



HAMBURGISCHE TREUHANDLUNG · TROSTBRÜCKE 1 · 20457 HAMBURG

«KFirma_1»
«KFirma_2»
«Anrede_Adressfeld»
«Titel_Vorname» «KName»
«CO»
«Abteilung_Ansprechpartner»
«KStraße»
«KPLZOrt»
«KLand»

HT Hamburgische Treuhandlung GmbH & Co. KG
Trostbrücke 1
20457 Hamburg

Tel. +49 (0)40 · 34 84 22-33
Fax +49 (0)40 · 34 84 22-99

info@treuhandlung.de
www.treuhandlung.de

Hamburg, 7. August 2020
Anleger-Nr.: «Anleger_Nr»

**ACHTUNG, seit dem 27. Juli 2020
neue Anschrift:
Trostbrücke 1, 20457 Hamburg**

**MS „Donau“ GmbH & Co. KG (FLUSSFAHRT DONAU)
Ordentliche Gesellschafterversammlung 2020 im schriftlichen Verfahren**

«KBriefanrede»,

von dem persönlich haftenden Gesellschafter der MS „Donau“ GmbH & Co. KG wurden wir beauftragt, gemäß § 9 des Gesellschaftsvertrages die Gesellschafterversammlung 2020 im schriftlichen Verfahren durchzuführen.

Die Entwicklung Ihrer Beteiligungsgesellschaft entnehmen Sie bitte dem beigefügten Geschäftsbericht für das Jahr 2019, der auch über die aktuelle Situation informiert.

Wir bitten Sie, über die Beschlusspunkte auf dem ebenfalls beigefügten Stimmzettel **bis spätestens zum**

8. September 2020, 24 Uhr (eingehend)
(per Brief, Fax oder E-Mail)

abzustimmen.

Wir weisen gleichzeitig auf Ihr Recht hin, dass Sie dieser Art der Beschlussfassung widersprechen können. Gemäß § 9 Ziff. 5 des Gesellschaftsvertrages ist die Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren zulässig, wenn nicht mindestens 25% des stimmberechtigten Kommanditkapitals dieser Art der Abstimmung innerhalb von zwei Wochen nach dem Tag der Absendung dieser Ankündigung widersprechen.

Sofern wir von Ihnen keine Weisung über Zustimmung, Ablehnung oder Enthaltung zu den Beschlusspunkten erhalten, werden wir uns mit den entsprechenden Stimmen enthalten (§ 3 Ziff. 3 Treuhand- und Verwaltungsvertrag).

Nach Auswertung der Abstimmungen werden wir Sie über das Ergebnis der Gesellschafterversammlung informieren.

Abschließend bitten wir Sie nachfolgende Sachverhalte unbedingt zu beachten:

a. Geldwäschegesetz

Die HT Hamburgische Treuhandlung GmbH & Co. KG ist, wie wir Ihnen im Jahr 2016 mitteilten, gemäß **Geldwäschegesetz** (=GwG) Verpflichtete. Eine wesentliche Verpflichtung ist die Geschäftsbeziehung mit unseren Treuhandkommanditisten kontinuierlich zu überwachen.

Aus diesem Grund bitten wir Sie, neben den Ihnen bereits bekannten Mitteilungspflichten (z.B. Namens-, Adress- sowie Bankverbindungsänderungen) gemäß Gesellschaftsvertrag, uns auch über Änderungen des wirtschaftlich Berechtigten Ihrer gezeichneten Beteiligung zu informieren.

Darüber hinaus sind Sie gemäß GwG ebenfalls verpflichtet uns mitzuteilen, ob Sie oder der wirtschaftlich Berechtigte bzw. eine nahestehende Person eine politisch exponierte Person (PEP) ist.

b. FATCA und CRS

Wenn Sie in den USA oder einem anderen Land als der Bundesrepublik Deutschland steuerlich ansässig sein sollten **und uns dies in der Vergangenheit nicht mitgeteilt haben**, bitten wir Sie, uns zeitnah darüber zu informieren.

Beachten Sie in diesem Zusammenhang bitte, dass allein der Besitz einer US-Steuer-ID (ITIN) keine US-Steuerpflicht begründet, beispielsweise wenn Sie einen Sachwert mit US-Bezug besitzen, dessen Einkünfte nicht in den USA zu versteuern sind.

Bitte überprüfen Sie, ob einer der zuvor beschriebenen Sachverhalte auf Sie zutrifft und informieren uns entsprechend. Darüber hinaus stehen wir Ihnen für Detailfragen gern zur Verfügung.

Für Ihre Bemühungen und die Teilnahme an dieser Beschlussfassung möchten wir uns bereits im Voraus bedanken, stehen Ihnen für Fragen gern zur Verfügung und verbleiben mit freundlichen Grüßen.

HT Hamburgische Treuhandlung GmbH & Co. KG

Regina Raven

Jan Bolzen

«KFirma_1» «KFirma_2» «Name», «Vorname» «Titel»
(«Anleger_Nr»), EUR «Zeichnungsbetrag_»

FRISTENDE:
8. September 2020
(24 Uhr, eingehend)

Abs.: «KFirma_1» «KFirma_2» «Titel» «Vorname» «Name» - «NStraße» - «PLZ» «Ort» - «Land»

HT Hamburgische Treuhandlung GmbH & Co. KG
Trostbrücke 1
20457 Hamburg

oder per

Fax: 040 / 34 84 2 - 299
E-Mail: info@treuhandlung.de

Stimmzettel

FLUSSFAHRT DONAU

**Ordentliche Gesellschafterversammlung 2020 der
MS „Donau“ GmbH & Co. KG
im schriftlichen Verfahren**

	Ja	Nein	Enthaltung
1. Feststellung des Jahresabschlusses zum 31.12.2019	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Entlastung des persönlich haftenden Gesellschafters für seine Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2019	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2019	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2019	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Wahl der CERTIS GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Optional: Zustimmung zum elektronischen Versand des Geschäftsberichtes nebst Jahresabschluss

<input type="checkbox"/>	Ich/Wir wünsche/n, dass mir/uns der Geschäftsbericht nebst Jahresabschluss und Lagebericht der MS „Donau“ GmbH & Co. KG (FLUSSFAHRT DONAU) künftig nicht mehr per Brief, sondern elektronisch zur Verfügung gestellt wird. Weiterhin bitte/n ich/wir darum, dass dieser an mein/unser hinterlegtes E-Mail-Postfach gesendet wird. Mir/Uns ist bekannt, dass ich/wir diesen alternativ auf der Internetseite der HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG (www.seehandlung.de) unter „Flotte“ -> „Fondsdokumente“ -> „Geschäftsberichte“ herunterladen oder einsehen kann/können. Mir/Uns ist bekannt, dass ich/wir diese Zustimmung jederzeit widerrufen kann/können.	
	E-Mail-Adresse:	«EMail»

.....
Ort, Datum

X

.....
«Unterschrift_1»

Sind Ihre Kontaktdaten noch aktuell?

Telefon: «Telefon»

Mobil: «Mobil»

FLUSSFAHRT DONAU

MS „Donau“ GmbH & Co. KG



Ihre Unterlagen für die Gesellschafterversammlung 2020

"Flussfahrt DONAU"

MS „Donau“ GmbH & Co. KG

Schiffstyp:	Passagier-Flussschiff (4-Sterne-Plus-Segment)
Schiffsname:	Avalon Artistry II
Bauwerft:	Scheepswerf Jac. den Breejen B.V. Hardinxveld-Giessendam, Niederlande
Baujahr:	14. Januar 2013
Kabinenanzahl je Schiff:	64 Passagierkabinen
Passagiere je Schiff:	128
Länge/Breite/Tiefgang:	110 m / 11,45 m / 1,60 m
Geschwindigkeit:	22 km/h
Geschäftsführung:	Verwaltungsgesellschaft MS „Donau“ mbH Trostbrücke 1, 20457 Hamburg Geschäftsführer: Helge Janßen
Manager:	River Services GmbH Nauenstraße 63A, CH-4002 Basel
Emissionshaus:	Hamburgische Seehandlung Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG Trostbrücke 1, 20457 Hamburg Tel.: 040 / 34 84 2-0 Fax: 040 / 34 84 2-2 98 info@seehandlung.de
Treuhandgesellschaft:	HT Hamburgische Treuhandlung GmbH & Co. KG Trostbrücke 1, 20457 Hamburg Tel.: 040 / 34 84 2-2 33 Fax: 040 / 34 84 2-2 99 info@treuhandlung.de
Beirat:	Peter Bretzger Carl-Zeiss-Str. 40, 89518 Heidenheim Tel.: 07324 / 30 36 bretzger-rechtsanwaelte@eurojuris.de Dr. Dieter Vierneisel Hörwarthstraße 13, 82152 Planegg Tel.: 089 / 89 35 61 73 dieter.vierneisel@web.de Hannes Thiede c/o F. Laeisz GmbH Trostbrücke 1, 20457 Hamburg Tel.: 040 / 36 80 80 thiede@laeisz.de

Gesellschafterversammlung 2020

“Flussfahrt DONAU“

MS „Donau“ GmbH & Co. KG

Inhalt

Tagesordnung

Bericht der Geschäftsführung

Bericht des Beirates

Jahresabschluss und Lagebericht der MS „Donau“
GmbH & Co. KG zum 31. Dezember 2019

Tagesordnung

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS „Donau“ GmbH & Co. KG

im schriftlichen Verfahren

1. Feststellung des Jahresabschlusses zum 31.12.2019
2. Entlastung des persönlich haftenden Gesellschafters für seine Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2019
3. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2019
4. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2019
5. Wahl der CERTIS GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020

Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2019

Inhaltsverzeichnis

1. Kurzer Überblick über das Geschäftsjahr 2019	3
2. Einsatz und Betrieb des Schiffes sowie Schiffsversicherungen	3
3. Marktbericht	4
4. Prospektvergleich.....	5
4.1. Liquiditätsentwicklung	5
4.2. Darlehen	6
4.3. Das handelsrechtliche Ergebnis	6
4.4. Auszahlungen	6
5. Steuerliche Verhältnisse.....	7
6. Kapitalbindung einer Musterbeteiligung.....	7
7. Blick auf das laufende Jahr und Ausblick	9

1. Kurzer Überblick über das Geschäftsjahr 2019

Das MS „Donau“ (Chartername „Avalon Artistry II“) fuhr auch im Geschäftsjahr 2019 im Rahmen seines Beförderungsvertrages für Avalon Waterways und erzielte Einnahmen aus der Personenbeförderung auf europäischen Flüssen. Der Beförderungsvertrag hatte zunächst eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 2018. Die vereinbarte Verlängerung des Vertrages läuft seit dem 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2022.

