

# DCMKONKRET

DCM FLUGZEUGFONDS

## 2 Frachtmaschine versus Passagiermaschine: **Klarer Punktsieg für das Frachtflugzeug**

*Ein detaillierter Vergleich zwischen Frachtflugzeug- und Passagierflugzeugfonds zeigt die wahren Stärken des Frachters.*



## 5 AeroLogic-Direktor Matthias Kaup im Interview: **„Mit 102 Tonnen Hongkong-Leipzig nonstop“**

*Matthias Kaup, Direktor Network Management bei AeroLogic, berichtet im Exklusiv-Interview von den ersten Erfahrungen mit der Boeing 777F und erklärt, warum das Flugzeug die ohnehin hohen Erwartungen noch übertroffen hat.*

## 6 Ohne Luftfracht geht's nicht: **Megatrend Luftfracht**

*Die Zusammenhänge und Rahmenbedingungen einer von der Globalisierung geprägten Wirtschaft bewirken, dass die Luftfracht – und moderne Frachtflugzeuge, wie die Boeing 777F – unentbehrlich sind.*

## 8 AeroLogic-Chef-Pilot Joe Moser im Interview über die Boeing 777F: **„Ein Top-Flugzeug – zuverlässig, wirtschaftlich, leistungsstark...“**



*„Die für uns wichtigste Eigenschaft der Boeing 777F ist die überragende Nutzlast bei gleichzeitig hoher Reichweite. Das alles bei konkurrenzlos wirtschaftlichen Betriebskosten und vorbildlicher Umweltfreundlichkeit.“*

*Joe Moser, Chefpilot AeroLogic*





## Frachtmaschine versus Passagiermaschine: Klarer Punktsieg für das Frachtflugzeug

**Passagier- und Frachtflugzeuge: Beide fliegen durch die Weltgeschichte. Beide blicken – dank eines wachsendes Marktes – in eine viel versprechende Zukunft. Und beide sind Gegenstand von Geschlossenen Fonds. Doch erst ein detaillierter Vergleich beider Anbauprodukte zeigt die wahren Stärken des Frachtfliegers.**

### **Luftfrachtmarkt hat beim Wachstum die Nase vorn**

Das Jahr 2009 war ein schwieriges Jahr für die Luftfrachtbranche: Letztlich musste der internationale Branchenverband IATA ein Minus von 10,1% im Vergleich zum Vorjahr verbuchen. Mit der anspringenden Weltwirtschaft jedoch fand der Luftfrachtmarkt bereits in der zweiten Jahreshälfte 2009 zurück zu alter Stärke. Er erholt sich inzwischen deutlich schneller und stärker als der Passagiermarkt, der in den vergangenen Monaten zumeist nur einen Zuwachs

im einstelligen Prozentbereich erreichte. Anders der Luftfrachtmarkt: Zumeist liegen die Zahlen seit Dezember 2009 über 20% über den Vorjahreswerten. Für das Gesamtjahr 2010 geht die Luftverkehrsorganisation IATA demzufolge von einem Wachstum von 12% für den Luftfrachtmarkt aus.

### **Luftfrachtmarkt erholt sich schnell**

Die positiven Prognosen erklären sich nicht zuletzt durch die Erholungsstärke des Cargomarktes:

Ebenso wie in vorangegangenen Krisenzeiten (Asienkrise 1998, 11. September 2001, SARS-Epidemie 2003) erholte sich der Frachtmarkt auch nach der jüngsten Wirtschafts- und Finanzkrise schneller als der Passagiermarkt und nahm nach kurzer „Verschnaufpause“ seinen nachhaltigen Wachstumskurs wieder auf (vgl. Grafik S. 3). Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Die mittels Luftfracht transportierten Güter sind in der arbeitsteiligen globalen Wirtschaft häufig unentbehrlich. Somit hat der Luftfrachtmarkt bewiesen,

Flug flight	nach to	über via	plann. sched.	erw. exp.	Schalter counter	Ausgang gate
UA 9164A / NZ 4555A						
LH 019	Frankfurt		1450		8	C15
CA 6010A / NZ 4529A / FH 9622A						
UA 8981A / SA 7537A / A3 15610						
LX 1057	Zürich		1500		8	B32
LH 5126A						
DE 6934	Palma de Mallorca		1505		9	C18
LH 051	München		1510		8	C16
A3 1565A						
NRO 612	Palma de Mallorca		1530	1600	10	C17

