



INFORMATIONSBROSCHÜRE

AVIATION



Stand: Oktober 2024

LUFTVERKEHRSMARKT: ERHOLUNG UND AUSBLICK

Im Jahr 2023 erlebte der weltweite Luftverkehrsmarkt eine Erholung. Diese wurde von einer durchweg stabilen Nachfrage nach Flugreisen angetrieben. Mit einem Wachstum von knapp 40 % gegenüber dem Vorjahr erreichte die Branche ein Verkehrsaufkommen von sage und schreibe 94 % des Niveaus von 2019, also dem Jahr vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie.

Angetrieben unter anderem durch knapper gewordene Angebotskapazitäten und zusätzlich begünstigt durch gestiegene Ticketpreise, setzt der weltweite Luftverkehrsmarkt in diesem Jahr seine Erholung fort und steuert dabei auf neue Bestwerte zu. Laut Prognosen dürfte das Passagieraufkommen zum Ende 2024 bei etwa 4,96 Milliarden Fluggästen liegen und der Umsatz bei fast einer Billion Dollar.

Dies entspräche einem neuen Höchststand und überträfe sogar die Zahlen des bisherigen Rekordjahres 2019. Besonders in Asien hat sich das Marktumfeld bisher besser entwickelt als erwartet.

Das ist auch für viele Flugzeugfonds, die wie sämtliche Airlines unter den Auswirkungen der pandemiebedingten Einschränkungen gelitten haben, eine gute Nachricht. Denn die Fluggesellschaften vergrößern wieder ihre Reisekapazitäten und reaktivieren dafür auch geparkte bzw. stillgelegte Maschinen. Ungeachtet dessen stehen die Flugzeuge in einem harten Konkurrenzkampf; das gilt insbesondere für ältere Maschinen, auch aus den seit Jahrzehnten etablierten Flugzeugserien von Boeing und Airbus, die gegen neue und treibstoffeffizientere bestehen müssen.

Hinzu kommt, dass die Branche mit Herausforderungen konfrontiert bleibt, darunter die in einigen Teilen der Welt weiterhin hohe Inflation sowie ebenfalls noch immer hohe Zinsen und ein schwächeres Wirtschaftswachstum. Trotz der positiven Prognosen bleiben die Gewinnmargen daher mit durchschnittlich etwa 3 % weltweit sehr gering. Zudem belasten hohe Steuern und strenge Vorschriften die Rentabilität, was auch die notwendigen Investitionen in den Klimaschutz erschwert.



¹Berichtsraum Januar – November 2023 abgebildet

²Air Passenger Market Analysis - December 2023: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-december-2023/>

FLUGZEUGTYPEN IM FOKUS

Im Folgenden widmen wir uns den zwei Schlüsselmodellen der von Ihnen vermittelten Fonds: der Boeing 777 und dem Airbus A380. Beide Flugzeugtypen spielen nach wie eine zentrale Rolle in den Flotten internationaler Airlines. Wir geben Ihnen im Folgenden einen Überblick über die aktuelle Marktlage sowie die Herausforderungen und Chancen, die mit diesen Modellen verbunden sind.

BOEING 777

Die Boeing 777 ist ein zweistrahliger Großraumflugzeug, das für Langstreckenflüge konzipiert worden ist und sich durch seine hohe Effizienz und Zuverlässigkeit auszeichnet. Seit ihrer Einführung in den 1990er Jahren hat sich die Boeing 777 als eines der beliebtesten Flugzeuge für internationale Fluggesellschaften etabliert. Die Flugzeug-Familie umfasst mehrere Varianten, darunter die Boeing 777-200LR sowie die Boeing 777-300ER. Hinzu kommt alsbald das neue Modell, die Boeing 777-9.



