



DCM Flugzeugfonds 3

Fragen und Antworten

zu Partnern und Verträgen, Luftfrachtmarkt, Fondsobjekt und der Beteiligung



INHALT



A Die Partner und die Verträge 3



B Der Luftfrachtmarkt 10



C Das Fondsobjekt 14



D Die Beteiligung 16



A. Die Partner und die Verträge

A1. In welches Anlageobjekt investiert der DCM Flugzeugfonds 3?

Der Fonds investiert in eine neue Frachtmaschine des Typs Boeing 777F, die bereits vollständig finanziert und ausgeliefert ist und seit Januar 2010 im Linienverkehr eingesetzt wird.

A2. An wen ist der Flieger vermietet und wie lange?

Der Flieger ist mit einem 10-Jahres-Vertrag an die AeroLogic GmbH vermietet, eine gemeinsame Tochtergesellschaft der Lufthansa Cargo AG (50%) und der Deutsche Post Beteiligungen Holding GmbH (50%). AeroLogic ist in das Betriebs- und Flugsystem der Mütter zu 100% eingebunden (gemäß Flight Services Agreements) und erhält im Gegenzug für ihre Luftfrachtdienste von Lufthansa Cargo AG und DHL International GmbH monatlich im voraus fest vereinbarte Zahlungsströme.



A3. Was ist ein Operate Lease-Vertrag?

Die Fondsgesellschaft ist Eigentümerin und Vermieterin des Frachtflugzeuges. AeroLogic als Leasingnehmer trägt das Betriebs-, Wartungs- und Versicherungsrisiko und ist verpflichtet, das Flugzeug nach Ablauf des Leases im neuwertigen Zustand „Full Life Condition“ an die Fondsgesellschaft zurückzuführen. Sämtliche Kosten, die durch den Betrieb des Frachtflugzeuges anfallen (einschließlich der Kosten der laufend anfallenden Instandhaltung und Instandsetzung) sind vom Leasingnehmer (AeroLogic) zu tragen.



A4. Was bedeutet „Full Life Condition“?

Dies bedeutet, dass wesentliche Flugzeugteile, wie z.B. die Trieb- und Fahrwerke, entweder mit einer Betriebsstundenanzahl von Null, also in grundüberholter Form, zurückzugeben sind oder AeroLogic für die im Rückgabezeitpunkt verbrauchte Nutzung dieser Bauteile einen finanziellen Ausgleich an die Fondsgesellschaft zu leisten hat.

A5. Was sind Flight Services Agreements (FSA)?

Flight Services Agreements sichern den FSA-Parteien (Lufthansa Cargo AG und DHL International GmbH) die Flugkapazitäten von AeroLogic. Im Gegenzug hierzu verpflichten sich Lufthansa Cargo und DHL, die monatlichen Gesamtkosten für Leasingrate, Kerosin, Betrieb, Wartung etc. anteilig an AeroLogic vorschüssig zu zahlen, unabhängig davon, in welchem Umfang bzw. in welchem Auslastungsgrad die beiden Partner das Frachtflugzeug nutzen. Zusammenfassend bedeutet das für die Fondsgesellschaft, dass AeroLogic sämtliche Kosten erstattet bekommt und somit auch die Leasingraten an die Fondsgesellschaft gesichert sind. Die Fondsgesellschaft trägt somit lediglich das Bonitätsrisiko der Lufthansa und der Deutschen Post.

A6. Der Leasingvertrag ist mit AeroLogic geschlossen. Was passiert, wenn AeroLogic nicht mehr zahlen kann? Was ist das FSA Direct Agreement?