Flug flight	nach to	über via	plann. sched.	erw. exp.	Schalter counter	Ausgang gate
4U 7024	Dresden		1530		10	B37
4U 7084	München		1545	1645	10	B24
SK 650	Kopenhagen		1560		8	B22
LH 6046A						
DE 6706	Faro		1615		9	B39
LH 058	München		1635		8	C16
OU 5427A / CA 6124A						
LH 095	Düsseldorf		1655		8	B23
LH 104	Köln/Bonn		1725		8	B40
DE 6870	Düsseldorf		1725		9	B37



**Luftfracht überholt Passagierverkehr**

dass er sich von weltweiten konjunkturellen Entwicklungen zwar nicht abkoppeln kann, jedoch schneller als der Passagiermarkt wieder zur Normalität zurückkehrt.

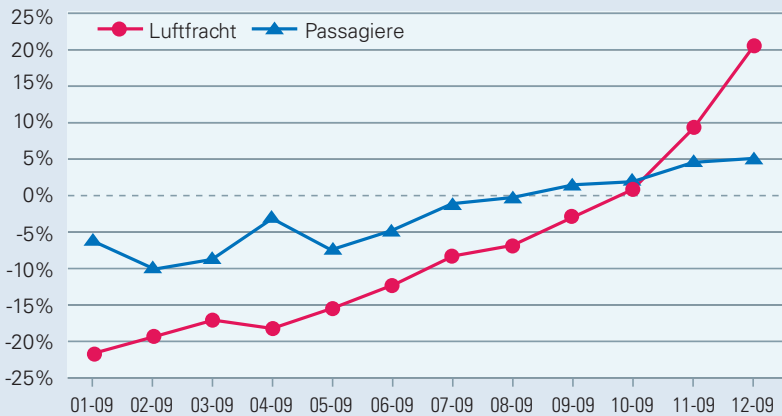
**Längere Lebensdauer spricht für Frachter**

Frachtflugzeuge – und damit die Boeing 777F als Maschine des DCM Flugzeugfonds 3 – verfügen gegenüber Passagiermaschinen über eine deutlich längere Lebensdauer. Geht man bei Passagiermaschinen von einer Nutzungsspanne von 20 bis maximal 30 Jahren aus, bringen es Frachtmaschinen auf 35 bis 40 Jahre. Passagierflugzeuge bleiben nach Ende ihrer Zeit im Passagierdienst nur noch zwei Optionen offen: entweder verschrottet oder mit Millionensummen in Frachter umgebaut zu werden.

**Höherer Verkaufspreis wirkt sich positiv auf Gesamtrückfluss aus**

Die längere Lebensdauer bewirkt einen deutlich höheren Werterhalt

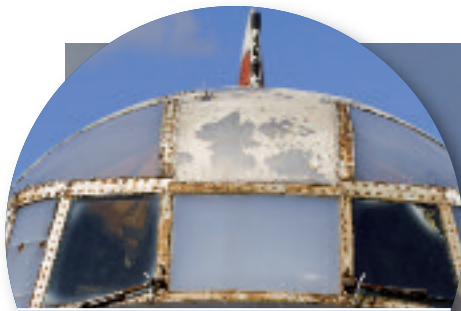
Prozentuale Veränderung gegenüber dem Vorjahreszeitraum



Quelle: Airports Council International, 2010

des Flugzeuges, der für einen hohen Verkaufspreis der Frachtmaschine am Ende der Fondslaufzeit spricht. Die hieraus resultierende hohe Schlussauswertung bewirkt damit einen attraktiven Gesamtmittelrückfluss. Mit der höheren Nutzungsdauer gleicht sich auch der höhere Kaufpreis einer Frachtmaschine aus, der aufgrund der marktbeherrschenden Stellung von Boeing im Frachtermarkt Ausdruck einer abweichenden Preispolitik der

Hersteller bei Frachtern und Passagierflugzeugen ist. Bei den großen Frachtmaschinen, wie der Boeing 777F, verfügt Boeing über eine dominierende Marktposition, so dass beim Kauf einer Maschine den Rabattverhandlungen nicht die Bedeutung zufällt wie bei Passagierversionen, wo neben Airbus und Boeing auch andere Hersteller stark miteinander konkurrieren.



