



INTERVIEW

## HEH – der Spezialist für Regionalflugzeugfonds

Der Regionalflugzeugmarkt überzeugte in den vergangenen 40 Jahren mit Zuwachsraten über zehn Prozent pro Jahr und konnte auch in Krisenzeiten stetig zulegen.



HEH hat sich in den letzten 10 Jahren ausschließlich auf den Regionalflugzeugmarkt konzentriert. Dieser überzeugte in den vergangenen 40 Jahren mit Zuwachsraten von über zehn Prozent pro Jahr und konnte auch in Krisenzeiten stetig zulegen. Die Zukunftsaussichten von Regionalflugzeugen werden von renommierten Marktexperten ebenfalls sehr positiv beurteilt. Regionalflugzeuge sollten daher weiterhin das langfristig interessanteste Marktsegment im Flugzeugbereich bleiben, zumal durch die größtenteils einheitliche Klassenkonfiguration der Regionalflugzeuge bei einem späteren Wechsel des Leasingnehmers im Vergleich zu den Großraumflugzeugen kaum Umbaukosten anfallen. Die große Anzahl an Regi-

onal-Airlines weltweit gewährleistet ferner bei einem späteren Verkauf der Flugzeuge einen breitgefächerten Absatzmarkt – ein weiterer entscheidender Vorteil.

Die Aussichten für den Regionalflugzeugmarkt werden sehr positiv für die nächsten 20 Jahre gesehen, hängen allerdings stark vom Flugzeugtyp ab. Da die Einsparung von Betriebskosten bei steigendem Passagieraufkommen heute ein ausschlaggebender Faktor bei der Kaufentscheidung ist, geht der Trend zu größeren und treibstoffsparenden Regionalflugzeugen. Besonders hohe Zuwachsraten erwartet Bombardier dementsprechend bei Regionalflugzeugen mit 60 bis 99 Sitzplätzen. Bestand die Flugzeugflotte in

diesem Segment 2011 noch aus 2 500 Flugzeugen, wird für das Jahr 2031 eine Erweiterung auf 6 800 Flugzeuge prognostiziert. Für jedes Flugzeug, welches aus dem Markt austritt, sollen rund 5 neue Flugzeuge ausgeliefert werden. Ebenfalls stark wachsen soll die Flotte der Flugzeuge mit einer Kapazität zwischen 100 und 149 Sitzplätzen. Hierfür wird ein Anstieg von 5 100 auf 9 000 Einheiten vorhergesehen. Diese beiden Marktsegmente werden damit immer mehr zum Herzstück des wachstumsstarken Regionalverkehrs. Kleinere Regionalflugzeuge mit weniger als 60 Sitzplätzen werden hingegen auf Grund der hohen operativen Kosten deutlich an Bedeutung verlieren und immer mehr durch größere Regionalflugzeuge ersetzt.

Auch die Wahl des richtigen Flugzeugtyps hat großen Einfluss auf den Erfolg des Fonds. Weniger Lärm, weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen und weniger Stickoxide verlangt die EU-Kommission von Fluggesellschaften, die in Europa starten oder landen. Dafür werden diese in den Emissionshandel eingebunden. Ähnliche Entwicklungen gibt es auf anderen Kontinenten. Auf Airlines mit einer Flugzeugflotte mit hohem Treibstoffverbrauch kommt eine Doppelbelastung durch steigende Treibstoffkosten und

immer neue Umweltabgaben zu. Um im Wettbewerb dauerhaft bestehen zu können, wird eine treibstoffeffizienten Flugzeugflotte benötigt, nur solche Flugzeuge werden langfristig nachgefragt und versprechen hohe Erträge für die Anleger.

### Inwieweit unterscheidet sich dieser Flugzeugfonds von seinen Vorgängerfonds?

**GUNNAR DITTMANN:** Die Unterschiede zwischen der HEH „Madrid“ und der HEH „Palma“ sind marginal. Es handelt sich jeweils um einen an IBERIA regional / Air Nostrum verleasten neuen Regionaljet vom Typ Bombardier CRJ 1000, nur die Ablieferungszeitpunkte (30.09. und 15.12.2017) sind unterschiedlich. Das bewährte HEH-Sicherheitskonzept wurde beibehalten. Es besteht aus einer 10-jährigen Langfristbeschäftigung durch eine solide Airline, einer Volltilgung des Fremdkapitals während der Erstleasingvertragslaufzeit, dem Ankauf des Flugzeuges direkt vom Hersteller ohne jeglichen Zwischengewinn sowie einer Auszahlung in Höhe von 7,5 Prozent p.a. für die Anleger.