Boeing 777-300ER

Die Boeing 777-300ER (Extended Range) ist die größte und leistungsfähigste Variante der 777-Serie. Sie bietet Platz für bis zu 550 Passagiere und kann Reichweiten von über 14.000 Kilometern erreichen. Dieses Modell ist bekannt für seine hohe Effizienz und den niedrigen Treibstoffverbrauch, was es zu einer bevorzugten Wahl für Airlines macht, die lange Strecken bedienen. Die 777-300ER wird oft auf stark frequentierten internationalen Routen eingesetzt und kombiniert großzügigen Komfort für Passagiere mit den Anforderungen der Fluggesellschaften an Wirtschaftlichkeit und Leistung.

Boeing 777-200LR

Die Boeing 777-200LR (Long Range) ist für noch längere Distanzen konzipiert. Sie kann über 15.000 Kilometer fliegen und ist damit in der Lage, auch Nonstop-Verbindungen zwischen sehr weit entfernten Zielen herzustellen. Mit einer Kapazität von bis zu 317 Passagieren bietet die 777-200LR optimale Voraussetzungen, hat jedoch in den letzten Jahren aufgrund sich ändernder Marktbedürfnisse und der Vorliebe für neuere Modelle etwas an Beliebtheit verloren.

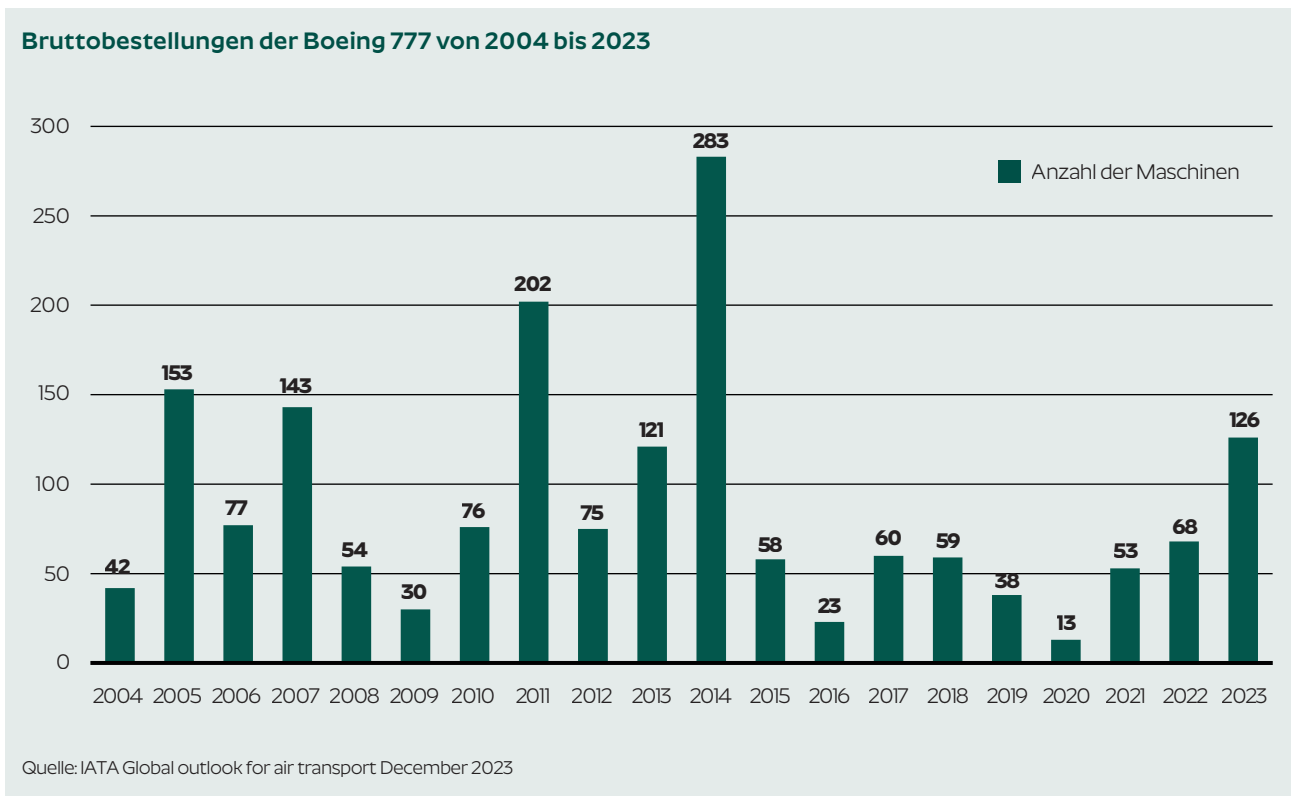
Boeing 777-9

Die Boeing 777-9 ist die neueste und größte Variante der 777-Familie, die auf den Fortschritten der 777-300ER basiert, jedoch mit modernster Technologie ausgestattet ist. Sie bietet Platz für bis zu 426 Passagiere in einer typischen Drei-Klassen-Konfiguration und erreicht eine Reichweite von mehr als 13.500 Kilometern. Die 777-9 zeichnet sich durch neue, sehr effiziente Triebwerke und ein verbessertes Flügeldesign mit gebogenen Flügelspitzen aus, was laut Herstellerangaben zu einer erheblichen Reduktion des Treibstoffverbrauchs und damit von Emissionen beitragen soll.

Ursprünglich war der Erstflug der Boeing 777-9 für Ende 2017 geplant und die erste Auslieferung sollte 2019 erfolgen. Doch Probleme mit den Triebwerken sowie die Krise um die Boeing 737 MAX führten zu mehreren Verzögerungen. Schließlich fand der Erstflug im Januar 2020 statt. Dennoch kam es erneut zu Verzögerungen im Zulassungsprozess, da Boeing gezwungen war, sich auf die Zertifizierung der Boeing 737 MAX 10 und die Produktion der Boeing 787 zu konzentrieren.³