Das FSA Direct Agreement regelt die Rechte und Pflichten im Falle einer außerordentlichen, vorzeitigen Beendigung (z.B. wegen Nichtzahlung der Leasingraten) des Leasingvertrages. Sollte AeroLogic den 10-jährigen Leasingvertrag mit der Fondsgesellschaft nicht erfüllen können mit dem Ergebnis, dass der Vertrag vorzeitig beendet wird, haben die DHL International GmbH und die Lufthansa Cargo AG mit der Fondsgesellschaft Optionen zur Vertragsübernahme bzw. -übertragung vereinbart (FSA Direct Agreement). Unter diesem Agreement sichern sich die DHL International GmbH und Lufthansa Cargo AG den unmittelbaren Zugriff auf die Kapazität der Frachtmaschine und verpflichten sich im Gegenzug, für eine ununterbrochene Leasingratenzahlung Sorge zu tragen. Die DHL International GmbH und die Lufthansa Cargo AG haben danach die Möglichkeit, unter Beibehaltung der Flight Services Agreements den ursprünglichen Leasingvertrag jeweils durch einen neuen Vertrag zu gleichen Konditionen, jedoch mit einem anderen für die Fondsgesellschaft akzeptablen Leasingnehmer zu ersetzen. Alternativ haben diese die Möglichkeit, selbst als Leasingnehmer einen Leasingvertrag zu gleichen Konditionen mit der Fondsgesellschaft abzuschließen.



A7. Waren Deutsche Post DHL und Lufthansa Cargo nicht auch von der allgemeinen Wirtschaftskrise betroffen?

Lufthansa Cargo kommt gestärkt aus der Krise

Lufthansa Cargo konnte im ersten Halbjahr 2010 das bislang beste Ergebnis seiner Unternehmensgeschichte vorlegen: Das Unternehmen erwirtschaftete im ersten Halbjahr einen operativen Gewinn in Höhe von 144 Millionen Euro, 278 Millionen Euro mehr als im Vorjahreszeitraum. In diesem Zeitraum beförderte das Unternehmen 830.000 Tonnen Fracht und Post. Dies waren rund 20% mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 2009. Besonders stark wuchsen die Frachtmengen aus und nach Asien sowie nach Amerika. Im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik konnte Lufthansa Cargo die Transportmenge um 24,6% erhöhen, in Amerika waren es sogar 31,1%. Stephan Gemkow, Vorstand Finanzen & Aviation Services der Deutschen Lufthansa AG, freute sich über die guten Zahlen der Lufthansa-Frachttochter: „Dass sich konsequentes Kostenmanagement auch in Markterholungsphasen auszahlt, ist am Frachtgeschäft abzulesen: Lufthansa Cargo hat nach intensiven Ergebnisverbesserungsmaßnahmen das beste Halbjahresergebnis der Unternehmensgeschichte erzielt. Das ist eine tolle Leistung.“

Deutsche Post DHL: Gewinnanstieg trotz globaler Wirtschaftskrise in 2009

Der weltweit führende Post- und Logistikkonzern, Deutsche Post DHL, hat im zweiten Quartal des Geschäftsjahres 2010 ein zweistelliges Umsatzplus verbucht und damit sein Wachstumstempo im Vergleich zum Auftaktquartal noch einmal deutlich erhöht. Zugleich hat der Konzern sein operatives Ergebnis im Vorjahresvergleich nahezu verdoppelt. Der Anstieg des Konzernumsatzes gegenüber dem zweiten Quartal 2009 um 15,6% auf 12,8 Milliarden Euro wurde dabei vom Unternehmensbereich DHL getragen. Hierin spiegeln sich das erfolgreiche Neukundengeschäft, die in Folge der anhaltenden weltwirtschaftlichen Belebung deutlich gestiegenen Transportvolumina sowie positive Währungseffekte in allen DHL-Bereichen wider. Darüber hinaus haben die in den vergangenen beiden Jahren umgesetzten Restrukturierungsmaßnahmen zu höheren Margen geführt und die Rentabilität in allen Unternehmensbereichen gesteigert. Das EBIT vor Einmaleffekten des Konzerns lag mit 503 Millionen Euro 95,7% über dem Vorjahreswert.



A8. Wie hoch sind die kalkulatorischen Kosten, wenn das Flugzeug nach 10 Jahren auf einen anderen Leasingnehmer übergeht (neue Lackierung etc.)?

Experten zufolge belaufen sich die Kosten auf schätzungsweise USD 20.000.

A9. Wer haftet im Falle einer Beschädigung des Flugzeuges?

Hier gibt es eine Allgefahren-Kaskoversicherung, die den Totalverlust und sonstige Schäden am Flugzeugrumpf, den Triebwerken und allen übrigen Flugzeugkomponenten mit vertraglich definierten Mindestsummen (Flugzeugkaufpreis abzüglich bestimmter Abschlagsbeträge über die Laufzeit des Leasingvertrags) abdeckt.

A10. Welche Routen fliegt die AeroLogic?