Im Laufe der Kreuzfahrtsaison 2019 wurde das Schiff auf verschiedenen Strecken auf den Flüssen Rhein, Main und Donau eingesetzt. Hoch- und Niedrigwasser sowie eine defekte Schleuse führten dazu, dass etliche geplante Reisen nicht bzw. nicht plangemäß durchgeführt werden konnten. Die darauf zurückzuführenden vertraglich vereinbarten Zahlungen an den Beförderungsnehmer für die unter Kapitel 2 aufgeführten Abweichungen ergaben Kosten für Ausfalltage und Fahrplananpassungen i.H.v. TEUR 278 (entspricht ca. 4,7% bezogen auf das Kommanditkapital).

Im Berichtsjahr wurden **Auszahlungen** in Höhe von insgesamt 2% bezogen auf das Kommanditkapital an die Gesellschafter geleistet.

Das **steuerpflichtige Ergebnis 2019** beträgt für alle Tranchen voraussichtlich **-2,07%** (bezogen auf das nominelle Kommanditkapital).

Derzeit wird die Flusskreuzfahrt- Branche überschattet von der Covid-19-Pandemie. Im westeuropäischen Fahrtgebiet hat kein einziges Schiff die Saison 2020 begonnen, sodass die Pandemie und die Bewältigung der daraus resultierenden Folgen für die gesamte Branche das dominierende Thema des Jahres 2020 ist. Näheres zu den Auswirkungen auf die Gesellschaft wird in Kapitel 7 erläutert.

2. Einsatz und Betrieb des Schiffes sowie Schiffsversicherungen

Die Kreuzfahrtsaison startete am 25. März 2019 in Amsterdam und endete am 18. Dezember 2019 in Budapest. Das Schiff wurde während der Kreuzfahrtsaison 2019 auf verschiedenen Strecken auf Rhein, Main und Donau eingesetzt.



Quelle: <http://www.avalonwaterways.com>
Reisebeispiel

In der Berichtsperiode kam es auf Grund von Hoch- und Niedrigwasser auf Rhein und Donau sowie einer defekten Schleuse zu 14 Ausfalltagen (Vorjahr: 22 Tage), an denen das Schiff nicht eingesetzt werden konnte. Aus denselben Gründen kam es an insgesamt 26 Tagen zu geringfügigen

Fahrplananpassungen (Vorjahr: 33 Tage). Das Schiff blieb ansonsten vor Havarien oder Unfällen verschont.

Es bestehen folgende Versicherungen:

<u>Art der Versicherung</u>	<u>Versicherungssummen</u>
Kasko inkl. Maschinenbruch	10.564.444 EUR
Interesseversicherung	3.697.556 EUR
P & I	1.000.000.000 USD
Krieg	14.442.000 EUR
Loss of Hire	1.134.000 EUR

Das Schiff ist gegen Kasko- und Kriegsrisiken versichert. Ferner besteht eine Versicherung gegen Einnahmeverluste bei kaskoversicherten Schäden (Loss of Hire). Gegen Haftpflichtrisiken ist das Schiff bei einem P&I Club versichert.

Im Zusammenhang mit der Kaskoversicherung konnte die Gesellschaft mit dem Schiffsmanager River Services dahingehend eine Vereinbarung treffen, dass der Schiffsmanager die Selbstbehalte (TEUR 15 pro Schadensfall) im Falle einer Inanspruchnahme von Versicherungsleistungen aus der Kaskoversicherung übernimmt und diese nicht der Gesellschaft belastet werden. Im Gegenzug dafür erhält der Schiffsmanager eine um TEUR 22,5 höhere jährliche Managervergütung. Dies entspricht demnach einer Höhe von 1,5 Selbstbehalte, welche im Falle der Inanspruchnahme der Kaskoversicherung durch die Gesellschaft zu tragen wären.

3. Marktbericht

Die europäische Flusskreuzfahrtbranche kann auf ein erfolgreiches Jahr 2019 zurückblicken. Die Zahlen weisen weiterhin auf einen steigenden Trend zur Flusskreuzfahrt hin. Die Beliebtheit dieser Reisen in Europa zeigt sich u.a. an einem Gesamtpassagieraufkommen von 1,79 Mio. Passagieren, was eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahr i.H.v. 9,3% bedeutet.

Der nordamerikanische Quellmarkt stellt weiterhin den Hauptabsatzmarkt mit einem Anteil von 36,7%, gefolgt von Deutschland mit einem Anteil von 28,3% dar. Die Passagiere aus dem Vereinigten Königreich / Irland konnten sich mit 11,8% Marktanteil als drittgrößter Quellmarkt für Flusskreuzfahrten behaupten. Erstmals auf dem vierten Platz liegen die Passagiere aus Australien/ Neuseeland (7,5%) gefolgt von den Gästen aus Frankreich (7,1%). Weiterhin steigt auch das Passagieraufkommen der chinesischen Gäste, die noch unter „Sonstiges“ (4,4%) zusammengefasst werden, dort aber die Mehrheit bilden.

Auch 2019 bleiben die Donau sowie der Rhein mit den jeweiligen Nebenflüssen die beliebtesten Fahrtgebiete weltweit. Der Rhein liegt erneut mit 37,1% (Vorjahr: 35,9%) Anteil an Passagieren knapp vor dem Fahrtgebiet Donau mit 34,5% (Vorjahr: 35,2%).

Durch das erneut erhöhte Passagieraufkommen bleibt die Anzahl an Bestellungen von Neubauten auf Vorjahresniveau. Für 2020 sind derzeit bereits 19 Ablieferungen auf dem Markt bekannt, ebenso viele wie im Vorjahr. Da ein Schiff aus dem Markt genommen wurde und ein Schiff wieder für den Markt zur Verfügung gestellt wurde, stieg die Anzahl der Schiffe von 359 in 2018 auf 378. Ebenfalls in Planung bei einigen Anbietern sind barrierefreies Reisen, Familienkreuzfahrten, Angebote speziell für jüngeres Publikum oder auch breitere/ längere Schiffe, die nur bestimmte Streckenabschnitte befahren dürfen.

4. Prospektvergleich

4.1. Liquiditätsentwicklung

Eine Gegenüberstellung des prospektierten Liquiditätsergebnisses mit dem tatsächlichen Liquiditätsergebnis zum 31. Dezember 2019 zeigt folgendes Bild (Angaben in TEUR)¹:

Liquidität des Jahres 2019	Prospekt	Ist	Abweichung	
Einnahmen aus lfd. Beschäftigung	4.002	4.268	266	6,7%
Schiffsbetriebs-/Reisekosten, Hotel-/Catering, Versicherungen	-2.257	-3.195	-938	41,6%
Schiffsmanagement	-107	-105	2	-1,9%
Summe Schiffskosten	-2.364	-3.300	-936	39,6%
Reedereiüberschuss	1.638	968	-670	-40,9%
Zinsen für Fremdfinanzierung	-234	-234	0	0,0%
Sonstige Erträge	0	6	6	
Gewerbesteuer	-96	0	96	-100,0%
Gesellschaftskosten	-131	-111	20	-15,6%
Cash-flow vor Tilgung	1.177	630	-547	-46,5%
Tilgung	-574	-574	0	0,0%
Cash-flow nach Tilgung	603	56	-547	-90,7%
Auszahlungen	-510	-117	393	-77,1%
davon Investoren	509	116	-393	-77,2%
davon Gründungsgesellschafter	1	0,3	-0,7	
Liquides Ergebnis nach Auszahlungen	93	-60	-153	-164,8%
Kumulierte Liquidität zum 31.12.2018	280	-107	-387	-138,3%
Kumulierte Liquidität zum 31.12.2019	373	-168	-541	-144,9%

Der **Reedereiüberschuss** des Jahres 2019 liegt um TEUR 670 bzw. 40,9% unter dem Prospektansatz. Die **Einnahmen** liegen - vor allem auf Grund der höheren Einnahmen für den Schiffsbetrieb auf Grund einer längeren Saison - um TEUR 266 über dem Prospektansatz, die **Kosten für den Schiffsbetrieb** fallen um 41,6% höher aus als im Prospekt vorgesehen. Dies ist auf die Kosten für Instandhaltung und Reparaturen (TEUR 233) sowie eine längere Saison zurückzuführen, die höhere Kosten für Hotel/ Catering und den Schiffsbetrieb verursacht.

Vor allem bedingt durch das gegenüber Prospekt schlechtere Jahresergebnis liegt die **Gewerbesteuer** mit TEUR 0 um TEUR 96 unter dem Prospektansatz und führt zu einer finanziellen Entlastung der Gesellschaft.

Von den vertragsgemäßen **Tilgungen** auf das Schiffshypothekendarlehen i.H.v. insgesamt TEUR 574 im Jahr 2019 wurden TEUR 526 geleistet. Die für Dezember 2019 vorgesehene Tilgung von TEUR 48 wurde von der finanzierenden Bank erst am 2. Januar 2020 belastet. Zwecks besserer Übersichtlichkeit wurde in der Liquiditätsrechnung unterstellt, dass diese Tilgung plangemäß im Berichtsjahr erfolgte.

Im Berichtsjahr wurden **Auszahlungen** in Höhe von insgesamt 2% bezogen auf das Kommanditkapital im Juli an die Gesellschafter geleistet.

Die **kumulierte Liquidität inkl. Kontokorrent** am 31. Dezember 2019 beträgt TEUR -168 und liegt somit um TEUR 541 bzw. 144,9% unter Prospektniveau. Dies liegt insbesondere an den hohen Kosten im Zusammenhang mit den Ausfalltagen sowie den gegenüber Prospekt höheren Kosten für Reparaturen und Instandhaltung.

¹ Wir weisen darauf hin, dass bei der Verwendung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben aufgrund kaufmännischer Rundung Differenzen auftreten können.