Im Juli dieses Jahres hat Boeing nach einer langen Verzögerung mit den Zulassungsflügen begonnen. Die Testflüge werden voraussichtlich zwischen zwölf und 18 Monate dauern. Boeing plant, kurz nach Abschluss der Zertifizierung die ersten Maschinen auszuliefern, sodass die erste Boeing 777-9 im Besten Fall Mitte nächsten Jahres in den Flugbetrieb gehen wird. Eine Gewissheit gibt es aber nicht.

Alle Modelle der Boeing 777-Serie sind mit fortschrittlicher Technologie ausgestattet, darunter die ETOPS-Zertifizierung (Extended Range Twin-Engine Operations), die ihnen erlaubt, auf Interkontinentalstrecken zu operieren. Dies macht die Boeing 777 zu einer attraktiven Wahl für Fluggesellschaften, die auf Effizienz und Reichweite setzen. Trotz der Herausforderungen, denen sich die älteren Varianten gegenübersehen, bleibt die Boeing 777-Serie ein bedeutender Bestandteil der Luftfahrtindustrie, insbesondere in Zeiten steigender Nachfrage nach Langstreckenflügen.



Die Beliebtheit der Boeing 777 zeigt sich auch in der typübergreifenden Bruttobestellung aus dem letzten Jahr, die sich mit 126 Maschinen zum Vorjahr verdoppelt hat. Besonders hervorzuheben ist, dass allein 90 dieser Bestellungen von Emirates für den neuen Typ 777-9 stammen. Diese hohe Nachfrage nach neuen Boeing 777 zeigt zudem, dass viele Airlines dringend zusätzliche Flugzeuge benötigen.

³<https://meilenoptimieren.com/lufthansa-boeing-777-9/>

⁴<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/196956/umfrage/bestellungen-der-boeing-777/>

Die Produktionsprobleme bei Boeing führen dazu, dass das Unternehmen seine Kunden immer wieder auf spätere Liefertermine vertrösten muss. Airlines und Leasinggesellschaften schwanken zwischen Frust und Resignation, während der Flottenfinanzierer Dubai Aerospace Enterprises (DAE) für das laufende Jahr nur mit der Hälfte der vom Hersteller vertraglich zugesagten Lieferungen rechnet. Diese Situation zwingt viele Airlines dazu, nach alternativen Lösungen zu suchen, um den aktuellen Bedarf an Flugzeugen zu decken. Eine Option sind temporäre Leasingverlängerungen bestehender Flugzeuge.