Die Frachtflugzeugflotte von AeroLogic ist in das Streckennetz der Muttergesellschaften eingebunden. Die acht Frachtflugzeuge von AeroLogic fliegen im Dienste von DHL wochentags von Leipzig aus asiatische Ziele an. An Wochenenden pendeln sie von Frankfurt/Main aus für die Lufthansa Cargo zwischen Europa und Nordamerika.



A11. Wer ist der Flugzeugverwalter Amentum, und was sind seine Aufgaben?

Amentum Capital Ltd. mit Sitz in Dublin/Irland ist spezialisiert auf die Flugzeugverwaltung, beginnend von der Übernahme des Flugzeuges bis hin zu dessen Verkauf. Die Leistung gegenüber der Fondsgesellschaft erstreckt sich auf die laufende Verwaltung, Dokumentation und Überwachung des Leasingvertrages mit AeroLogic sowie die Anschlussvermarktung des Frachtflugzeuges mit einem weiteren Leasingnehmer und schließlich den Verkauf des Frachtflugzeuges. 9 Monate vor Ablauf des Mietvertrages mit AeroLogic wird Amentum mit der Suche nach einem Käufer beginnen. Amentum verwaltet mittlerweile 32 Flugzeuge. Damit beläuft sich der Wert des verwalteten Flugzeugportfolios von Amentum auf rund USD 2,4 Mrd.

A. DIE PARTNER UND DIE VERTRÄGE





B. Der Luftfrachtmarkt

B1. Wie stellt sich aktuell die Situation am Luftfrachtmarkt dar und wie sind die Aussichten?

Das Jahr 2009 war ein schwieriges Jahr für die Luftfrachtbranche: Letztlich musste der internationale Branchenverband IATA ein Minus von 9,8% 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 zumeist nur einen Zuwachs im einstelligen Prozentbereich erreichte. Anders der Luftfrachtmarkt: Konstant wächst er mit zweistelligen Prozentzahlen gegenüber den Vorjahreswerten. Die Verkehrszahlen der Luftfracht übertreffen seit Sommer 2010 wieder diejenigen aus dem Jahr 2008 – haben also das Vorkrisenniveau überschritten. Ein starkes Wachstum verbuchten auch die Ein- und Ausladungen auf deutschen Flughäfen. Sie stiegen im dritten Quartal 2010 um nahezu 30% gegenüber dem Vorjahresquartal.

Einher mit dem starken Wachstum des Luftfrachtmarktes geht auch ein Anstieg der Frachtraten am Luftfrachtmarkt. Nach Mitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 16.12.2010 lagen die Preise für von deutschen Flughäfen abgehende Luftfrachttransporte im dritten Quartal 2010 durchschnittlich um 29,9% höher als im dritten Quartal 2009. Damit setzte sich die Preiserholung im Luftfrachttransport fort: Verglichen mit dem jeweiligen Vorquartal stiegen die Preise zum fünften Mal in Folge. Besonders deutlich stiegen die Frachtraten bei Flügen gegenüber dem Vorjahresquartal nach Südkorea (+ 59,7%) und nach China (+ 51,7%) – also zu zwei Destinationen der AeroLogic-Flugzeuge im Winterflugplan 2010/2011.

Für das Jahr 2010 hat die IATA ihre Prognosen für das Luftfrachtaufkommen auf ein Wachstum von 18,5% im Jahresdurchschnitt angehoben und erwartet für die gesamte Luftfahrtbranche einen Gewinn von USD 8,9 Mrd. Für die Jahre 2011 bis 2013 rechnet der Luftfahrtverband mit Wachstumsraten zwischen 5,3% und 6,4%. Diese Werte liegen im Bereich sowohl der langfristigen Entwicklung der Luftfracht in der Vergangenheit als auch der Prognose des Flugzeugbauers Boeing, der seine Erwartungen für die kommenden zwei Dekaden auf ein durchschnittliches Plus von 5,9% pro Jahr angehoben hat (Quelle: Boeing World Air Cargo Forecast 2010-2011).

B2. Was spricht für eine Beteiligung an einer Frachtmaschine statt an einer Passagiermaschine?