4.2. Darlehen

Nachfolgend wird der prospektierte Darlehensstand mit dem tatsächlichen Darlehensstand verglichen (Angaben in TEUR):

	Prospekt	Ist	Abwei- chung
Valuta Darlehen zum 31.12.	5.737	5.737	0

Die Zins- und Tilgungsleistungen auf das Schiffshypothekendarlehen wurden im Berichtsjahr 2019 plangemäß geleistet, wobei die Dezember-Tilgung in Höhe von TEUR 48 von der finanzierenden Bank erst im Januar 2020 belastet wurde.

4.3. Das handelsrechtliche Ergebnis

Nachfolgend wird das prospektierte handelsrechtliche Ergebnis dem tatsächlichen handelsrechtlichen Ergebnis 2019 gegenübergestellt (Angaben in TEUR):

Handelsrechtliches Ergebnis 2019

	Prospekt	Ist	Abweichung	
Cash-flow vor Tilgung	1.177	630	-547	-86,8%
Abschreibungen	-754	-681	73	-10,7%
handelsrechtliches Jahresergebnis	423	-51	-474	925,9%

Die Abweichung des handelsrechtlichen Ergebnisses 2019 in Höhe von TEUR 474 resultiert insbesondere aus dem gegenüber Prospekt geringerem Reedereiüberschuss.

4.4. Auszahlungen

Auszahlungen seit Auflegung des Fonds:

Jahr	Prospekt	Ist	Abweichung
2012	0,00%	1,00%	1,00%
2013	8,00%	8,00%	0,00%
2014	8,00%	8,00%	0,00%
2015	8,00%	8,00%	0,00%
2016	8,00%	8,00%	0,00%
2017	8,00%	8,00%	0,00%
2018	8,00%	8,00%	0,00%
2019	9,00%	2,00%	-7,00%
Summe	57,00%	51,00%	-6,00%

Die Anleger, die im vierten Quartal 2012 (vor der Schiffsablieferung) beigetreten sind und eingezahlt haben, hatten für das Jahr 2012 Anspruch auf eine Auszahlung in Höhe von 1% bezogen auf das Kommanditkapital. Im Prospekt (Ergebnisprognose auf Gesellschaftsebene und Ergebnisprognose für den Investor) wurde diese Auszahlung nicht berücksichtigt, da die Einwerbung von Kommanditkapital erst für das Jahr 2013 geplant war.

5. Steuerliche Verhältnisse

Die Gesellschaft wird bei dem Finanzamt Hamburg-Mitte unter den Steuernummern 48/682/01687 geführt.

Die Gesellschaft ist bis einschließlich 2018 steuerlich veranlagt. Die Gewinnermittlung erfolgt im Berichtsjahr gem. § 5 EStG anhand der Steuerbilanz der Gesellschaft.

Nachfolgend der Vergleich des prospektierten Ergebnisses mit dem tatsächlichen steuerlichen Ergebnis:

	Prospekt	Ist	Abweichung
Jahresergebnis (Handelsbilanz)	423	-51	-474
+/- Steuerbilanzkorrekturen	8	-68	-76
+/- Korrektur Gewerbesteuer	96	0	-96
Steuerliches Ergebnis	527	-119	-646
in % des nom. Kapitals	9,14%	-2,07%	-11,21%

Das **steuerpflichtige Ergebnis 2019** beträgt für alle Tranchen voraussichtlich **-2,07%** (bezogen auf das nominelle Kommanditkapital).

Individuelle Sonderbetriebseinnahmen und -ausgaben sind in diesem Betrag noch nicht enthalten.

6. Kapitalbindung einer Musterbeteiligung

Kapitalbindung zum 31.12.2019:

am Beispiel einer Beteiligung in Höhe von EUR 100.000

<u>Beitritt 2012 Tranche I</u>	in %	EUR
Pflichteinlage	-100,00%	-103.000
Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisungen	7,63%	7.856
Steuerzahlungen auf lfd. Gewinne	-17,97%	-18.511
Steuerminderzahlungen aufgrund GewSt.	5,22%	5.380
Auszahlungen	49,51%	51.000
Kapitalbindung per 31.12.2019	-55,61%	-57.275

<u>Beitritt 2012 Tranche II</u>	in %	EUR
Pflichteinlage	-100,00%	-103.000
Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisungen	7,63%	7.856
Steuerzahlungen auf lfd. Gewinne	-17,38%	-17.898
Steuerminderzahlungen aufgrund GewSt.	5,22%	5.380
Auszahlungen	48,54%	50.000
Kapitalbindung per 31.12.2019	-55,98%	-57.662

<u>Beitritt 2013 Tranche I</u>	in %	EUR
Pflichteinlage	-100,00%	-103.000
Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisungen	2,71%	2.792
Steuerzahlungen auf lfd. Gewinne	-11,42%	-11.760
Steuerminderzahlungen aufgrund GewSt.	5,22%	5.380
Auszahlungen	49,51%	51.000
Kapitalbindung per 31.12.2019	-53,97%	-55.588

<u>Beitritt 2013 Tranche II</u>	in %	EUR
--	------	------------

Pflichteinlage	-100,00%	-103.000
Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisungen	2,71%	2.792
Steuerzahlungen auf lfd. Gewinne	-10,83%	-11.152
Steuerminderzahlungen aufgrund GewSt.	5,22%	5.380
Auszahlungen	48,54%	50.000
Kapitalbindung per 31.12.2019	-54,35%	-55.980

<u>Beitritt 2013 Tranche III</u>	in %	EUR
Pflichteinlage	-100,00%	-103.000
Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisungen	2,71%	2.792
Steuerzahlungen auf lfd. Gewinne	-9,66%	-9.946
Steuerminderzahlungen aufgrund GewSt.	5,22%	5.380
Auszahlungen	46,60%	48.000
Kapitalbindung per 31.12.2019	-55,12%	-56.774

7. Blick auf das laufende Jahr und Ausblick

In der Winterpause wurden an Bord alle notwendigen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten gemäß Planung durchgeführt.

Das sich ausbreitende Covid-19-Virus wirkt sich nicht nur sehr direkt auf den Tourismus allgemein, sondern auch unmittelbar auf die Flusskreuzfahrt aus. Dabei ist insbesondere beachtlich, mit welcher Geschwindigkeit sich die Gegebenheiten geändert haben. Noch in der ersten und zweiten Märzwoche wurde uns –insbesondere den amerikanischen Markt betreffend– von einer sehr geringen Stornierungsquote seitens der Gäste berichtet und Reiseveranstalter und Schiffsmanager gingen von einem weitestgehend plangemäßen Saisonverlauf aus. Bereits etwa zwei Wochen später waren Flusskreuzfahrten in den Gebieten Rhein/Main/Donau und in Frankreich unabhängig von Stornierungen oder Absagen faktisch nicht mehr durchführbar.

Dadurch konnte die Kreuzfahrtsaison 2020 nicht gemäß Fahrplan am 6. April 2020 in Budapest beginnen. Das Schiff liegt derzeit im Hafen von Enns. Gemäß Beförderungsvertrag entfällt zeitanteilig der Anspruch des Beförderungsentgelt des Reeders im Falle der Höheren Gewalt, d.h. bei jeglichen Situationen, welche sich dem direkten Einfluss der beiden Vertragsparteien entziehen. Eine Reisewarnung des Außenministeriums der Vereinigten Staaten von Amerika und/ oder Australien ist ebenfalls maßgeblich für die Annahme Höherer Gewalt.

Wann die Reiserestriktionen aufgehoben werden ist derzeit nicht absehbar. Während europäische Veranstalter ihren Betrieb Ende Juni/ Anfang Juli wiederaufnehmen, müssen US- amerikanische Gäste noch warten, bis sie wieder nach Europa reisen dürfen. Einschätzungen des Beförderungsnehmers zufolge kann das Kreuzfahrtprogramm 2021 wie geplant stattfinden.

Es versteht sich von selbst, dass sich diese Entwicklung unmittelbar auf die Liquiditätslage und -planung der Charterer bzw. Beförderungsnehmer auswirkt. Die Rate für das erste Quartal 2020 wurde vertragsgemäß im Januar 2020 vom Beförderungsnehmer gezahlt. Da die Gesellschaft seitdem keine Einnahmen erzielt, werden notwendige Verwaltungskosten sowie der Kapitaldienst aus den Liquiditätsreserven gezahlt. Da diese Reserven nicht ausreichen, um alle anfallenden Kosten im Jahr 2020 zu begleichen, wurde ein KfW- Unternehmerkredit über TEUR 1.000 zu einem Zinssatz i.H.v. 1% aufgenommen. Der Kredit hat eine Laufzeit von drei Jahren, wobei das erste Jahr tilgungsfrei ist.

Unter Berücksichtigung der aktuellen Situation kann keine Auszahlung auf das Kommanditkapital geleistet werden.

Die Gesellschafterversammlung für das Jahr 2019 ist im schriftlichen Verfahren vorgesehen.

Hamburg, im Juni 2020

Die Geschäftsführung der
MS „Donau“ GmbH & Co. KG

MS "Donau" GmbH & Co. KG**Bericht des Beirates**

Peter Bretzger (Beiratsvorsitzender) – bretzger-rechtsanwaelte@eurojuris.de
Dr. Dieter Vierneisel (stv. Beiratsvorsitzender) – dieter.vierneisel@web.de
Hannes Thiede – thiede@laeisz.de

**über die Tätigkeit im Wirtschaftsjahr 2019
mit Ausblick auf 2020**

Liebe Mitgesellschafterinnen,
liebe Mitgesellschafter,

auch in 2019 hat der Beirat entsprechend seiner Aufgabe nach dem Gesellschaftsvertrag die persönlich haftende Gesellschafterin in Sachen der Geschäftsführung beraten. Die Geschäftsführung hat den Beirat umfassend schriftlich und telefonisch sowie auf der Beiratssitzung mündlich über die Lage der Gesellschaft und über grundsätzliche Fragen der Geschäftsführung unterrichtet.

Maßnahmen, die nach dem Gesellschaftsvertrag der Zustimmung des Beirates bedürfen, wurden eingehend beraten und erörtert. An der Beiratssitzung vom 10.05.2019 haben neben der Geschäftsführung auch der Manager, die Treuhänderin, der steuerliche Berater und der Abschlussprüfer teilgenommen, weshalb sich der Beirat allumfassend über die Lage der Gesellschaft informieren konnte.