Für uns ergibt sich aus der gegenwärtigen Marktsituation eine positive Perspektive, da die erhöhten Chancen auf Verlängerungen bestehender Leasingverträge den Weg zum Kapitalerhalt bei einigen Fonds unterstützen.

Das beste Beispiel hierfür ist der im vergangenen Jahr erzielte Verhandlungserfolg für den DS 122 Flugzeugfonds I, mit dem sich Privatanleger an einem Flugzeug vom Typ Boeing 777-200LR beteiligt hatten. Für dieses Flugzeug konnte der Leasingvertrag mit Emirates vorzeitig über 2025 hinaus um weitere sechs Jahre verlängert werden. Nun wird die renommierte Airline das Ultra-Langstreckenflugzeug vom Typ Boeing 777-200LR bis November 2031 nutzen. Somit ist das Flugzeug mindestens 24 Jahre im Lease mit der bonitätsstarken Fluggesellschaft. Ein beachtliches Ergebnis.

Da derlei Verlängerungen nicht für alle Flugzeuge und Airlines möglich sein werden, treiben wir auch alternative Ansätze rund um die Weiterverwendung von gebrauchten Boeing 777 voran. Dazu gehört bspw. die Umrüstung von Passagier- zu Frachtflugzeugen. Ein entsprechendes Projekt mit einem starken amerikanischen Technologiepartner ist bereits weit gediehen. Fondsgesellschaften wie die DS 124, DS 133 und DS 134, mit denen sich Privatanleger jeweils an einem Flugzeug vom Typ Boeing 777-300ER beteiligt hatten, könnten von diesem Ansatz profitieren.

Insgesamt bleibt die 777 ein bedeutendes Flugzeug im Markt und bietet dank der skizzierten Entwicklungen weiterhin attraktive Perspektiven – sowohl für Airlines als auch für Investoren.