## Aufwändiger Umbau

Annähernd **vier Monate** dauert es, bis aus einem alten Passagierflugzeug ein Frachtflugzeug geworden ist.



*Kostspielige Herausforderungen, die der Frachtflieger nicht kennt: veraltete Entertainment-Systeme, ein aus der Mode gekommenes Innenleben und durchgessene Sitze, die nach Ablauf des Leasingvertrages eines Passagierflugzeuges ausgetauscht werden müssen.*

### Bei Anschlussleasing oder Verkauf: Klarer Vorteil für den Frachter

Ein wichtiger, jüngst vermehrt ins Rampenlicht gerückter, positiver Aspekt ist die hohe Flexibilität der Frachtmaschinen. Will heißen: Bei einem Wechsel des Leasingnehmers oder Verkauf der Maschine ist lediglich das Logo auf der Außenhülle der Maschine auszutauschen – und schon kann das Flugzeug ohne lange Stillstandszeiten und hohe Investitionen in einer neuen Flotte abheben.

Bei einem Passagierflugzeug dagegen gestaltet sich der Mieterwechsel erheblich aufwändiger, da hier im Gegensatz zur reinen Funktionalität eines Frachtflugzeuges – nämlich Waren zu transportieren – andere Aspekte in den Vordergrund rücken. So spielen hier der Zeitgeist, das Wohlbefinden des Passagiers während des Fluges, aber auch Marketinggesichtspunkte, wie die Lackierung des Flugzeuges („livery“) oder

die Innenausstattung in den Farben und mit Logo der Airline („branding“) eine große Rolle. Daher ist es kaum vorstellbar, dass ein 15 Jahre altes Flugzeug, das bislang z.B. für die Airline Emirates im Flugbetrieb war, ohne grundlegende Veränderungen, z.B. in den Dienst der Lufthansa, wechselt. Zumal die großen „Player“ im Luftverkehr im Regelfall sowieso auf moderne, neue Flugzeuge setzen und sich damit der Abnehmerkreis für gebrauchte Flugzeuge verringert.

Die Fluggäste der renommiertesten Airlines legen heute großen Wert auf Komfort, Ausstattung und Anmutung des Flugzeuges. Annehmlichkeiten wie Entertainment Systeme oder komfortable Sitze, aber auch eine zeitgemäße, farbliche Gestaltung des Flugzeuginnen spielen hier eine große Rolle. Diese Ausstattungsmerkmale unterliegen jedoch einer technischen, geschmacklichen und gebrauchsbedingten Alterung, so dass bei einem

Mieterwechsel hohe sog. Rekonfigurationskosten zu erwarten sind. Fachleute gehen dabei – je nach Flugzeugtyp – von Kosten um die USD 10 Mio. aus, bei einem Großraumflugzeug, wie dem A380, sogar bis zu USD 40 Mio.

### Das Wichtigste in Kürze:

- Der Luftfrachtmarkt wächst dynamischer als der Passagiermarkt.
- Eine längere Lebensdauer der Frachter spricht für höheren Werterhalt und damit höhere Verkaufserlöse.
- Eine Anschlussvermietung bzw. Verkauf ist durch einfachere, kostengünstige Drittverwendungsmöglichkeiten erleichtert.

**Diese aus Anlegersicht wichtigen Aspekte sprechen klar für ein Investment in einen Frachtflugzeugfonds wie den DCM Flugzeugfonds 3.**

## AeroLogic-Direktor Matthias Kaup: „Mit 102 Tonnen Hong Kong – Leipzig nonstop“

Matthias Kaup, Direktor Network Management bei AeroLogic, berichtet im Exklusiv-Interview von den ersten Erfahrungen mit der Boeing 777F und erklärt, warum das Flugzeug die ohnehin hohen Erwartungen noch übertroffen hat.



