

## Geld



Schöner Vogel - teurer Vogel. Der Airbus A380 ist für Fluggesellschaften zu kostspielig, um ihn zu kaufen. Sogar Emirates least ihn nur. Bild: PD

# Eine kleine Tranche vom Airbus A380 kann sich jeder leisten

Erster Flugzeugfonds ermöglicht Beteiligung am Leasingkontrakt des Airbus A380 von Emirates.

Von Fredy Gilgen

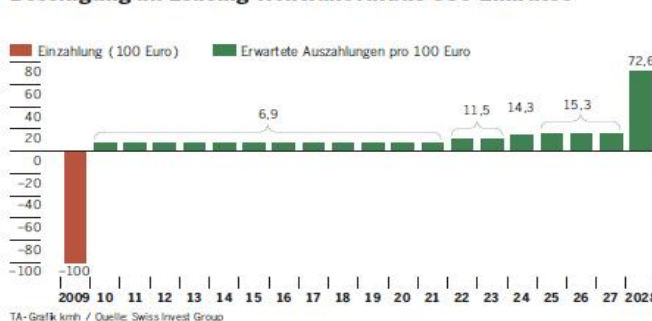
Wo der Airbus A380 auch landet, das Interesse ist überwältigend. Dies war Mitte Januar auch in Kloten der Fall, wo nicht weniger als 20 000 Besucher die erste Landung in der Schweiz verfolgen wollten. Verständlich, denn der A380 ist ein Flugzeug der Superlative. Es ist das gegenwärtig modernste, das ökoeffizienteste und das grösste Fluggerät.

Die Verkaufspreise für den Riesenvogel betragen je nach Ausstattung 200 bis 300 Millionen Dollar. Das ist viel für die Fluggesellschaften, die ihn anschaffen wollen, und viel zu viel für einen einzelnen Investor; aber spezialisierte Anlagefonds machen es möglich, auch kleine Tranchen zu erwerben. Das Konzept solcher Fonds hat sich in Deutschland schon seit Jahrzehnten in der Finanzierung von Hochseeschiffen etabliert.

## Ein Fonds für ein Flugzeug

Nach gründlichen Abklärungen hat sich die auf Schiffsfonds spezialisierte Hamburger Hansa Treuhand in Zusammenarbeit mit dem Flugzeugleasing-Unternehmen Doric Asset Finance entschlossen, das Finanzierungs- und Investitionskonzept auf den A380 zu übertragen. Zu diesem Zweck hat Hansa Treuhand Ende 2009 den Flugzeugfonds Sky-Cloud A380 aufgelegt. Der Fonds hat Mitte Januar von den Airbus-Werken den fünfundzwanzigsten A380 erworben und ihn inzwischen für 12 bis 18 Jahre an die Fluggesellschaft Emirates

## Beteiligung an Leasing-Kontrakt Airbus 380 Emirates



verleast. Die Maschine kommt vorerst auf den Strecken Paris-Singapur und Paris-Dubai zum Einsatz.

In Deutschland sind die Anteilscheine an dem als geschlossener Fonds konzipierten Sky-Cloud A380 auf grosses Interesse gestossen. Ein Grossteil des Fonds sei bereits gezeichnet, erklärt Sönke Fanslow von Hansa-Treuhand.

Der in Euro aufgelegte Fonds beinhaltet einen langfristigen Leasingvertrag plus Optionsperioden mit einer der gewinnstärksten Airlines der Welt. Dadurch besteht eine hohe Einnahmensicherheit, die durch die Vereinbarung eines Inflationsausgleichs in der zweiten Optionsperiode noch verstärkt

wird. Zudem sind die Zinsen für das Fremdkapital, das der Fonds zusätzlich zum Eigenkapital einsetzt, langfristig festgeschrieben. Das Fremdkapital, das schrittweise reduziert wird, macht am Anfang 56 Prozent der Investitionssumme aus.

