Als Finance-Lease-Modelle konzipiert, galten sie in den 1990er Jahren als sehr sicher und boten attraktive Steuereffekte. Als 1999 der Paragraf 2b Einkommensteuergesetz eingeführt wurde, erfuhren sie ein jähes Ende. Flugzeugfonds der Folgegeneration wurden nicht mehr als Steuersparmodelle konzipiert, vielmehr mussten die Operate-Lease-Modelle ihre Renditen aus dem Betrieb der Flieger generieren. Das veränderte die Risikostruktur der Fonds grundsätzlich: Wohl und Wehe der Flugzeugfonds hing jetzt von der erfolgreichen Bewirtschaftung der Flugzeuge ab.

**Die Probleme begannen schon vor Corona**  
Die veränderte Risikostruktur der Fonds führte dazu, dass die Turbulenzen, denen die internationalen Luftfahrtmärkte in den vergangenen zehn Jahren ausgesetzt waren, unmittelbar auf die Performance der Fonds durchschlugen. Die pandemiebedingten Reisebeschränkungen während Corona sorgten weltweit für einen bisher nicht gekannten Absturz der Passagierzahlen. Im März 2021 lag die Zahl der Flugreisenden in Deutschland gerade mal bei acht Prozent des Wertes, der im Vorkrisenjahr 2019 erreicht worden war.

Die Corona-Krise war aber nicht die einzige Herausforderung für die Fluggesellschaften. Durch den starken Zulauf, den Low-Cost-Carrier wie Ryanair und Easyjet in den 2010er Jahren hatten, kamen auch die etablierten Fluggesellschaften zunehmend unter Druck. 2017 meldete nicht nur Air Berlin, sondern auch Alitalia und die britische Monarch Airlines Insolvenz an. 2019, dem Jahr vor dem Ausbruch der Pandemie, folgte Germania.

# Übersicht geschlossene Flugzeugfonds

## TEIL 1: Aufgelöste Fonds

Initiator	Fonds	Emissions-jahr	EK in Mio.	Währung	Prognose (Soll)		Ergebnis (Ist)	
					Prospektierte Fondslaufzeit	Prospektierter Gesamtmittel-rückfluss	Vorzeitiger Verkauf des Flugzeugs	Tatsächlicher Gesamtmittel-rückfluss
Commerz Real	Nr. 176 Flugzeugfonds I	2010	10,0	EUR	2024	235 %	2018	146,06 %
Commerz Real	Nr. 178 Flugzeugfonds II	2010	10,0	EUR	2024	236 %	2017	145,73 %
Doric	Flugzeugfonds 1	2006	64,3	USD	2026	217 %	2019	137,27 %
Doric	Flugzeugfonds 2	2007	31,3	EUR	2024	204 %	2021	88,74 %
Doric	Flugzeugfonds 6	2009	68,6	EUR	2027	258 %	2021	160,00 %
Doric	Flugzeugfonds 8	2010	50,0	EUR	2027	256 %	2022	94,49 %
Hansa Treuhand	Sky Cloud I	2009	68,5	EUR	2027	257 %	2022	156,75 %
Hansa Treuhand	Sky Cloud II	2010	42,8	EUR	2024	278 %	2022	170,75 %
Dr. Peters	DS 128	2007	39,8	USD	2024	256 %	2019	167,65 %
Hannover Leasing	Flight Invest 47	2008	17,6	EUR	2024	217 %	2018	143,49 %
Hannover Leasing	Flight Invest 48	2011	15,5	EUR	2024	212 %	2018	122,03 %
HEH	Flybe London	2008	7,2	EUR	2025	244 %	2020	101,00 %
HEH	Flybe Hamburg	2008	7,2	EUR	2025	246 %	2020	112,00 %
HEH	Flybe Exeter	2008	7,2	EUR	2025	245 %	2020	110,00 %
HEH	Flybe Manchester	2008	7,2	EUR	2025	244 %	2020	105,00 %
HEH	Flybe Newcastle	2008	7,2	EUR	2026	251 %	2020	100,00 %
HEH	Flybe Edinburgh	2010	7,2	EUR	2027	251 %	2020	72,00 %
HEH	Flybe Bristol	2009	7,3	EUR	2026	248 %	2020	97,00 %
HEH	Flybe Leeds	2010	7,2	EUR	2027	254 %	2020	82,00 %
HEH	Flybe Birmingham	2009	7,2	EUR	2025	251 %	2020	91,00 %
HEH	Flybe Liverpool	2010	7,3	EUR	2027	255 %	2020	90,00 %
HEH	Flybe Cologne	2009	7,2	EUR	2026	253 %	2020	86,00 %
HEH	Southampton	2013	13,2	EUR	2030	243 %	2022	65,24 %
HEH	Dublin	2013	13,5	EUR	2031	240 %	2022	51,39 %
KGAL	Skyclass 51	2008	13,2	EUR	2019	214 %	2018	196,79 %
KGAL	Skyclass 52	2008	18,6	EUR	2018	212 %	2019 <sup>1</sup>	172,18 %
KGAL	Skyclass 53	2009	21,1	EUR	2019	203 %	2018	165,50 %
KGAL	Skyclass 54	2011	8,5	EUR	2019	198 %	2018	157,04 %
KGAL	Skyclass 55	2011	8,7	EUR	2020	195 %	2018	155,84 %
KGAL	Skyclass 56	2011	8,8	EUR	2021	192 %	2018	169,15 %
KGAL	Skyclass 57	2011	1,8	EUR	2021	189 %	2018	156,54 %
KGAL	Skyclass 58	2013	20,6	EUR	2018	140 %	2014	123,75 %
Lloyd Fonds	A380 Singapore Airlines	2011	16,3	USD	2026	214 %	2023	67,20 %
Lloyd Fonds	Ermeline	2007	49,0	USD	2022	263 %	2019	142,75 %
Real I.S.	Best Aviation 1	2008	28,6	EUR	2024	237 %	2017	74,04 %
Real I.S.	Best Aviation 2	2008	29,2	EUR	2024	236 %	2017	86,49 %
Wölbner	Flight Invest 2	2008	12,2	EUR	2025	224 %	2018	19,20 %
Wölbner	Flight Invest 1	2008	4,3	EUR	2025	224 %	2018	k.A.