**DCM Konkret: Die Boeing 777F ist nun seit über einem Jahr im regulären Flugbetrieb bei AeroLogic. Welche Eindrücke konnten Sie in dieser Zeit gewinnen?**

Matthias Kaup: Wir haben es hier mit einem vom ersten Augenblick an sehr zuverlässigen, hochmodernem Flugzeug zu tun. Unsere schon hohen Erwartungen bezüglich der Reichweite bei maximaler Nutzlast und Treibstoffeffizienz wurden jedoch noch deutlich übertroffen.

**Wir nehmen an, auch die AeroLogic-Mitarbeiter freuen sich über die neue Maschine.**

Sicherlich, die Begeisterung war sehr groß, als das erste Flugzeug am 13. Mai 2009 erstmals in Leipzig/Halle landete. Sie müssen verstehen, dass viele Kollegen Monate oder gar Jahre an der Vorberei-

tung des Projektes gearbeitet hatten. Schon alleine deshalb gibt es eine hohe emotionale Bindung zu unserem ersten Flugzeug. Umso besser, wenn es sich bei unserem „Erstling“ dann auch noch um ein so exzellentes Flugzeug handelt. Der routinemäßige Flugbetrieb startete am 29. Juni 2009 und seither freuen wir uns sehr über den reibungslosen und professionellen Ablauf in allen Bereichen.

**Wie sieht denn der Flugplan aus? Wird dieser „on demand“ abgeflogen, oder fliegt die Maschine nach einem fest vorgegebenen Rhythmus?**

Wir fliegen in einem festen Flugplan an fünf Tagen von Leipzig nach Asien und am Wochenende in die USA. In Asien fliegen wir unter anderem Ziele wie Bahrain, Singapur, Seoul oder Shanghai an.

**Können Sie uns eine Vorstellung über die Zusammensetzung des Frachtgutes verschaffen? Gibt es typische Güter, die zu den einzelnen Flugzielen geflogen werden?**

Unser Kunde DHL bewegt auf allen Strecken zum überwiegenden Teil Express-Sendungen. In allen Fällen besteht die Forderung des Endkunden der DHL darin, zuverlässig und vor allem pünktlich zu liefern. Nur zu einem geringen Teil beinhaltet die Zuladung der DHL auch Standard-Fracht. Über die Ladung der Lufthansa Cargo lässt sich generell sagen, dass sie fast immer ein Spiegel des Exportgeschäftes des jeweiligen Ursprungslandes ist. So findet sich z.B. aus Deutschland ein hoher Anteil aus der Produktion der mittelständigen Industrie, wie Werkzeugmaschinen, feinmechanische Instrumente etcetera. Oder: In Hong Kong laden wir vorwiegend Elektrogeräte aller Art, aber auch Oberbekleidung.

**Und was waren bisher die höchsten Gewichte?**

Wir sind problemlos von Leipzig nach Taschkent mit 105,5 Tonnen als maximaler Nutzlast geflogen. Besonders stolz waren wir, als wir mit 102 Tonnen nonstop die Strecke von 5.500 Flugmeilen von Hongkong nach Leipzig zurücklegen konnten.





## Ohne Luftfracht geht's nicht... **Megatrend Luftfracht**

**Die Zusammenhänge und Rahmenbedingungen in einer von der Globalisierung geprägten Wirtschaft machen klar, dass die Luftfracht – und moderne Frachtflugzeuge, wie die Boeing 777F – unentbehrlich sind.**

Die Globalisierung fußt auf einer ebenso simplen, wie einträglichen Idee: Wenn es anderenorts die Möglichkeit gibt, Waren günstiger herzustellen oder herstellen zu lassen und die Transportkosten diesen Kostenvorteil nicht überkompensieren, ist das für ein Unternehmen ein gutes Geschäft. Sogar ein so gutes, dass heute nahezu alle namhaften Unternehmen der westlichen Welt die „verlängerte Werkbank“ in Schwellenländern – insbesondere Asiens – als den Lösungsansatz für bessere Margen entdeckt haben.