Nachfolgend berichte ich Ihnen über die Entwicklung der Gesellschaft 2019 mit einem Ausblick auf das schwierige Jahr 2020. Im Einzelnen:

2019:

Die Kreuzfahrtsaison 2019 war für unsere Gesellschaft besser als 2018. Aufgrund von Hoch- und Niedrigwasser auf Rhein und Donau sowie einer defekten Schleuse kam es zu 14 Ausfalltagen und an insgesamt 26 Tagen zu geringfügigen Fahrplananpassungen. Havarien oder Unfälle mussten nicht beklagt werden.

Der Charterer hat das Beförderungsentgelt immer pünktlich bezahlt. Die Zins- und Tilgungsleistungen konnten planmäßig erbracht werden, auch die Verwaltungskosten waren gedeckt. Vorsichtig haben Geschäftsführung und Beirat empfohlen, statt der prospektierten 9 % lediglich 2 % an uns Anleger auszubezahlen. Die Auszahlung wurde im Dezember 2019 geleistet. „Erhöht“ wird die Auszahlung durch eine Steuererstattung aufgrund des steuerpflichtigen Ergebnisses von -2,07%. Die Vorsicht von Geschäftsführung und Beirat, die Sie mit überwältigender Mehrheit mitgetragen haben, hilft uns in der jetzigen schwierigen Zeit weiter.

2020:

Corona bedingt konnte die Kreuzfahrtsaison bisher nicht beginnen. Geschäftsführung und Beirat haben am 06.05.2020 eine Beiratssitzung per Videokonferenz abgehalten und die schwierige Situation eingehend besprochen. Ob noch in 2020 Reisen stattfinden können, vermag derzeit niemand verlässlich zu prognostizieren.

Aufgrund der fehlenden Einnahmen wird unsere Gesellschaft im Sommer in einen Liquiditätsengpass geraten, weshalb die Geschäftsführung Gespräche mit der finanzierenden Bank aufgenommen hat. Geplant ist, einen KfW-Unternehmerkredit über insgesamt €1,25 Mio. zu beantragen über eine Laufzeit von 3 Jahren mit Tilgungsfreiheit im ersten Jahr. Der Beirat hat seine Zustimmung zu dieser Kreditaufnahme bereits gegeben.

Im Hinblick auf die Liquiditätssituation kann in diesem Jahr keine Auszahlung an die Gesellschafter geleistet werden.

Die Geschäftsführung steht im ständigen Kontakt mit dem Manager und dem Charterer und wird nicht nur uns Beiräten, sondern allen Gesellschaftern zeitnah über die weitere Entwicklung berichten.

Auf der erwähnten Beiratssitzung am 06.05.2020 hat der Beirat mit der Geschäftsführung im Beisein des Abschlussprüfers den Jahresabschluss 2019 eingehend besprochen. Dieser trägt wieder den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Aus diesem Grunde sind wir mit der Geschäftsführung übereingekommen, auch die diesjährige Gesellschafterversammlung im schriftlichen Verfahren abzuhalten. Wir empfehlen den Beschlussvorlagen zuzustimmen.

Die Geschäftsführung hat im Berichtsjahr erneut gute Arbeit geleistet – hierfür ein herzliches Dankeschön im Namen aller Anleger.

Die Zusammenarbeit im Beirat mit Herrn Dr. Vierneisel und Herrn Thiede ist unverändert vertrauensvoll und äußerst angenehm.

Auch in ihrem Namen grüße ich Sie herzlich.

Peter Bretzger
-Beiratsvorsitzender-

Hamburg, den 06.05.2020

Prüfungsbericht

MS "Donau" GmbH & Co. KG
Hamburg

Jahresabschluss und
Lagebericht

zum

31. Dezember 2019

- Testatsexemplar -

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die MS "Donau" GmbH & Co. KG, Hamburg,

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS*Prüfungsurteile*

Wir haben den Jahresabschluss der MS "Donau" GmbH & Co. KG, Hamburg, bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019, der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019, sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der MS "Donau" GmbH & Co. KG, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften unter Berücksichtigung des Vermögensanlagengesetzes (VermAnlG) und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019,
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften unter Berücksichtigung des VermAnlG und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 25 VermAnlG i.V.m. § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit

Wir verweisen auf die Angaben im Risikobericht des Lageberichts, in dem die gesetzlichen Vertreter beschreiben, dass sich der Charterer aufgrund der Coronakrisen-bedingten Reiseeinschränkungen auf höhere Gewalt beruft und auf dieser Grundlage die Zahlung der Charraten ausgesetzt hat. Die beschriebenen Ereignisse deuten auf das Bestehen einer wesentlichen Unsicherheit hin, die abhängig von der Dauer der Corona-Einschränkungen bedeutsame Zweifel an der Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können und ein bestandsgefährdendes Risiko im Sinne von § 322 Abs. 2 Satz 3 HGB darstellen, da sich die Liquidität der Gesell-

schaft ohne Einnahmen kontinuierlich verringert und das Unternehmen möglicherweise zukünftig nicht in der Lage sein wird, im gewöhnlichen Geschäftsverlauf seine Vermögenswerte zu realisieren und seine Schulden zu begleichen. Unsere Prüfungsurteile sind bezüglich dieses Sachverhalts nicht modifiziert

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 25 VermAnlG i.V.m. § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Versicherungen nach § 264 Abs. 2 Satz 3 HGB und § 289 Abs. 1 HGB i.V.m. § 23 f. VermAnG, die wir vor dem Datum dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben. Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften unter Berücksichtigung des VermAnlG in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit

keit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 25 VermAnlG i.V.m. § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche

falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieses Systems der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insb. die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungs-

urteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen u.a. den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DER ORDNUNGSGEMÄSSEN ZUWEISUNG VON GEWINNEN, VERLUSTEN, EINLAGEN UND ENTNAHMEN ZU DEN EINZELNEN KAPITALKONTEN

Prüfungsurteil

Wir haben auch die ordnungsgemäße Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten, die auch die von Treuhändern verwalteten Kapitalkonten umfassen, der MS "Donau" GmbH & Co. KG, Hamburg, zum 31. Dezember 2019 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse erfolgte die Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten in allen wesentlichen Belangen ordnungsgemäß.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der ordnungsgemäßen Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten in Übereinstimmung mit § 25 Abs. 3 VermAnlG unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised) „Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“ (Stand Dezember 2013) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ordnungsgemäßen Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten“ unseres Vermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu der ordnungsgemäßen Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für die ordnungsgemäße Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die in allen wesentlichen Belangen ordnungsgemäße Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten. Für die von Treuhändern verwalteten Kapitalkonten beschränkt sich die Verantwortung der gesetzlichen Vertreter auf die Zuweisung der Gewinne, Verluste, Einlagen und Entnahmen zu dem Kapitalkonto des Treuhänders sowie auf die Einholung von Informationen zur Entwicklung der Kapitalkonten der von ihm treuhänderisch gehaltenen Anteile. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften als notwendig bestimmt haben, um die ordnungsgemäße Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten zu ermöglichen.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ordnungsgemäßen Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten ordnungsmäßig ist, sowie einen Vermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zu der ordnungsgemäßen Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 25 Abs. 3 VermAnlG unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised) „Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“ (Stand Dezember 2013) durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Zuweisung stets aufdeckt. Falsche Zuweisungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage der ordnungsgemäßen Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Zuweisungen von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Zuweisungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- beurteilen wir die Ordnungsmäßigkeit der Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Prüfung des relevanten internen Kontrollsystems und von aussagebezogenen Prüfungshandlungen überwiegend auf Basis von Auswahlverfahren.

Hamburg, 30. Juni 2020

CERTIS GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Dierk Hanfland
Wirtschaftsprüfer

gez. Martina Heinsen
Wirtschaftsprüferin

MS "Donau" GmbH & Co. KG, Hamburg
Bilanz zum 31. Dezember 2019

AKTIVA	31.12.2018		31.12.2018		PASSIVA	31.12.2018	
	EUR	EUR	EUR	TEUR		EUR	TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN					A. EIGENKAPITAL		
Sachanlagen					I. Kapitalanteile		
Flussschiff		8.856.698,00		9.538	1. Komplementäreinlage	0,00	0
B. UMLAUFVERMÖGEN					2. Kommanditeinlagen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					Festkapitalkonten (Kapitalkonten I)	5.765.000,00	5.765
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,00		49		Erfolgs Sonderkonten (Kapitalkonten II)	53.361,58	105
2. Forderungen gegen Gesellschafter	33.723,36		0		Entnahmekonten	-2.914.073,43	-2.797
3. Sonstige Vermögensgegenstände	154.065,01		119				
- davon aus Steuern: EUR 114.715,95 (Vj.: TEUR 117)						2.904.288,15	3.073
II. Guthaben bei Kreditinstituten		187.788,37	168				
		205.408,47	558		B. RÜCKSTELLUNGEN		
					Sonstige Rückstellungen	246.500,00	815
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		5.619,35	15				
					C. VERBINDLICHKEITEN		
					1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.803.543,26	6.379
					2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.872,46	5
					3. Sonstige Verbindlichkeiten	281.310,32	7
					- davon aus Steuern: EUR 5.135,51 (Vj.: TEUR 7)		
						6.104.726,04	6.391
		<u>9.255.514,19</u>	<u>10.279</u>				
						<u>9.255.514,19</u>	<u>10.279</u>

MS "Donau" GmbH & Co. KG, Hamburg
Gewinn- und Verlustrechnung für 2019

	<u>EUR</u>	<u>2018 TEUR</u>
1. Umsatzerlöse	4.268.453,17	3.808
2. Sonstige betriebliche Erträge	6.275,58	0
3. Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.300.064,15	2.879
4. Abschreibungen auf Sachanlagen	681.285,00	681
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen	110.542,45	144
6. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,00	1
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	234.051,26	256
8. Steuern vom Ertrag	<u>0,00</u>	<u>-8</u>
9. Ergebnis nach Steuern	-51.214,11	-143
10. Jahresfehlbetrag	-51.214,11	-143
11. Belastung auf Kapitalkonten	<u>-51.214,11</u>	<u>-143</u>
12. Ergebnis nach Verwendungsrechnung	<u><u>0,00</u></u>	<u><u>0</u></u>

MS „Donau“ GmbH & Co. KG
Hamburg
Anhang für das Geschäftsjahr 2019

I. ALLGEMEINE ANGABEN ZUM JAHRESABSCHLUSS

Der Jahresabschluss der MS „Donau“ GmbH & Co. KG, Hamburg (Amtsgericht Hamburg, HRA 108957) zum 31. Dezember 2019 wurde unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften des dritten Buches des HGB, des Vermögensanlagengesetzes und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages aufgestellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Von den Erleichterungen für kleine Gesellschaften gemäß § 288 i.V.m. § 267 Abs. 1 HGB wurde Gebrauch gemacht.

II. BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bewertung erfolge unter der Annahme der Fortführung der Gesellschaft (Going-Concern-Prinzip).

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, bilanziert.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sowie die liquiden Mittel wurden zu Nominalwerten angesetzt.

Die Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen und wurden unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Inanspruchnahme in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages gebildet.

Die Verbindlichkeiten wurden mit den Erfüllungsbeträgen angesetzt.

III. ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

1. Anlagevermögen

Das Schiff wird zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bilanziert. Die Abschreibung erfolgt linear über eine Nutzungsdauer von 20 Jahren. Die Anschaffungskosten enthalten aktivierte Bauzeitinsen in Höhe von TEUR 171.

2. Umlaufvermögen

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben sämtlich, ebenso wie im Vorjahr, eine Restlaufzeit von unter einem Jahr. Forderungen gegen Gesellschafter bestehen zum Abschlussstichtag in Höhe von TEUR 34 (Vj.: 0).

3. Verbindlichkeiten

Die Fristigkeiten und Besicherungen der Verbindlichkeiten sind im Verbindlichkeitspiegel dargestellt, der dem Anhang beigefügt ist. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern bestehen zum Abschlussstichtag nicht.

IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die Umsatzerlöse enthalten außergewöhnliche Erlösminderungen aufgrund von Ausfallzeiten in Höhe von TEUR 226 (Vj.: TEUR 218).

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen enthalten außergewöhnliche Aufwendungen von TEUR 52 (Vj.: TEUR 166) im Zusammenhang mit Abweichungen vom Reiseplan sowie Instandhaltungskosten in Höhe von TEUR 233 (Vj.: TEUR 364).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten im Wesentlichen die Geschäftsführungsvergütung, Rechts- und Beratungskosten und die Treuhandvergütung.

V. SONSTIGE ANGABEN

Im Geschäftsjahr wurden keine Arbeitnehmer beschäftigt.

Persönlich haftende Gesellschafterin ist die Verwaltungsgesellschaft MS „Donau“ mbH, Hamburg, mit einem Stammkapital von EUR 25.000,-. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichtes Hamburg unter der Nummer HRB 106471 eingetragen und hat keine Kapitaleinlage zu leisten.

Die Gesellschaft hat einen Management- und Bewirtschaftungsvertrag mit unbegrenzter Laufzeit geschlossen. Die jährlich zu zahlende Grundvergütung betrug im Geschäftsjahr TEUR 105.

Hamburg, 30. Juni 2020

Helge Janßen
Geschäftsführer

MS "Donau" GmbH & Co. KG, Hamburg

	1.1.2019		31.12.2019		1.1.2019		31.12.2019		31.12.2019		31.12.2018	
	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	TEUR
Entwicklung des Anlagevermögens												
Sachanlagen												
Flusschiff	13.625.692,72	0,00	0,00	0,00	13.625.692,72	0,00	4.087.709,72	681.285,00	0,00	4.768.994,72	8.856.698,00	9.538

Forderungen und Verbindlichkeiten

Die Vorjahreszahlen werden jeweils in Klammern angegeben.

A. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	Insgesamt		bis 1. Jahr		davon Restlaufzeit	
	EUR	EUR	EUR	EUR	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	(49.154,49)	(49.154,49)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)
2. Forderungen gegen Gesellschafter	33.723,36	33.723,36	0,00	0,00	0,00	0,00
	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)
3. Sonstige Vermögensgegenstände	154.065,01	154.065,01	0,00	0,00	0,00	0,00
	(118.716,89)	(118.716,89)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)
	187.788,37	187.788,37	0,00	0,00	0,00	0,00
	(167.871,38)	(167.871,38)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)

B. Verbindlichkeiten

1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.803.543,26	640.173,26	2.294.832,00	2.868.538,00	5.803.543,26	*
	(6.379.101,47)	(642.023,47)	(2.294.832,00)	(3.442.246,00)	(6.379.101,47)	
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.872,46	19.872,46	0,00	0,00	0,00	
	(5.146,75)	(5.146,75)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	
3. Sonstige Verbindlichkeiten	281.310,32	281.310,32	0,00	0,00	0,00	
	(6.802,78)	(6.802,78)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	
	6.104.726,04	941.356,04	2.294.832,00	2.868.538,00		
	(6.391.051,00)	(653.973,00)	(2.294.832,00)	(3.442.246,00)		

- * als Sicherheiten wurden bestellt:
- Schiffhypothek
 - Abtretung der Rechte und Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag
 - Abtretung der Rechte und Ansprüche aus Versicherungen

Lagebericht
über das Geschäftsjahr vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2019
der
MS „Donau“ GmbH & Co. KG, Hamburg

I. Grundlagen des Unternehmens

Die MS „Donau“ GmbH & Co. KG, Hamburg, (nachfolgend auch „*Gesellschaft*“) ist ein Emittent von Vermögensanlagen nach den Regelungen des Vermögensanlagengesetzes (VermAnlG). Gegenstand der Gesellschaft ist der Erwerb und Betrieb des Flusskreuzfahrtschiffes DONAU / „Avalon Artistry II“ (nachfolgend auch „*Schiff*“).

Der Erwerb des Schiffes durch die Gesellschaft erfolgte im Januar 2013. Die Beschäftigung des Schiffes erfolgt im Rahmen eines Beförderungsvertrages mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2018 mit der Tourama Ltd., Nassau, Bahamas (nachfolgend auch „*TLB*“) sowie einer vereinbarten Verlängerung des Beförderungsvertrages bis zum 31. Dezember 2022. Der Beförderungsnehmer TLB hat bis zum 30. Juni 2021 die Option, den Beförderungsvertrag anschließend bis zum 31. Dezember 2024 zu verlängern. In dem Beförderungsvertrag verpflichtet sich die Gesellschaft, im Rahmen der Durchführung von Kreuzfahrten die Beförderung von Passagieren mit dem Schiff für den Beförderungsnehmer als Reiseveranstalter durchzuführen. Bei TLB handelt es sich um ein Unternehmen der Avalon Waterways-Gruppe, einem US-amerikanischen Reiseveranstalter für Kreuzfahrten auf europäischen, asiatischen, südamerikanischen und afrikanischen Flüssen.

Das Management des Schiffes erfolgt durch die River Services GmbH, Basel, Schweiz (nachfolgend auch „*Schiffsmanager*“) auf Basis eines Management- und Bewirtschaftungsvertrages. River Services GmbH wird beherrscht durch die River Advice AG (nachfolgend auch „*River*“). River verwaltet und betreibt eine Flotte von ca. 100 Kreuzfahrtschiffen und erbringt nautische, technische sowie Hotel- und Catering- Management Dienstleistungen. Es handelt sich dabei um ein weltweit agierendes Managementunternehmen für Passagierschiffe im Segment der Binnenschifffahrt.

TLB und der Schiffsmanager stellen wesentliche Geschäfts- und Vertragspartner der Gesellschaft dar. Die Gesellschaft hat darüber hinaus im Jahr 2013 ein Schiffshypothekendarlehen aufgenommen und die üblichen Schiffsversicherungen (Kasko, P&I, Krieg sowie Loss-of-Hire) direkt bzw. über den Schiffsmanager abgeschlossen.

II. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Flusskreuzfahrtbranche

Die europäische Flusskreuzfahrtbranche kann auf ein erfolgreiches Jahr 2019 zurückblicken. Die Zahlen deuten weiterhin auf einen steigenden Trend zur Flusskreuzfahrt hin. Die Beliebtheit dieser Reisen in Europa zeigt sich u.a. an einem Gesamtpassagieraufkommen von 1,79 Mio. Passagieren, was eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahr i.H.v. 9,3% bedeutet.

Auch 2019 bleiben die Donau sowie der Rhein mit den jeweiligen Nebenflüssen die beliebtesten Fahrtgebiete weltweit. Der Rhein liegt erneut mit 37,1% (Vorjahr: 35,9%) Anteil an Passagieren knapp vor dem Fahrtgebiet Donau mit 34,5% (Vorjahr: 35,2%).

So wie in den vergangenen Jahren dominierte der nordamerikanische Quellmarkt das europäische Fahrtgebiet. Der Anteil der Passagiere aus den USA und Kanada blieb mit 36,7% nahezu auf Vorjahresniveau (37,7%). An zweiter Position liegt weiterhin der deutsche Quellmarkt (28,3%) gefolgt vom Vereinigten Königreich/Irland (11,8%). Erstmals auf dem vierten Platz liegen die Passagiere aus Australien/ Neuseeland (7,5%) gefolgt von den Gästen aus Frankreich (7,1%). Weiterhin steigt auch das Passagieraufkommen der chinesischen Gäste, die noch unter „Sonstiges“ (4,4%) zusammengefasst werden, dort aber die Mehrheit bilden.

Durch das erneut erhöhte Passagieraufkommen bleibt die Anzahl an Bestellungen von Neubauten auf Vorjahresniveau. Für 2020 sind derzeit bereits 19 Ablieferungen auf dem Markt bekannt, ebenso viele wie im Vorjahr. Da ein Schiff aus dem Markt genommen wurde und ein Schiff wieder für den Markt zur Verfügung gestellt wurde, stieg die Anzahl der Schiffe von 359 in 2018 auf 378. Die Bettenkapazität stieg durch den Zuwachs an Schiffen von 52.045 in 2018 um ca. 5,3% auf 54.814 Betten. Ebenso ist anhand der geplanten Bettenanzahl erkennbar, dass bei Neubauten auf größere Kabinen oder Suiten Wert gelegt wird. Die Anzahl an Neubauten der letzten Jahre hat zu einem ausgewogeneren Verhältnis an Angebot und Nachfrage nach Schiffen geführt, wodurch die Charraten angestiegen sind und kaum Schiffe auf dem Markt zum Verkauf angeboten werden. Dies könnte sich mit den zwischenzeitlich erfolgten Neubaubestellungen wieder ändern.