### Wo liegen für den Anleger die Chancen und Risiken?

**GUNNAR DITTMANN:** Die Risiken liegen bei einem Flugzeugfonds typischerweise immer in der Erfüllung des Leasingvertrages durch die Airline, werden aber bei uns durch die Aufnahme von rund 50 Prozent Fremdkapital und schneller Volltilgung während der Erstleasingdauer abgedeckt. Die Chancen liegen darin, dass der Fonds das Flugzeug ohne jeglichen Zwischen Gewinn direkt vom Flugzeughersteller gekauft hat und damit vom Mengenrabatt, den die Airline bei der Bestellung von 30 Jets erhalten hat, profitiert. Bei vorsichtiger Verkaufspreiskalkulation verbleibt die Chance auf einen höheren Verkaufserlös bei den Anlegern.

### Hat sich der Flugzeugfonds Markt wieder erholt und können Sie sagen, dass es für 2017 mehr Chancen gibt, weitere Fonds aufzulegen?

**GUNNAR DITTMANN:** Der Flugzeugmarkt im Allgemeinen befindet sich weiterhin auf sehr stabilem Niveau und führt zu profitablen Ergebnissen für die Fluggesellschaften weltweit. Die anhaltende Niedrigzinsphase führt zu einer hohen Nachfrage nach Flugzeuginvestments durch institutionelles Anlegerkapital, was den Anbietern die Beschaffung rentierlicher Objekte erheblich erschwert. Die HEH befindet sich zurzeit in der komfortablen Situation, dass wir nicht nur der einzige Anbieter von Regionalflugzeugen sondern sogar der einzige Anbieter von Flugzeugfonds in Form eines Publikums-AIF sind. Für unsere Mitbewerber kann ich nicht sprechen, die HEH zumindest arbeitet noch an weiteren Fonds für 2017.

### Wollen Sie in diesem Fonds-Segment bleiben oder ziehen Sie in Erwägung, auch andere Beteiligungen anzulegen?

**GUNNAR DITTMANN:** HEH fokussiert sich seit 10 Jahren vor allem auf den Regionalflugzeugmarkt, da dieser aus unserer Sicht im Vergleich zu den Großraumflugzeugen wesentliche Vorteile aufweist. Insbesondere bei der Weitervermarktung gibt es eine größere Anzahl potenzieller Anschlussleasingnehmer. Auch sind die Umbaukosten deutlich geringer, da teure Entertainmentssysteme fehlen und die Kabinen überwiegend standardisiert sind. Wir sind sehr von den wirtschaftlichen Chancen der Regionalflugzeuge überzeugt und werden daher auch künftig den Hauptfokus auf Investments in diesem Marktsegment legen.

### VIELEN DANK FÜR DAS GESPRÄCH.

## Flugzeugfonds 19-HEH Palma

Die Gesellschaft wird von der Hamburg Asset Management HAM Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH verwaltet. Verwahrstelle ist die CORDES TREUHAND GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

- ✓ Die Gesellschaft investiert in ein Regionalflugzeug des Typs Bombardier CRJ 1000, das bei Vollauslastung einen niedrigen Treibstoffverbrauch von rund 3 Litern je 100 Kilometer pro Passagier aufweist.
- ✓ Der Leasingnehmer ist mit rund 4 Mio. Fluggästen in 2015 und über 70 Mio. beförderten Passagieren seit Gründung eine der größten Regionalairlines Europas.
- ✓ Die vollständige Rückführung des langfristigen Darlehens soll nach den abgeschlossenen Verträgen planmäßig in 10 Jahren, d.h. innerhalb der Laufzeit des Erstleasingvertrages, erfolgen.
- ✓ Vom amerikanischen Fachmagazin „Air Transport World“ wurde der Leasingnehmer zur besten Regionalairline der Welt 2011 gewählt.
- ✓ Die Betriebskosten des Flugzeuges einschließlich der Wartungskosten werden während des Erstleasingvertrages vollständig vom Leasingnehmer getragen.
- ✓ Der Luftverkehr gilt als Wachstumsbranche mit prognostizierten Wachstumsraten in Höhe von rund 5 % p.a. bis zum Jahr 2033, gemessen in transportierten Passagierkilometern (RPK).
- ✓ Anleger erzielen konzeptionell Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung und im geringem Umfang aus Kapitalvermögen.

## Auszahlungen (Prognose)

Bei einem Kommanditkapital in Höhe von TEUR 14.540 sieht die Prognoserechnung aus dem Betrieb und dem geplanten Verkauf des Flugzeuges insgesamt Auszahlungen vor Steuern (inkl. Veräußerungserlös) in Höhe von 186 % der Kommanditeinlage über die Fondslaufzeit (bis 31. Dezember 2030) vor.

Für die Jahre <sup>1</sup>	Auszahlungen p.a. in % der Kommanditeinlage	
2017-2026	jeweils	7,5
2027		12
2028-2030	jeweils	15
Veräußerungserlös		54
Summe		186

<sup>1</sup> Im Beitrittsjahr pro rata temporis (zeiteinteilig ab Einzahlung) | Prognoserechnungen sind kein verlässlicher Indikator für die zukünftige/tatsächliche Entwicklung.