### **Globalisierung 2.0: Von der Einbahnstraße zum Waren-Highway**

Allerdings greift diese Betrachtung der Globalisierung heute zu kurz – denn längst ist der internationale Warenverkehr keine Einbahnstraße mehr. Vielmehr ist der ferne Osten inzwischen selbst zu einem großen Abnehmermarkt geworden – dank prosperierender Industrien und eines explosionsartig wachsenden Mittelstands in Ländern wie China oder Indien. Resultat ist – nicht

zuletzt begünstigt durch gefallene Handelsschranken – ein stetig wachsender Warenaustausch zwischen westlicher und östlicher Hemisphäre, denn: Wo eingekauft, produziert und verkauft wird, wird auch transportiert. Zu Lande, zu Wasser und in der Luft.

### **Time-to-market und Just-in-time verlangen nach schnellen Transporten**

Die eigentliche Frage ist demzufolge heute nicht mehr, ob transportiert wird, sondern auf welchem Wege. Denn entscheidend sind heute die Faktoren Zeit und Zuverlässigkeit.

Vor allem bei Produkten aus dem Telekommunikations- und EDV-Bereich, aber auch in der Modebranche sind die Produktzyklen derart verkürzt, dass an den lange Zeit üblichen Transport per Schiff nicht mehr zu denken ist. Zumal ungünstige Witterungsbedingungen oder – wie zuletzt des öfteren – Vorfälle mit Piraten die Zuverlässigkeit des Schiffstransports beeinträchtigen.

Schließlich werden gerade bei zeitgeist-sensiblen Produkten die Hauptumsätze während der ersten Wochen nach Einführung erzielt. Natürlich immer vorausgesetzt, das Produkt umrundet nicht gerade auf einem mit hoher See kämpfenden Frachtschiff das Kap der guten Hoffnung und der Konkurrenzanbieter macht mit seinem neuesten Produkt das Rennen.

Ähnliche Anforderungen nach Schnelligkeit und Zuverlässigkeit stellen natürlich auch Produktionsbetriebe, die aufgrund ihrer just-in-time-Konzepte und hieraus resultierender niedriger Lagerbestände auf eine pünktliche und zuverlässige Anlieferung von Bauteilen und Komponenten angewiesen sind.

### **Gebundenes Kapital durch zeitintensive Transporte**

Was oft vergessen wird: Ein schneller Transportvorgang gewinnt gerade in Zeiten einer restriktiven Kreditvergabe der Banken an Gewicht. Denn Waren auf dem Transportweg sind „totes Kapital“



das dem Unternehmen bei der laufenden Finanzierung des Geschäftsbetriebs fehlt.

Somit wird klar: Die Bedeutung der Luftfracht nimmt Jahr für Jahr zu und ist zu einem integralen Bestandteil der Wertschöpfungskette vieler Unternehmen geworden. Auf ihre Schnelligkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit sind heute längst nicht mehr nur Einkaufs- und Produktionsabteilungen angewiesen, sondern auch Marketing, Vertrieb und Controlling der Unternehmen.

#### **Wettbewerbsvorteile lassen Luftfracht boomen**

Damit verwundert es nicht, dass Luftfracht-Experten von einer Fortsetzung der Erfolgsstory mit einer Verfünfachung in den letzten 30 Jahren auch weiterhin ausgehen. So erwartet Airbus in seinem im September 2009 erschienenen Air Cargo Forecast – ähnlich wie der Wettbewerber Boeing in seinen

jüngsten Marktstudien – einen weiterhin stark steigenden Luftfrachtverkehr. Um 5,2% im Durchschnitt soll der Markt in den nächsten 20 Jahren wachsen, so die Luftfracht-Experten von Airbus.

#### **Veränderte Rahmenbedingungen verlangen nach neuen Flugzeugen**

Es liegt auf der Hand, dass ein steigendes Luftfrachtaufkommen und verschärfte Anforderungen an Schnelligkeit, Ladekapazität, Kosteneffizienz und Umweltverträglichkeit des Fluggerätes stellen. Sprich: Der Markt braucht neue, moderne Flugzeuge, die in diesen Disziplinen neue Maßstäbe setzen.