Höhere Wachstumschancen:

Gemäß „Boeing Current Markt Outlook 2010-2029“ vom Juli 2010 wird im Luftfrachtverkehr ein Wachstum von 5,9% p.a. im Gegensatz zum Passagierflugverkehr von 5,3% p.a. für die nächsten 20 Jahre erwartet.

Höhere Drittvermietungsfähigkeit:

Im Gegensatz zu einer Passagiermaschine bietet das Frachtflugzeug den Vorteil einer kostengünstigen und schnellen Umgestaltung bei einer „Drittnutzung“ bzw. Weitervermietung. Wenn der Nutzer bei einer Passagiermaschine wechselt, ist dies mit wesentlich höheren Umbaukosten verbunden als bei einem Frachtflugzeug.

Längere Lebensdauer von Frachtflugzeugen und damit erhöhte Werthaltigkeit:

Die Frachtmaschine kann ca. 10 Jahre länger (insgesamt 40 Jahre) fliegen als eine Passagiermaschine und weist damit eine höhere Werthaltigkeit auf.





Höhere Vermarktungschancen gegenüber einem Passagierflugzeug:

Aufgrund der stetigen Veralterung der aktuellen Frachterflotte wird in den kommenden Jahren eine hohe Nachfrage nach neuen und effizienten Frachtflugzeugen, wie sie die Boeing 777F darstellt, erwartet („Boeing Current Markt Outlook 2010-2029“).

Starke Partner des Fonds:

Lufthansa Cargo und DHL sind international führende Logistik- und Transportunternehmen und weltweit bekannt. Lufthansa Cargo ist eine der größten Frachtfluggesellschaften im internationalen Luftverkehr, DHL ist weltweiter Marktführer für internationalen Expressversand und Überlandtransport sowie die internationale Luftfrachtbeförderung.

Effizientes Investment des Fonds:

Investition in ein neues, unübertroffen effizientes, kostengünstiges Frachtflugzeug mit hohem Werterhalt.

Alleinstellung am Markt für große Frachtmaschinen

Boeing verfügt über eine sehr starke Stellung im Frachtmaschinenmarkt: 90% des weltweiten Luftfrachtaufkommens werden mit Boeing-Frachtern befördert. Die neue Boeing 777F verfügt sogar über eine Alleinstellung im Markt für große Frachtmaschinen, da Mitbewerber von Boeing, insbesondere Airbus,



kein Flugzeug mit ihren Eigenschaften anbieten können. Damit stellt sie ein einzigartiges Angebot für kostenbewusste Luftfrachtgesellschaften dar. Da am Passagierflugzeugmarkt eine Vielzahl von Wettbewerbern miteinander in Konkurrenz stehen, ist ein solches Alleinstellungsmerkmal – und damit diese Einzigartigkeit – nicht zu erreichen.



C. Das Fondsobjekt

C1. Was hat die Boeing 777F gekostet?

Der Flugzeugkaufpreis belief sich bei Auslieferung im Dezember 2009 auf 163.568.167 USD.

C2. Wie lange kann die Maschine fliegen?

Bis zu 40 Jahre kann eine Frachtmaschine eingesetzt werden.

C3. Warum ist eine Frachtmaschine teurer als eine Passagiermaschine? Und warum ist der Restwert bei einer Passagiermaschine geringer?

Ein Frachtflugzeug hat eine längere Lebensdauer als vergleichbare Passagierversionen. Wenn man den „Wert“ des Flugzeugs als den Barwert der während der Lebensdauer eines Flugzeugs erzielbaren Leasingraten betrachtet, ergibt sich aus der längeren



Lebensdauer, unter sonst gleichen Annahmen, ein höherer Wert für die Frachterversion. Anschauliche Beispiele sind, dass in der gegenwärtigen Frachterflotte Flugzeuge mit einem Alter von rund 40 Jahren weiterhin im Betrieb sind und dass man 20 Jahre alte Passagierflugzeuge zu hohen Kosten (zweistellige Millionenbeträge) in Frachtflugzeuge umbauen lässt.