FLOTTENÜBERSICHT B777-300ER



45

Airlines

758

im Dienst

23

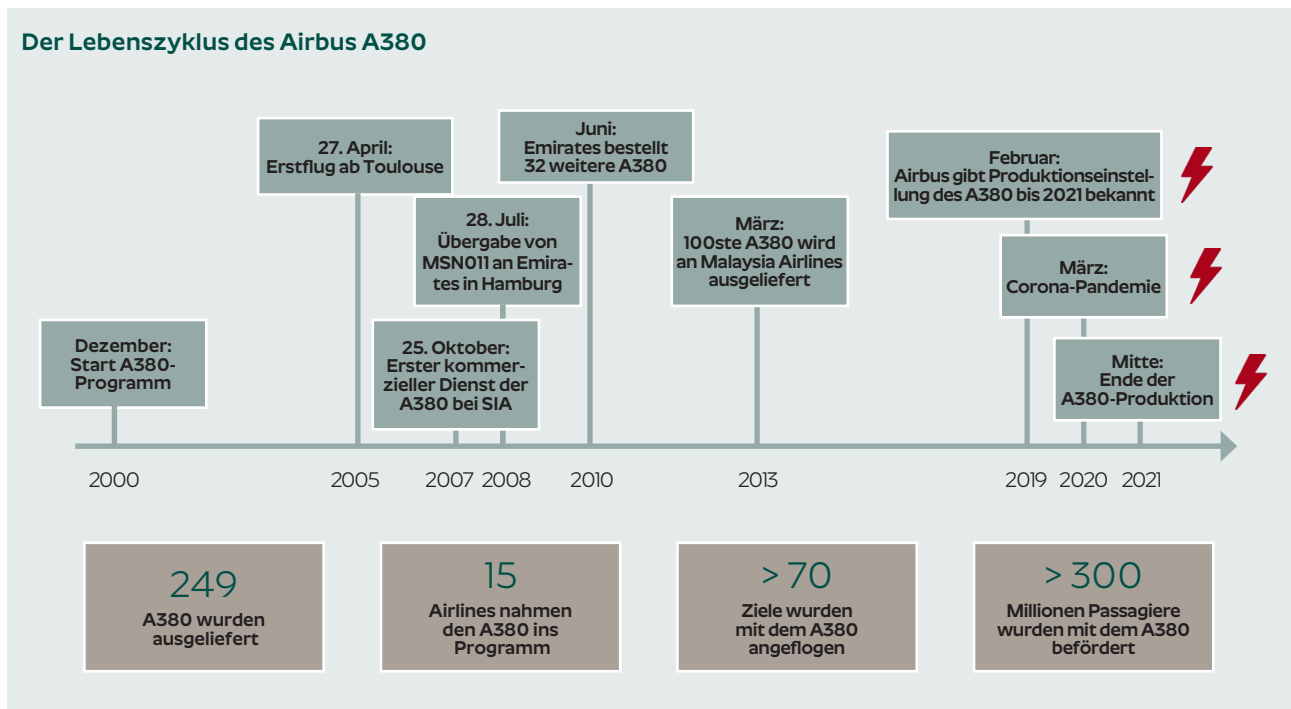
geparkt

AIRBUS A380

Der Airbus A380, bekannt als das größte Passagierflugzeug der Welt, galt schon zum Start des Programms im Jahr 2000 als Meilenstein der Luftfahrtindustrie. Von seiner ersten Auslieferung im Jahr 2007 an erlebte der A380 eine Zeit des Hypes. Fluggesellschaften und Passagiere gleichermaßen waren von seiner Größe und Reichweite fasziniert – er konnte bis zu 850 Passagiere befördern und Non-Stop über 15.000 Kilometer zurücklegen. Doch obwohl der A380 als „Superjumbo“ ein Symbol für die Zukunft der Langstreckenflüge zu sein schien, wurde nur rund 20 Jahre nach dem Start der Produktion diese eingestellt. Wir schlüsseln im Weiteren auf, wie es dazu kam.

Ein Wendepunkt war die Veränderung der Marktbedingungen und damit die veränderten Bedürfnisse der Fluggesellschaften. Immer mehr dieser setzten in den Jahren nach dem Produktionsstart des A380 auf kleinere, effizientere Langstreckenflugzeuge wie die Boeing 787 oder den Airbus A350, die flexibler einsetzbar waren und geringere Betriebskosten aufwiesen.

2019, also nur rund zwölf Jahre nach der Erstauslieferung, fiel die endgültige Entscheidung, die Produktion des A380 einzustellen, nachdem Airbus keine neuen Bestellungen mehr verzeichnen konnte. Diese Entscheidung markierte einen tiefen Einschnitt für das einst so gefeierte Flugzeugmodell und führte zu einem erheblichen Einbruch in der Nachfrage – auch nach gebrauchten A380.



Und als wenn dies nicht schon genug gewesen wäre, setzte kurze Zeit später der pandemiebedingte Zusammenbruch des globalen Luftverkehrs ein. Insbesondere Großraumflugzeuge wie der A380 wurden stillgelegt und die Zukunft des einst gefeierten Modells schien unsicherer als je zuvor.

Wir bei Dr. Peters waren schon vor der angekündigten Produktionseinstellung und vor Corona mit der Herausforderung konfrontiert, für zurückgelieferte Fondsflugzeuge – die Rede ist von den A380 der DS-Fonds Nr. 129 und Nr. 130 – eine Re-Marketing-Lösung finden zu müssen. Die Notwendigkeit hatte sich dadurch ergeben, dass der damals bisherige Leasingnehmer, Singapore Airlines, die Leasingverträge nach dem Ende der Grundlaufzeit von zehn Jahren nicht verlängert hatte.