Die jährlichen Auszahlungen des Fonds beginnen nach Angaben von Fanslow im laufenden Jahr mit 7,25 Prozent pro Jahr und steigen später an. Unter Berücksichtigung eines konservativ kalkulierten Erlöses aus dem Verkauf der A380 liegen die prospektierten Auszahlungen nach 18 Jahren bei insgesamt rund 250 Prozent des Beteiligungsbetrags. Dies entspricht einer

## Swiss Invest Group Transportschifffahrt



erwarteten, jährlichen Rendite von 8 Prozent. Schweizer Anleger können sich via die in Bern domizilierte Swiss Invest Group ([www.swissinvestgroup.ch](http://www.swissinvestgroup.ch)) am Leasinggeschäft beteiligen. Diese hat sich auf Direktanlagen in den Bereichen Transport, Logistik und Infrastruktur spezialisiert und bietet Beteiligungen an Containerschiffen und Tankern an.

Nach Angaben von Kurt Schori von der Swiss Invest Group sind mit solchen Anlagen Anlage renditen von 5 bis 8 Prozent pro Jahr nach Steuern und Kosten möglich. Die Schwankungsrisiken dürften jene von Obligationen kaum übersteigen. Laut Schori ist Sky-Cloud A380 konservativer konstruiert als Schiffsfahrtsbeteiligungen. Zudem sind Fonds dieser Art weitgehend unabhängig von den Bewegungen am Aktienmarkt. Sie eignen sich deshalb zur Diversifikation eines Portfolios.

## Wo Chancen, da auch Risiken

Grösste Risiken des Sky-Cloud A380 sind einerseits allfällige Probleme der Betreiberin Emirates, andererseits für Schweizer Anleger das Währungsrisiko, weil der Fonds in Euro aufgelegt wurde. Unglücksfälle sind dagegen durch Versicherungen der Betreiberin abgedeckt. Die Haftung des privaten oder institutionellen Anlegers beschränkt sich auf das investierte Kapital. Die Steuerlast ist vergleichsweise gering, Kapitalrückflüsse sind sogar steuerfrei. «Die Mindesteinlage von 10 000 Euro macht den Flugzeugfonds auch einem mittelständischen Publikum zugänglich», ist Schori überzeugt. Allerdings sei klar festzuhalten, dass der Sky-Cloud A380 als langfristige Anlage gelten müsse.

## Kommentar Erich Solenthaler

### 180 Seiten, für die man ein Wochenende opfern muss

Direktbeteiligungen an Flugzeugen, Schiffen oder Lokomotiven sind vielen Anlegern sympathisch, weil ihnen ein konkreter, anschaulicher Gegenstand zugrunde liegt. Beim Fonds Sky-Cloud A380 ist es auch ein Thema, das man zu kennen glaubt, denn wer von uns zählt sich nicht zu den ausgebildeten Luftfahrtspezialisten?

Das ist aber ein etwas romantischer und falscher Zugang zu dieser Direktbeteiligung. Im Grunde genommen geht es nur um Rande um ein Flugzeug. Im Zentrum steht ein Leasingkontrakt - ein kompliziertes, juristisches Gebilde, das mehrere spezialisierte Partner für lange Zeit zusammenbindet. Das Joint Venture hat die

Aufgabe, Kapital zu beschaffen, Risiken zu verteilen und - ja - Steuern zu optimieren. Von diesen Faktoren und nicht vom Treibstoffverbrauch des A380 hängt es ab, wie viel am Schluss als Gewinn übrig bleibt.

Und obwohl es wirtschaftlich um etwas ganz anderes geht, erinnert die Konstruktion des Fonds mit ihren vielen Abhängigkeiten und Zwischenstationen ein Stück weit an amerikanische Hypothekenkonstruktionen.

Davon sollte man sich nicht abschrecken lassen, weil der deutsch verfasste Prospekt einen guten Einblick in den Fonds gewährt. Ein langes Wochenende muss man schon für ihn opfern, denn das Werk umfasst

180 Seiten, von denen jede bis zum Rand gefüllt ist mit wirtschaftlichen und finanziellen Erwägungen sowie rechtlichen Raffinessen.

Wer sich durch die spannende, informative und anspruchsvolle Lektüre gekämpft hat, weiss, wie Leasingkontrakte dieser Grösse funktionieren und was über ihren Erfolg oder Misserfolg entscheidet. Man bekommt auch ein Gespür, welche Annahmen mitspielen, was als sicher gelten darf und wo die Ungewissheiten beginnen.

Mehr kann man nicht erwarten, besser kann man sich nicht auf eine dergleiche Investition wie den Sky-Cloud A380 vorbereiten.