Die Preispolitik der Hersteller ist bei den Frachtflugzeugen anders als bei Passagierflugzeugen. Bei den großen Frachtflugzeugen, wie beispielsweise der Boeing 777F, hat Boeing eine dominierende Marktposition (Marktanteil: 90%) inne, so dass man bei Frachtflugzeugen nicht den gleichen Rabatt erhalten kann wie bei Passagierversionen, wo Airbus, Boeing sowie andere Hersteller stark miteinander konkurrieren. Dies bestätigen auch international renommierte Gutachter, wie beispielsweise IBA (International Bureau of Aviation), AVAC (Aircraft Value Analysis Company) oder AVITAS, welche die Gutachtenwerte von Passagierflugzeugen zum Zeitpunkt der Auslieferung bzw. die Restwerte zu späteren Zeitpunkten für eine Anschlussvermietung oder einen Verkauf erheblich niedriger ansetzen als für ein vergleichbares Frachtflugzeug.



D. Die Beteiligung

D1. Wie wirken sich Kursschwankungen des USD auf meine Ausschüttungen aus?

Der Anleger kann die Ausschüttung in Euro oder US-Dollar wählen. Derjenige Anleger, der eine Euro-Ausschüttung vorzieht, trägt über die gesamte Fondslaufzeit das Risiko der nachhaltigen Entwertung des US-Dollars gegenüber dem Euro.

D2. Warum sind die laufenden Ausschüttungen steuerfrei?

Der DCM Flugzeugfonds 3 hat eine 10jährige Fondslaufzeit und erwirtschaftet gewerbliche Einkünfte über die Fondslaufzeit. Die laufenden Auszahlungen in Höhe von 7,0% p.a. bezogen auf das Kommanditkapital sind über die Fondslaufzeit aufgrund der vorhandenen Verlustvorträge steuerfrei.

D3. Wie errechnet sich die Besteuerung im Veräußerungsjahr 2019?

Im letzten Jahr der Fondslaufzeit verbraucht sich der Verlustvortrag durch Realisierung eines Veräußerungsgewinns aus dem Verkauf des Frachtflugzeuges, so dass der in der Schlussauszahlung im Jahr 2019 enthaltene Gewinn der Gesellschaft zu dem dann geltenden persönlichen Steuersatz auf Anlegerebene steuerpflichtig ist.

Die prognostizierte Ausschüttung im Jahr 2019 in Höhe von 104% p.a. bezogen auf das Kommanditkapital setzt sich rechnerisch zusammen aus der laufenden Ausschüttung in Höhe von 7% p.a. bezogen auf das Kommanditkapital (vgl. Frage D2.) und einer Schlussauszahlung in Höhe von rd. 97% bezogen auf das Kommanditkapital. Die Schlussauszahlung setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen: Prognostizierter Verkaufserlös des Frachtflugzeuges in Höhe von USD 129 Mio., abzüglich der Vermarktungskosten für den Verkauf des Frachtflugzeuges in Höhe von 1,1% bezogen auf den Verkaufserlös, die dem Asset Manager Amentum zufließen, abzüglich der Restdarlehensvaluta in Höhe von rd. 32 Mio. USD, abzüglich der Gewerbesteuerzahlung, abzüglich eines IHK-Beitrages und abzüglich der Kosten, die im Zusammenhang mit der Liquidation der Fondsgesellschaft entstehen.

D3. Wie ist die steuerliche Struktur des Fonds?

Die Fondsgesellschaft erzielt aufgrund ihrer gewerblichen Prägung gewerbliche Einkünfte gemäß § 15 Abs. 3 Nr. 2 EStG. Wegen der steuerlichen Transparenz der Fondsgesellschaft werden die gewerblichen Einkünfte den Anlegern zugerechnet. Die gewerblichen Einkünfte unterliegen der Gewerbesteuer auf Ebene der Fondsgesellschaft, welche jedoch auf Ebene des Anlegers auf die Einkommensteuer angerechnet wird.

Ein steuerpflichtiger Gewinn entsteht prognosegemäß erstmals nach Veräußerung des Flugzeuges im Schlussjahr 2019. Die Verrechnung mit dem bis dahin aufgelaufenen Verlustvortrag führt zu einer Minderung des steuerpflichtigen Gewinns im Jahr 2019. Die



Einkommensteuerbelastung der Anleger reduziert sich infolge der Gewerbesteueranrechnung gemäß § 35 EStG um die von der Fondsgesellschaft geleistete Gewerbesteuer. Dadurch verringert sich im Schlussjahr 2019 die effektive Einkommensteuerbelastung prognosegemäß auf 24% der Einkünfte bei einem angenommenen Einkommensteuersatz in Höhe von 42% zzgl. Solidaritätszuschlag. Zur individuellen Besteuerung auf Anlegerebene wird auf die Sensitivitätsanalyse im Prospekt auf Seite 73 verwiesen.