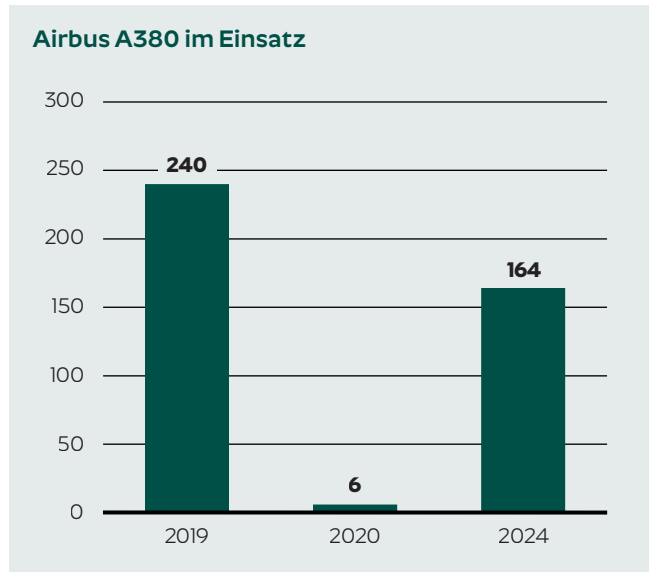
Als weltweit erster Flugzeug-Lessor haben wir uns damals dafür entschieden, im Rahmen eines Part-out-Prozesses die einzelnen Bestandteile der Flugzeuge auszubauen und zu veräußern. Daneben wurde eine Kompensationszahlung mit Singapore Airlines verhandelt. Dafür, dass die Flugzeuge nicht in dem vertraglich vereinbarten Full-Life-Zustand zurückgeliefert worden waren. Und als dritte Komponente wurden die Triebwerke der beiden A380 über weite Strecken des Part-out-Prozesses verleast – mit dem Ergebnis weiterer Einnahmen für die Investoren. Nach dem Auslaufen des Leasing-Vertrages wurden die Triebwerke verkauft.

Dieses vierstufige Remarketing-Konzept konnten wir mit wechselndem Erfolg auch bei anderen Rücklieferungen von Fondsflugzeugen des Typs A380 anwenden. Bis heute ist es gelungen, bei mittlerweile einem Viertel der von Dr. Peters emittierten A380-Fonds den Kapitalerhalt zu sichern. Dabei wurden zum Teil auch Wechselkurseffekte berücksichtigt. Bei den übrigen der Fonds streben wir den Kapitalerhalt an.

Dabei geholfen hat die seit dem Ende der Maßnahmen zur Einschränkung der Corona-Pandemie eingesetzte Erholung in der Luftfahrtindustrie. Mit der wieder steigenden Nachfrage kehrten auch wieder mehr A380-Flugzeuge in die Flotten verschiedener Airlines zurück. Derzeit sind wieder 166 Maschinen weltweit im Einsatz, davon allein 105 bei Emirates, dem größten Betreiber des A380.

Auch Fluggesellschaften wie British Airways, Lufthansa und Singapore Airlines haben Teile ihrer A380-Flotten reaktiviert, um die wachsende Passagiernachfrage zu bedienen. Hervorzuheben ist, dass Emirates beabsichtigt, den A380 mindestens bis 2041 weiter zu betreiben, da bis dahin kein adäquater Ersatz für das Flugzeug verfügbar ist. Diese Entwicklung zeigt, dass der A380 trotz aller Herausforderungen immer noch eine relevante Rolle im internationalen Luftverkehr spielt.

Verglichen mit 2019 entsprechen diese Zahlen jedoch noch immer einer Reduktion von rund 32 % gegenüber der Anzahl von A380, die vor Corona im Betrieb waren. Von einer echten Renaissance des „Superjumbos“ kann daher auch nach unserer Einschätzung keine Rede sein.



FLOTTENÜBERSICHT A380-800

12

Airlines

166

im Dienst

37

geparkt



Dr. Peters Invest GmbH

Stockholmer Allee 53
44269 Dortmund

Telefon: +49 231 557173-225
Telefax: +49 231 557173-99

E-Mail: vertriebspartner@dr-peters.de
Internet: www.dr-peters.de

FSC®, EU Ecolabel, Nordic Ecolabel,
Total chlorfrei gebleicht (TCF), Blauer Engel uz14

Der Umwelt zuliebe haben wir uns mit diesem Papier für eine nachhaltige Variante entschieden, die aus 100% Recyclingfasern hergestellt wird und mit dem Umweltzeichen Blauer Engel zertifiziert ist. Einen zusätzlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten wir, indem wir klimaneutral drucken lassen.