## TEIL 2: Noch aktive Fonds

Initiator	Fonds	Emissions-jahr	EK in Mio.	Währung	Prognose (Soll)		Ergebnis (Ist) Tatsächliche kumulierte Auszahlung
					Prospektierte Fondslaufzeit	Prospektierte kum. Auszahlung bis 31.12.2022	
Commerz Real	Flugzeuginvest 1	2014	85,0	USD	2029	54,08 %	54,08 %
DCM AG	Flugzeugfonds 1	2008	91,5	USD	2025	102,50 %	88,86 %
DCM AG	Flugzeugfonds 2	2008	182,0	USD	2026	95,00 %	75,70 %
DCM AG	Flugzeugfonds 3	2009	91,5	USD	2019	167,47 %	75,98 %
DCM AG	World Freighter	2010	120,1	USD	2027	95,00 %	75,70 %
Doric	Flugzeugfonds 3	2008	98,3	USD	2026	111,75 %	65,25 %
Doric	Flugzeugfonds 5	2008	88,2	USD	2026	98,00 %	75,00 %
Doric	Flugzeugfonds 11	2009	21,3	USD	2028	102,20 %	76,90 %
Doric	Transportfolio	2008	7,0	USD	2030	81,75 %	63,72 %
Hansa Treuhand	Sky Cloud III	2011	61,4	EUR	2026	102,00 %	101,00 %
Hansa Treuhand	Sky Cloud IV	2011	62,0	EUR	2027	85,00 %	84,00 %
Dr. Peters	DS 122	2007	74,3	USD	2024	113,00 %	95,08 %
Dr. Peters	DS 124	2007	82,2	USD	2024	113,00 %	70,23 %
Dr. Peters	DS 129	2008	94,5	USD	2025	119,50 %	102,87 %
Dr. Peters	DS 130	2008	97,2	USD	2025	119,50 %	106,11 %
Dr. Peters	DS 131	2008	198,2	USD	2025	96,50 %	59,81 %
Dr. Peters	DS 133	2009	89,0	USD	2026	91,00 %	74,25 %
Dr. Peters	DS 134	2008	88,1	USD	2026	98,00 %	78,00 %
Dr. Peters	DS 135	2009	69,4	EUR	2027	96,00 %	100,25 %
Dr. Peters	DS 136	2009	69,6	EUR	2028	90,63 %	86,02 %
Dr. Peters	DS 137	2010	68,9	EUR	2029	87,50 %	78,00 %
Dr. Peters	DS 139	2011	69,2	EUR	2028	77,43 %	62,23 %
Dr. Peters	DS 140	2014	79,2	EUR	2027	98,00 %	58,75 %
Hannover Leasing	Flight Invest 49	2010	84,0	USD	2025	95,03 %	83,25 %
Hannover Leasing	Flight Invest 50	2012	95,2	USD	2025	76,49 %	67,89 %
Hannover Leasing	Flight Invest 51	2014	136,2	USD	2029	53,85 %	52,90 %
HCI Capital	Aircraft One	2008	18,1	USD	2025	111,00 %	62,00 %
HEH	Valencia	2011	11,4	EUR	2028	98,00 %	101,00 %
HEH	Barcelona	2011	11,3	EUR	2028	90,00 %	104,00 %
HEH	Sevilla	2011	11,3	EUR	2028	100,00 %	106,00 %
HEH	Helsinki	2015	16,6	EUR	2032	52,14 %	45,62 %
HEH	Madrid	2016	16,9	EUR	2030	52,62 %	37,56 %
HEH	Palma	2016	14,8	EUR	2030	45,12 %	30,06 %
HEH	Malaga	2017	14,8	EUR	2031	45,10 %	30,04 %
HEH	Alicante	2017	14,8	EUR	2032	37,60 %	22,54 %
HEH	Bilbao	2018	14,8	EUR	2033	37,58 %	22,52 %
Lloyd Fonds	Air Portfolio II	2007	24,7	EUR	2025	108,50 %	111,75 % <sup>2</sup>
Wealthcap	Aircraft 25	2013	79,3	USD	2027	75,25 %	70,75 %
Wealthcap	Aircraft 26	2014	87,8	USD	2028	68,50 %	68,50 %

■ Kapitalerhalt nicht geschafft ■ (Nahezu) Prognosegemäß oder besser

<sup>1</sup>Tatsächlicher Verkauf vor 2019, der geplante Verkauf Ende 2019. <sup>2</sup>Efter Treuhand 2022 erfüllt, daher kein direkter Vergleich zur ursprünglichen Prognose möglich

Kein Anspruch auf Vollständigkeit | Quellen: Airline, Euronet, FONDs professional Research