D5. Was passiert, wenn die Verzinsung der Liquiditätsreserve geringer wäre als prognostiziert?

Die angenommenen Zinssätze von 1,5% p.a. bzw. 3% p.a. für die Verzinsung der Liquiditätsreserve sind Durchschnittszinssätze für das Jahr 2011 bzw. für die restliche Fondslaufzeit. Für die Jahre 2009 und 2010 weist die Prognoserechnung die tatsächlich vereinnahmten Zinsen auf. Über unseren Fremdfinanzierungspartner Crédit Agricole CIB (ehemals: Calyon) stehen dem Fonds verschiedene Anlagemöglichkeiten zur Verfügung. Eine geringere Verzinsung der Liquiditätsreserve könnte sich negativ auf die geplanten Ausschüttungen auswirken.

D6. Wie stellen sich nach Auslieferung des Flugzeuges die Höhe des Kaufpreises, der Leasingraten und der Fremdkapitalzinsen dar?

Bei Auslieferung des Flugzeuges wurden – wie im Verkaufsprospekt beschrieben – anhand des am 18.12.2009 festgestellten 10-Jahres-USD-Swapsatzes von 3,64% p.a. der Kaufpreis des Flugzeuges, die Fremdkapitalzinsen und die Leasingraten fixiert. In der Prognoserechnung des Verkaufsprospekts wurde der maßgebliche USD-Swapsatz mit 4,0% p.a. angesetzt.

Leasingrate: Die monatliche Leasingrate beträgt USD 1.236.736 anstelle der prospektierten Rate von USD 1.289.744.

Kaufpreis: Der prospektierte Kaufpreis von USD 166.000.000 hat sich auf USD 163.568.167 reduziert.

Fremdkapitalzinsen: Tranche A (USD 60.500.000) in Höhe von 3,90% p.a. (anstelle prospektiert: 4,375% p.a.); Tranche B (USD 32.000.000) in Höhe von 5,14% p.a. (anstelle prospektiert: 5,50% p.a.)

D7. Wann kann ich kündigen?

Die Fondslaufzeit der Beteiligungsgesellschaft ist bis zum 31.12.2019 befristet. Eine ordentliche Kündigung während der Fondslaufzeit ist nicht möglich, eine Kündigung aus wichtigem Grund bleibt hiervon jedoch unberührt.

D8. Was passiert, wenn ich als Anleger überraschend mein eingezahltes Kapital benötige?

Es besteht die Möglichkeit, die Beteiligung an einer Zweitmarktbörse zu veräußern bzw. zu übertragen. Allerdings ist nicht gewährleistet, dass dem Angebot eine Nachfrage gegenübersteht. Zudem kann die Veräußerung zu einem Wertverlust führen.

D9. Wie stellt sich der Zustand des Flugzeuges und die Situation des Fonds im Veräußerungsjahr 2019 dar?

Zum Verkauf steht dann:

- ein einzigartiges, konkurrenzloses Flugzeug in neuwertiger „Full Life Condition“;
- das keinen aufwändigen Umbauarbeiten unterzogen werden muss,
- daher schnell und ohne hohe Kosten wieder durchstarten kann und
- dessen Fremdkapitalbelastung prognosegemäß aufgrund hoher Tilgungen nur noch USD 32 Mio. beträgt.



DCM DEUTSCHE CAPITAL MANAGEMENT AG

Hopfenstraße 6 · 80335 München · Telefon: (089) 41 60 97-75 · Telefax: (089) 41 60 97-79 · E-Mail: info@dcm-ag.de · Internet: www.dcm-ag.de

Die Beteiligung ist nicht geeignet für Anleger, die eine risikolose Anlage mit fester Verzinsung und festen (Rück-)Zahlungsterminen suchen. Grundlage einer Beteiligung ist allein der von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht zur Veröffentlichung gestattete Verkaufsprospekt nebst Nachtrag Nr. 1 vom 10.01.2011, der bei der DCM Deutsche Capital Management AG, Hopfenstr. 6, 80335 München, oder als Download unter www.dcm-ag.de zur kostenlosen Abgabe bereitgehalten wird.