Die Branche trägt aufgrund der Tatsache, dass die Schiffsneubauten weit überwiegend auf deutschen und niederländischen Werften erstellt werden, auch wesentlich zur Wertschöpfung im europäischen Binnenschiffbau bei.

Insgesamt konstatierten die Reedereien und Veranstalter für den deutschen Quellmarkt, welcher aufgrund der umfangreichen Datenlage hier als Referenz verwendet wird, eine sehr gute Auslastung. Es wurde ein Wachstumsplus von ca. 9% bei einem Gesamtvolumen von 541.133 Passagieren erreicht. Insgesamt wurden ca. 653 Millionen Euro umgesetzt, was einen Anstieg von

10,5% ausmacht. Die Steigerung fällt ca. 7% geringer aus als im Vorjahr, was zum einen durch die etwas gesunkene durchschnittliche Reisedauer – 6,95 Nächte in 2019 im Vergleich zu 7,07 Nächte in 2018 - sowie die im Vergleich zum Vorjahr nur leicht gestiegene durchschnittliche Tagesrate – 173,61 Euro in 2019 im Vergleich zu 168,57 Euro in 2018 - erklärt werden kann. Ebenfalls ist der durchschnittliche Reisepreis nahezu gleichgeblieben, lag dieser 2018 bei EUR 1.191,24, wurde er 2019 auf EUR 1.207,30 angehoben, was lediglich eine Steigerung von 1,3% bedeutet. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich der Anteil jüngerer Gäste erneut deutlich erhöht. Machte 2018 noch die Altersgruppe der 66 – 75-jährigen Passagiere aus dem deutschen Quellmarkt den Großteil aus (31,1%), war der Großteil der Passagiere 2019 zwischen 56 – 65 Jahre alt. Ebenfalls verändert hat sich die Verteilung der Passagiere nach Preiskategorien. Die Kategorie „Ultra- Luxus“ sank von 4,1% auf 1%, die Kategorie „Luxus“ von 10,2% auf 3,1%. Die Anteile der Kategorien „Premium“, „Standard“ und „Budget“ stiegen hingegen jeweils um 2- 5%.

An den Wachstumszahlen lässt sich insgesamt erkennen, dass die Branche vom steigenden Interesse am Urlaub auf dem Wasser profitiert. Die Marktteilnehmer expandieren in neue Fahrtgebiete bzw. weiten diese aus, erweitern das Programm z.B. für Familien oder richten sich auch nach neuen Quellmärkten wie z.B. China aus.^{1 2}

¹ Vgl. Hader, A.; The River Cruise Fleet Handbook 2019/2020; 2019; S. 1-12 f.

² Vgl. IG RiverCruise / DRV; Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt 2019; 2019

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Weltwirtschaft lag nach der Wachstumsprognose des Internationalen Währungsfonds (nachfolgend auch „IWF“) 2019 bei 3,0% und damit auf dem niedrigsten Level seit 2008-09. Für das Jahr 2020 wird ein Wachstum von 3,4% prognostiziert. Dies resultiert aus einem Zusammenwirken verschiedener Faktoren wie z.B. Verbesserungen der wirtschaftlichen Lage in u.a. Lateinamerika sowie der angespannten Wirtschaftslage in einigen Ländern Europas.³

Die allgemeine Wirtschaftssituation in Deutschland ist für die Gesellschaft von nachgeordneter Bedeutung, vielmehr ist die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in den Ländern der wichtigen Vertragspartner TLB / Avalon Waterways (Vereinigte Staaten) und Schiffsmanager (Schweiz) von Interesse. Die Situation des Beförderungsnehmers hängt mit dem US-amerikanischen Passagierquellmarkt eng zusammen.

Gemäß der Schätzung des Internationalen Währungsfonds ist das Bruttoinlandsprodukt (nachfolgend auch „BIP“) in den USA im Jahr 2019 um 2,4% gestiegen, nach einem Wachstum von 2,9% im Vorjahr.⁴ Die Inflation betrug im Jahr 2019 1,8%, im Vorjahr betrug die Inflationsrate 2,4%.

In der Schweiz betrug das Wachstum des BIP im Jahr 2019 0,8% (Vorjahr 2,8%). Die Konsumentenpreise sind im Laufe des Jahres 2019 um 0,4% (Vorjahr: 0,9%) gestiegen.⁵ Im Januar 2015 hat die Schweizerische Nationalbank (SNB) ihre zuvor etwa seit Jahre praktizierte faktische Kopplung des Schweizer Franken (SFR) an den Euro aufgehoben, was im Ergebnis zu einer Stärkung des Schweizer Franken gegenüber dem Euro geführt hat. Diese Stärkung des Schweizer Franken hat sich tendenziell negativ auf die Schweizer Volkswirtschaft ausgewirkt.

2. Geschäftsverlauf der Gesellschaft im Berichtsjahr 2019

Das im Jahr 2013 übernommene und im Rahmen des Beförderungsvertrages der TLB zur Verfügung gestellte Schiff wurde auch im Berichtsjahr vertragsgemäß TLB überlassen. Das technische und nautische Management sowie Hotel- und Cateringleistungen wurden durch den Schiffsmannager erbracht.

Die europäische Flotte von Avalon Waterways umfasst auch im Jahre 2019 19 Flusskreuzfahrtschiffe mit einer Kapazität zwischen 128 und 166 Betten. Die Finanzierung von drei dieser Schiffe wurde von der Hamburgische Seehandlung Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG strukturiert.

³ Vgl. International Monetary Fund; World Economic Outlook; Washington D.C. 2020; Executive Summary: S. XVI

⁴ Vgl. International Monetary Fund; World Economic Outlook; Washington D.C. 2020; S. 10

⁵ Vgl. International Monetary Fund; World Economic Outlook; Washington D.C. 2020; S. 148 ff.

Im Laufe der Kreuzfahrtsaison 2019 wurde das Schiff auf verschiedenen Strecken in dem Gebiet Rhein, Main, Donau zwischen Amsterdam und Budapest eingesetzt. Die Kreuzfahrtsaison startete am 25. März 2019 in Amsterdam und endete am 18. Dezember 2019 in Budapest. Außerhalb der Saison lag das Schiff im Hafen von Enns. In der Berichtsperiode kam es auf Grund von Hoch- und Niedrigwasser auf Rhein und Donau sowie einer defekten Schleuse zu 14 (Vorjahr: 22) Ausfalltagen. Darüber hinaus kam es aus denselben Gründen an 26 Tagen zu geringfügigen Fahrplananpassungen und somit Abweichungen vom ursprünglichen Reiseplan (Vorjahr: 33 Tage). Im Laufe der Saison kam es zu keinen weiteren Havarien oder unwetterbedingten Ausfällen.

Das gemäß Lagebericht 2018 erwartete handelsrechtliche Ergebnis für das Jahr 2019 konnte auf Grund der hohen Kosten für Ausfalltage, Fahrplanabweichungen sowie Reparatur- und Instandhaltungskosten nicht erreicht werden und beträgt TEUR -51. Der Verlauf des Geschäftsjahres 2019 kann daher nicht als zufriedenstellend bewertet werden.

3. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft wird grundsätzlich durch das Beförderungsobjekt Schiff (Sachanlagevermögen, Beförderungsentgelt für die Bereitstellung des Schiffes sowie dem gegenüber stehenden Aufwendungen für bezogene Leistungen aus dem Management- und Bewirtschaftungsvertrag) und dessen Refinanzierung (Schiffshypothekendarlehen, Zinsaufwendungen und Tilgung) sowie die laufenden Verwaltungskosten der Gesellschaft bestimmt.

Ertragslage

Die Gesellschaft hat im Berichtsjahr Umsatzerlöse i.H.v. TEUR 4.268 aus dem Beförderungsvertrag mit TLB generiert (Vorjahr: TEUR 3.809). Diese fallen auf Grund der längeren Saison und dadurch gestiegenen variablen Einnahmen für den Schiffsbetrieb höher als im Vorjahr aus. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen betragen TEUR 3.300 (Vorjahr: TEUR 2.879). Die höheren Kosten sind ebenfalls auf die längere Saison zurückzuführen, wodurch höhere Kosten für Hotel/ Catering und den Schiffsbetrieb verursacht werden. Weiterhin ist das Ergebnis generell durch hohe Reparatur- und Instandhaltungskosten belastet, die höher ausgefallen sind als budgetiert. Die laufenden Verwaltungskosten (u.a. Treuhandvergütung, Buchführungs- und Steuerberatungskosten) betragen im Jahr 2019 TEUR 111 (Vorjahr: TEUR 144).

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen sind mit TEUR 234 (Vorjahr: TEUR 256) geringer als im Vorjahr, was auf die planmäßige Rückführung des Schiffshypothekendarlehens bei einem fixierten Zinssatz zurückzuführen ist.

Der Gewerbesteueraufwand betrug im Berichtsjahr TEUR 0 (Vorjahr: TEUR -8).

Die Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft weist im Berichtsjahr einen handelsrechtlichen Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 51 aus (Vorjahr: TEUR 143).

Finanzlage

Wird das Jahresergebnis i.H.v. TEUR -51 um die Abschreibungen (TEUR 681), die Veränderungen der Rückstellungen, Forderungen und Verbindlichkeiten und Darlehenszinsaufwendungen bereinigt, ergibt sich ein **Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit** von TEUR 574.

Der **Cash-flow aus Finanzierungstätigkeit** beläuft sich auf TEUR -926 und ist auf die in 2019 geleisteten Tilgungen des Schiffshypothekendarlehens (TEUR -576) sowie die erfolgten Auszahlungen an die Gesellschafter (TEUR -117) zurückzuführen. Somit ergibt sich unter Einbeziehung des Liquiditätsvortrags aus dem Vorjahr (TEUR 558) insgesamt ein Finanzmittelfonds zum 31. Dezember 2019 von TEUR 205.

