



DCM Flugzeugfonds 3

Aktuelle Fragen und Antworten

unter Einbeziehung aktueller wirtschaftlicher Entwicklungen

Die Partner und die Verträge

Könnte eine verschlechterte Wirtschaftslage die Mieteinnahmen des Fonds gefährden?

Nein, denn diese sind auf die Bonität der Muttergesellschaften des Leasingnehmers AeroLogic – die Deutsche Post Beteiligungen Holding GmbH und Lufthansa Cargo AG – und deren Konzernmütter Deutsche Post DHL und Deutsche Lufthansa AG abgestellt. AeroLogic hat mit der DHL International GmbH, einer Konzerngesellschaft der Deutsche Post DHL, und der Lufthansa Cargo AG (FSA-Parteien) jeweils ein so genanntes Flight Services Agreement abgeschlossen. Dieses vertragliche Konstrukt regelt den Einsatz des Frachtflugzeuges in dem jeweiligen Streckennetz der FSA-Parteien. AeroLogic erhält als Betreiber der Maschine von den beiden FSA-Parteien monatliche Zahlungsbeträge zur Deckung aller durch den Betrieb anfallenden Kosten. Unabhängig von dem Auslastungsgrad des Frachtflugzeuges leisten die FSA-Parteien anteilig die fest vereinbarten monatlichen Zahlungsbeträge an den Leasingnehmer. Dies bedeutet für die Fondsgesellschaft, dass die Mieteinnahmen unabhängig von der effektiven Nutzung der Maschine durch den Leasingnehmer gesichert sind.



Welche Regelungen würden für den Fall einer Leistungsstörung greifen?

Die Fondsgesellschaft hat mit der DHL International und der Lufthansa Cargo jeweils ein so genanntes FSA Direct Agreement abgeschlossen. Unter diesem Agreement sichern sich DHL International und Lufthansa Cargo den unmittelbaren Zugriff auf die Kapazität der Frachtmaschine und verpflichten sich im Gegenzug, für eine ununterbrochene Leasingratenzahlung Sorge zu tragen. Die DHL International und die Lufthansa Cargo haben danach die Möglichkeit, unter Beibehaltung der Flight Service 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.

Wie wirken sich mögliche Kostensteigerungen in den nächsten Jahren, z.B. bei Kerosin oder Wartung, auf das Ergebnis der Fondsgesellschaft aus?

Gar nicht. Beim Leasingvertrag zwischen der Fondsgesellschaft und dem Leasingnehmer (AeroLogic) handelt es sich um einen so genannten Operate Lease-Vertrag. Diese vertragliche Ausgestaltung bedeutet, dass der Leasingnehmer alle direkten und indirekten Kosten, die durch den Betrieb des Flugzeuges anfallen (wie beispielsweise Kerosin, Wartung, Versicherungsschutz, Personal etc.) – und damit auch das Kostensteigerungsrisiko – trägt. Somit wird das Ergebnis der Fondsgesellschaft durch Kostensteigerungen nicht beeinflusst.

Der Luftfrachtmarkt

Im Verlauf der Wirtschaftskrise 2008/2009 ist das Luftfrachtaufkommen weltweit gesunken. Würde sich eine ähnliche Entwicklung in der Zukunft und ein reduziertes Frachtaufkommen auf den Fonds auswirken?

Nein. Der Auslastungsgrad des Flugzeuges wirkt sich nicht auf die Höhe der Mieteinnahmen und nicht auf das Ergebnis der Fondsgesellschaft aus. Vielmehr greift in Phasen schwächeren Wachstums ein weiterer wichtiger Aspekt: Denn gerade dann sind Fluggesellschaften gezwungen, Kosten zu senken und eine höhere Effizienz zu erzielen. Das bedeutet tendenziell, dass alte, uneffiziente „Spritfresser“ stillgelegt und neue, hocheffiziente Flugzeuge, wie die Boeing 777F, bevorzugt werden.

Wirkt sich das 2009 gefallene Luftfrachtaufkommen auf die Langfristprognosen aus?

Nein. Auch bislang wechselten sich am Luftfrachtmarkt schwächere und stärkere Phasen ab. Der langfristige Trend war jedoch stets durch ein dynamisches Wachstum gekennzeichnet. So hat Boeing in seiner jüngsten Studie (Boeing Current Market Outlook 2010-2029) die ohnehin positiven Langfristprognosen für den Luftfrachtmarkt noch einmal angehoben und rechnet bis 2029 mit einem durchschnittlichen, jährlichen Wachstum von 5,9%. Die internationale Luftverkehrsvereinigung IATA erwartet allein für 2010 eine Wachstumsrate von 18,5% für die Luftfrachtbranche.

Das Flugzeug des Fonds: die Boeing 777F, die neue Generation am Cargohimmel

Was macht die Boeing 777F so einzigartig?

Luftfrachtunternehmen unterliegen heute mehr denn je dem Zwang der Märkte, ihre Fracht schnell und kosteneffizient zu transportieren.

Mit ihrer Kombination aus

- hoher Ladekapazität (103 Tonnen)
- Reichweite (vollbeladen über 9.000 km, mit lockerer Ladedichte über 12.000 km)
- modernstem technischen Entwicklungsstand
- aktuell konkurrenzloser Kosteneffizienz (mit Abstand niedrigste Kosten bei Cargo-Langstreckenflugzeugen)

entspricht die Boeing 777F exakt diesen Anforderungen der Luftfrachtgesellschaften. Sie gilt als das effizienteste zweistrahlige Frachtflugzeug der Welt.



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. Stand: Januar 2011