Im Einzelnen – und das belegen alle Studien zum Flugzeugmarkt – wird der Markt für große Frachtflugzeuge (sog. Widebodies) mit hohen Ladekapazitäten wachsen – auf Kosten kleinerer Maschinen. Da Zwischenlandungen Zeit und Geld kosten, werden Flugzeuge mit

#### **Airbus-Chef: Moderne Maschinen sind gefragt**

„Der Luftverkehr wird weiter wachsen (...). Viele Fluglinien reduzieren in der Krise ihre Kapazität durch Stilllegung älteren Geräts – moderne, öko-effiziente Flugzeuge bleiben im Einsatz und nachgefragt.“

*Airbus-Chef Dr. Thomas Enders, in FOCUS vom 31.8.2009*

hoher Reichweite gesucht – ebenso wie Maschinen mit niedrigem Kerosinverbrauch und ausgezeichneter Umweltbilanz.

**Genau diese Maschine ist die Boeing 777F, die Weltmeisterin im Dreikampf Ladekapazität, Reichweite und Kosteneffizienz, ohne die es in einer modernen Weltwirtschaft – wie ohne die Luftfracht – nicht geht.**

#### **Kostenfaktor Kerosin**

„Rohstoffexperten gehen davon aus, dass sich das Kerosin – der größte Kostenfaktor im Flugbetrieb – im kommenden Jahrzehnt dramatisch verteuern wird. Und spätestens, wenn die Krise vorbei ist, wird auch der Umweltschutz an die Spitze der politischen Agenda zurückkehren.“

*(Handelsblatt, Special Luft- und Raumfahrt, 15. Juni 2009)*



## AeroLogic-Chefpilot Joe Moser: „Ein Top-Flugzeug – zuverlässig, wirtschaftlich, leistungstark!“

Joe Moser, Chefpilot bei AeroLogic, kann auf 35 Jahre Flugerfahrung zurückblicken. Die Boeing 777F war jedoch auch für das „Urgestein“ der AeroLogic-Pilotenriege eine neue Erfahrung – und eine besonders eindrucksvolle...



**Mit der Boeing 777F haben Sie ja das modernste Fluggerät an die Hand bekommen, das es im Frachtbereich aktuell gibt. Wie sind Ihre Eindrücke?**

Die Boeing 777F zeigt selbst für Fachleute ganz erstaunliche Leistungen. Allein die Größe und das Gewicht sind beeindruckend. Die für uns wichtigste Eigenschaft ist allerdings die überragende Nutzlast bei gleichzeitig hoher Reichweite. Das alles bei konkurrenzlos wirtschaftlichen

Betriebskosten und vorbildlicher Umweltfreundlichkeit.

**Wenn wir uns ein neues Auto kaufen, müssen wir uns auch zunächst an die eine oder andere Eigenart des neuen Gefährts gewöhnen – ist das bei einem Flugzeug ebenso? Und wie werden Sie auf ein neues Flugzeug wie die Boeing 777F vorbereitet?**

Die Boeing B777 fliegt sich sehr leicht und weist im Flugverhalten und in der Bedienung große Ähnlichkeit mit anderen Boeing-Flugzeugen auf, besonders mit der viel kleineren B767. Das erleichtert die Eingewöhnung und Umschulung ungemein.

Um das Feingefühl für die Maschine zu bekommen, nutzen wir in Zusammenarbeit mit der Lufthansa Flight Training einen nagelneuen B777-Simulator in Berlin-Schönefeld, der uns optimale Bedingungen für ein hochwertiges Training bietet. Das von uns in Absprache mit dem Luftfahrtbundesamt entworfene Trainingsprogramm baut auf der Erfahrung unserer Piloten auf und legt Wert auf die Schulung höchster Sicherheitsstandards.

**Wenn Sie ein jüngerer Kollege, der die Boeing 777F noch nicht kennt, nach Ihren Eindrücken befragt – was würden Sie ihm in kurzen Worten antworten?**

Ich mache es ganz kurz: Ein Top-Flugzeug – zuverlässig, wirtschaftlich und leistungstark!

**Vielen Dank für das interessante Gespräch.**

**DCM Konkret: Herr Moser, Sie sind als Chefpilot bei AeroLogic ein „alter Hase“ in diesem Geschäft: Wie lange sind Sie denn als Pilot schon aktiv?**

Joe Moser: Ich bin seit 1974 als Pilot tätig, zunächst auf kleineren Jets und seit 1982 auf großen Airlines. In diesen 37 Jahren habe ich über 23.000 Flugstunden auf 8 verschiedenen Flugzeugmustern gesammelt.