Die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft war während des gesamten Geschäftsjahres gewährleistet.

Vermögenslage

Der wesentliche Vermögensgegenstand der Gesellschaft ist das Schiff, das im Januar 2013 erworben und unter Zugrundelegung einer Nutzungsdauer von 20 Jahren linear abgeschrieben wird. Die Abschreibung betrug wie im Vorjahr TEUR 681.

Das Guthaben bei Kreditinstituten betrug zum 31. Dezember 2019 TEUR 205 (Vorjahr: TEUR 558). Es besteht eine Kontokorrentlinie i.H.v. TEUR 250. Die Kontokorrentlinie wurde im Berichtsjahr nicht in Anspruch genommen.

Von den vertragsgemäßen Tilgungen auf das Schiffshypothekendarlehen i.H.v. insgesamt TEUR 574 im Jahr 2019 wurden TEUR 526 plangemäß geleistet, die für Dezember 2019 vorgesehene Tilgung von TEUR 48 wurde von der finanzierenden Bank erst am 2. Januar 2020 belastet. Damit valutiert das Schiffshypothekendarlehen Ende 2019 mit TEUR 5.785. In den folgenden Jahren ist weiterhin eine Jahrestilgung von TEUR 574 vorgesehen.

Die Bilanzsumme beträgt zum 31. Dezember 2019 TEUR 9.256 (Vorjahr: TEUR 10.279).

Das Eigenkapital beläuft sich insgesamt auf TEUR 2.904 (Vorjahr: TEUR 3.073). Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31. Dezember 2019 31,4% (Vorjahr: 29,9%).

4. Finanzkennzahlen

Die Gesellschaft ist gemäß Kreditvertrag verpflichtet, das „Debt Service Cover Ratio“ (nachfolgend auch „DSCR“) von mindestens 1,2 einzuhalten. Das DSCR ist der im sechsmonatigen Rhythmus für den jeweils zurückliegenden Berichtszeitraum von zwölf Monaten zu ermittelnde Schuldendienstdeckungskoeffizient, der als „Cash-flow vor Schuldendienst“ dividiert durch den im Berichtszeitraum zu zahlenden bzw. gezahlten Schuldendienst (fällige Tilgungsleistungen und Zinsen) definiert ist. Die Gesellschaft hat im Berichtsjahr den Mindest-DSCR nicht eingehalten.

III. Nachtragsbericht

Geschäftsvorfälle von besonderer Bedeutung, die nach dem Schluss des Geschäftsjahres eingetreten sind und sich auf die hier dargestellte Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage auswirken, haben sich nicht ergeben. Bezüglich bestandsgefährdender Tatsachen auf Grund der Covid- 19- Pandemie und deren Folgen verweisen wir auf den Prognosebericht.

IV. Prognosebericht

Für das Jahr 2020 hat der Internationale Währungsfonds auf Grund der Covid- 19- Pandemie seine Prognose bzgl. des Weltwirtschaftswachstums stark gesenkt und rechnet mit einer weltweiten Rezession (Wachstum -3,0%). Eine Erholung für die Folgejahre wird erwartet – wie stark diese ausfallen wird, hängt jedoch von der Dauer der Pandemie ab. Der IWF prognostiziert z.B. bei einer Erholung ab Mitte des Jahres 2020, dass die Weltwirtschaft 2021 um 5,8% wachsen wird. Das BIP- Wachstum der USA sinkt prognosegemäß um 5,9%, für Europa wird eine Senkung um 6,6% für 2020 erwartet. ⁶

Im Jahr 2020 werden in Europa prognosegemäß 19 neue Flusskreuzfahrtschiffe mit einer Kapazität von ca. 3.158 Betten abgeliefert, so dass von einer Erhöhung der Bettenkapazität um 5,8% im Vergleich zum Vorjahr ausgegangen werden kann.⁷ Im Vergleich zu den Vorjahren nehmen die Bestellungen von Flussschiffen wieder zu, was v.a. an der hohen Nachfrage liegt und dem kontinuierlichen Wachstum der Branche.

Die Kreuzfahrtsaison 2020 konnte nicht wie geplant im April 2020 begonnen werden. Die Flusskreuzfahrt- Branche in Europa ist zum Erliegen gekommen und es ist derzeit nicht absehbar, wann zum einen die Schiffe wieder fahren dürfen und zum anderen, wann keine Reisewarnung für US-amerikanische Gäste mehr besteht.

⁶ Vgl. International Monetary Fund; The Great Lockdown; Washington D.C. 2020; S. 7 ff.

⁷ Vgl. Hader, A.; The River Cruise Fleet Handbook 2019/2020;2019; S. EU-7 f.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft hängt im Wesentlichen von deren Einnahmen aus dem Beförderungsvertrag sowie den Ausgaben aus dem Management- und Bewirtschaftungsvertrag ab. Aufgrund des bis zum 31. Dezember 2022 abgeschlossenen Beförderungsvertrages verfügt die Gesellschaft mittelfristig über eine vertraglich gesicherte Beschäftigung und damit über regelmäßige Einnahmen. Für das Jahr 2020 muss jedoch davon ausgegangen werden, dass die Umsätze signifikant zurückgehen werden, da sich der Beförderungsnehmer auf §16 (Höhere Gewalt) des Beförderungsvertrags beruft und daher die Zahlung der Charterraten ab dem 2. Quartal 2020 weitgehend ausgesetzt hat. Dadurch werden die Finanzkennzahlen schlechter ausfallen und daher keine Ausschüttungen an die Gesellschafter möglich sein.

Um kurzfristige Liquiditätsengpässe als Folge der wirtschaftlichen Entwicklung zu kompensieren, wurde über die finanzierende Bank ein KfW- Unternehmerkredit i.H.v. TEUR 1.000 aufgenommen zu einem Zinssatz i.H.v. 1,0% p.a.. Die Kreditlaufzeit beträgt 3 Jahre, die Rückführung soll nach Ablauf des ersten Jahres beginnen.

Die Unternehmensplanung zeigt, dass die Gesellschaft insgesamt im Geschäftsjahr 2020 voraussichtlich ein negatives handelsrechtliches Jahresergebnis im sechsstelligen Bereich erzielen wird.

V. Chancen- und Risikobericht

Gegenüber dem Lagebericht über das Geschäftsjahr 01.01.2018 bis zum 31.12.2018 hat sich eine wesentliche Veränderung der Chancen- und Risikosituation der Gesellschaft ergeben.

1. Chancenbericht

Gesamtwirtschaftliche Chancen

Eine weiterhin steigende Nachfrage nach Reisen auf europäischen Flüssen durch US-amerikanische Passagiere sowie bessere gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen in den USA bzw. weiteren Heimatländern der Gäste von Flusskreuzfahrtschiffen können sich positiv auf die Nachfrage nach Urlaubsreisen und somit nach Flusskreuzfahrtschiffen auswirken.

Ertragsorientierte Chancen

Die Chance der Gesellschaft besteht darin, das Schiff nach Ablauf der derzeitigen Beschäftigung zu attraktiven Konditionen weiter zu beschäftigen bzw. zu einem attraktiven Preis zu verkaufen. Aufgrund seiner 4-Sterne-Plus Kategorisierung und der modernen Ausstattung wird es den Ansprüchen der US-amerikanischen Schiffsgäste gerecht. Im Ergebnis soll durchgängig eine hohe Auslastung des Schiffes erzielt werden, was das Schiff für potentielle Käufer bzw. Beförderungsnehmer / Charterer attraktiv macht.

Chancen durch vielfältige Konzepte

Der Altersdurchschnitt von Flusskreuzfahrtpassagieren liegt bei über 50 Jahren. Diese Altersklasse wird oft als „Best Ager“ betitelt. Ihr wird eine hohe Kaufkraft nachgesagt und entspricht in etwa der Einstiegszielgruppe für Kreuzfahrten.

Folglich ist davon auszugehen, dass bei ansonsten konstanten Rahmenbedingungen allein aufgrund der demographischen Veränderungen die Passagierzahl der Flusskreuzfahrtschiffe wachsen wird. Die Zielgruppe der Generation „50plus“ wächst nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Absatzmärkten wie zum Beispiel den USA, wie die Bevölkerungspyramiden des US Census Bureau zeigen.

Hinzu kommen Bemühungen einiger Reiseanbieter, Flusskreuzfahrtreisen vermehrt für Familien und für jüngere Leute attraktiver zu gestalten. Hierzu gehören beispielsweise explizite Schiffsreisen für Passagiere zwischen 21 und 45 Jahren, Reisen mit Koch- oder Yogakursen oder eine Kinderbetreuung an Bord.

Chancen durch die Einsatzmöglichkeiten des Schiffes

Flusskreuzfahrtschiffe können viele Jahre eingesetzt werden, teilweise bis zu 40 Jahre. Wird das Schiff - durch regelmäßige Instandhaltungs- und Renovierungsarbeiten - in einem guten Zustand erhalten, bietet sich hierdurch für die Gesellschaft die Chance, über Jahrzehnte Erträge aus Chartereinnahmen zu erzielen. Weiterhin besteht die Möglichkeit, das Schiff später in Segmenten unterhalb der 4-Sterne-Plus Kategorie oder als Hotelschiff einzusetzen.

Des Weiteren werden Flusskreuzfahrtschiffe auf allen großen Wasserstraßen Nordeuropas eingesetzt. Seit der Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals im Jahr 1992 ist eine Durchquerung Europas von Rotterdam bis ins Schwarze Meer per Schiff möglich. Aufgrund der landschaftlichen Gegebenheiten wie Tiefe, Breite und Verlauf der Flüsse sowie bauliche Begrenzungen wie Brücken und Schleusen in Kombination mit einschlägigen Bau- und Zulassungsvorschriften sind optimale Schiffsdimensionen für Fahrten auf europäischen Binnengewässern von Vorteil.

Die 110 Meter-Klasse (MS „Donau“) verfügt mit einer kürzeren Schiffslänge im Vergleich zur 135 Meter-Klasse über eine größere Flexibilität bezüglich der Einsatzgebiete, da dieser Schiffstyp auch einige Nebenflüsse und Seitenarme der großen Flüsse befahren kann.

2. Risikobericht

Bestandsgefährdende Tatsachen

Durch die weltweit auftretende Covid-19-Pandemie besteht das Risiko für die Gesellschaft, signifikant geringere Umsätze zu erzielen. Solange eine Reisewarnung – jede in irgendeiner Form veröffentlichte, an die Staatsangehörigen der USA und/oder Australiens gerichtete Warnung der Außenministerien der Vereinigten Staaten von Amerika und/oder Australiens vor Reisen in mindestens eines der Länder, auf die sich das Kreuzfahrtprogramm bezieht – bzw. ein Verbot zur Durchführung der Reisen besteht, beruft sich der Beförderungsnehmer auf höhere Gewalt und hat auf dieser Grundlage die Zahlung des Beförderungsentgelts ausgesetzt. Maßgeblich entscheidend für eine Wiederaufnahme des Betriebs sind die bestehenden Reisebeschränkungen für Staatsangehörige der USA. Es wird allerdings seitens der Geschäftsleitung davon ausgegangen, dass die Saison 2021 plangemäß stattfinden wird und der Betrieb mit Saisonbeginn im April 2021 wieder aufgenommen werden kann. Sollte diese Annahme nicht zutreffen, geht die Geschäftsleitung davon aus, dass ein weiterer Unternehmerkredit aufgenommen werden kann, um die Zahlungsfähigkeit sicherzustellen.

Die beschriebenen Ereignisse deuten auf das Bestehen einer wesentlichen Unsicherheit hin, die abhängig von der Dauer der Covid-19-Einschränkungen Zweifel an der Fähigkeit zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können, da sich die Liquidität der Gesellschaft ohne Einnahmen kontinuierlich verringert und das Unternehmen möglicherweise zukünftig nicht in der Lage sein wird, im gewöhnlichen Geschäftsverlauf seine Vermögenswerte zu realisieren und seine Schulden zu begleichen.

Gesamtwirtschaftliche und politische Risiken

Eine negative gesamtwirtschaftliche und/oder politische Entwicklung in den Heimatländern der Gäste und/oder in den Reisezielländern kann zu einer sinkenden Nachfrage nach Urlaubsreisen führen. Im Extremfall kann eine Reisewarnung – jede in irgendeiner Form veröffentlichte, an die Staatsangehörigen der USA und/oder Australiens gerichtete Warnung der Außenministerien der Vereinigten Staaten von Amerika und/oder Australiens vor Reisen in mindestens eines der Länder, auf die sich das Kreuzfahrtprogramm bezieht – zu einem kompletten Reiseausfall führen. Eine sinkende bzw. im Extremfall ausbleibende Nachfrage nach Reisen kann zu einer Reduktion bzw. einem Einnahmenausfall der Gesellschaft und/oder einer negativen wirtschaftlichen Lage bis zum Ausfall der Vertragspartner der Gesellschaft (TLB und / oder River Services) führen, so dass sie ihren vertraglichen Verpflichtungen, z.B. im Insolvenzfall, nicht nachkommen können.

Branchenspezifische Risiken

Die weitere Entwicklung der Gesellschaft hängt vor allem von der weiteren Entwicklung des Flusskreuzfahrtmarktes ab. Die Kreuzfahrtbranche gehört in der Touristik zu den wachstumsstarken Branchen, welche der hohen Marktnachfrage unter anderem durch einen weiteren Flottenausbau Rechnung trägt, wodurch ein Überangebot entstehen könnte. Dieses würde sich negativ auf die Konditionen einer Weiterbeschäftigung bzw. Veräußerung des Schiffes auswirken.

Ein weiteres branchenspezifisches Risiko besteht darin, dass eine weiterhin steigende Nachfrage nach Flusskreuzfahrten - und der damit einhergehende Flottenausbau - zu einem Engpass an qualifiziertem Fachpersonal für Flusskreuzfahrtschiffe, insbesondere bei den Kapitänen, führen kann. Dieser Personalmangel könnte zu steigenden Personal- und Schiffsversicherungskosten führen.

Die Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen oder der behördlichen Genehmigungspraxis in der Flusskreuzfahrtbranche kann zu Mehrkosten bzw. einer Reduktion der Einnahmen der Gesellschaft führen. Im Extremfall kann die Gesellschaft ihren Verpflichtungen aus dem Beförderungsvertrag nicht nachkommen, was eine Vertragskündigung durch den Beförderungsnehmer und dem damit einhergehenden Einnahmefall zur Folge hätte.

Ertragsorientierte Risiken

Durch den durch die Gesellschaft abgeschlossenen Beförderungsvertrag sowie den Management- und Bewirtschaftungsvertrag sind die Einnahmen der Gesellschaft aus der Erbringung von Beförderungsleistungen mindestens bis zum Ende des Jahres 2022 vertraglich gesichert.

Allerdings kann höhere Gewalt, wie z.B. Hoch- und Niedrigwasser, Streiks der Schleusenwärter oder Schleusenausfälle zu Anpassungen der ursprünglich vereinbarten Reisepläne und damit Zusatzkosten und/oder Einnahmefällen führen. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass es durch den Betrieb des Schiffes zu Schäden am Schiff selbst, zum Nachteil für Passagiere oder der Umwelt kommt. Im Falle, dass diese Schäden nicht versichert oder versicherbar sind bzw. die Versicherungsleistungen nicht ausreichen, besteht das Risiko, dass diese Schäden die Ertragssituation der Gesellschaft negativ beeinflussen. Weiterhin ist es nicht auszuschließen, dass die Schiffsbetriebskosten, z.B. für Instandhaltungs- und Renovierungsarbeiten, die budgetierten Kosten übersteigen und an den Beförderungsnehmer nicht weiterbelastet werden können, was sich auf die Ertragssituation der Gesellschaft negativ auswirkt.

Zinsänderungsrisiko und Liquiditätsrisiko

Der Zinssatz des Schiffshypothekendarlehens ist bis zum 28. Februar 2022 gebunden, so dass zumindest mittelfristig kein Zinsänderungsrisiko besteht.

Liquiditätsrisiken bestehen darin, dass die Gesellschaft den gegenwärtigen oder künftigen Zahlungsverpflichtungen nicht vollständig bzw. zeitgerecht nachkommen kann. So ist bspw. im Falle, dass die Gesellschaft – als Kreditnehmer des Schiffshypothekendarlehens – mit einer Monatsrate länger als zehn Bankarbeitstage im Rückstand bleibt, vereinbart, dass die finanzierende Bank den Darlehensvertrag fristlos kündigen kann. Die finanzierende Bank kann den Darlehensvertrag darüber hinaus aus einem wichtigen Grund oder im Falle, dass der Schuldendeckungskoeffizient (DSCR) unter einen Wert von 1,0 sinkt und über einen Zeitraum von einem Jahr unter diesem Wert verbleibt, fristlos kündigen. Eine solche Kündigung hätte sowohl eine Liquiditätsbelastung der Gesellschaft durch eine Vorfälligkeitsentschädigung als auch das Risiko einer zu schlechteren Konditionen möglichen bzw. im Extremfall einer nicht möglichen Refinanzierung und einer damit einhergehenden erzwungenen Schiffsveräußerung zu einem eventuell nicht günstigen Zeitpunkt zur Folge.

Der Schuldendeckungskoeffizient fiel im Berichtszeitraum Mai 2019 bis April 2020 erstmals unter einen Wert von 1,0 auf Grund der geringeren Einnahmen der Gesellschaft. Voraussichtlich liegt der Wert im kommenden Berichtszeitraum ebenfalls unter 1,0, weshalb die finanzierende Bank berechtigt ist, den bestehenden Vertrag fristlos zu kündigen. Bisher liegt kein Hinweis vor, der auf eine Kündigung der Bank hinweist

Die Liquiditätssituation der Gesellschaft kann darüber hinaus durch niedrigere Beförderungsentgelte / Charter nach Ablauf der Beschäftigung sowie künftige Schiffsbetriebskostensteigerungen gefährdet werden.

VI. Angaben nach § 24 Vermögensanlagengesetz

Im Berichtsjahr 2019 wurden Auszahlungen (Entnahmen) auf das Kommanditkapital an die beiden Gründungskommanditisten (HT Hamburgische Treuhandlung GmbH & Co. KG und Hamburgische Seehandlung Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG) der MS „Donau“ GmbH & Co. KG, i.H.v. insgesamt EUR 303,37 geleistet. Daneben wurden 2019 an Treuhandlung feste Vergütungen i.H.v. insgesamt EUR 39.525,30 gezahlt.

Die Mitglieder des Beirats erhielten im Geschäftsjahr 2019 für Ihre Tätigkeit eine feste Vergütung i.H.v. insgesamt EUR 5.943,43. Als Geschäftsführungs- und Haftungsvergütung an die persönlich haftende Gesellschafterin wurden im Berichtsjahr EUR 19.080,21 (davon EUR 19.080,21 als feste Vergütung) gezahlt.

VII. Gesamtaussage

Die Gesellschaft verfügt über Vertragspartner, mit denen bereits eine langjährige Zusammenarbeit besteht.

Zur Vermeidung eines Liquiditätsrisikos wird regelmäßig eine Liquiditätsvorschau erstellt, die einen Überblick über die Liquiditätslage der Gesellschaft und die Einhaltung des Mindestschuldendienstdeckungskoeffizienten vermittelt. Weitere Risiken werden von der Geschäftsführung überwacht, so dass die Maßnahmen zur Schadensvermeidung bzw. Reduzierung rechtzeitig eingeleitet werden können.

Zusammenfassend geht die Geschäftsführung davon aus, dass für 2020 kein Cash-flow erwirtschaftet werden kann, aus dem sämtliche fälligen Verbindlichkeiten bedient werden können. Diese werden aus vorhandener Liquidität der Vorjahre bzw. dem aufgenommenen KfW- Unternehmenskredit bedient.

Hamburg, den 30. Juni 2020

MS „Donau“ GmbH & Co. KG

Helge Janßen
-Geschäftsführer-

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, und die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.

Hamburg, 30. Juni 2020

MS "Donau" GmbH & Co. KG

Die Geschäftsführung

Helge Janßen



KAPITAL IN GUTER GESELLSCHAFT

Leitfigur der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG ist Friedrich der Große, der die Geschäftsidee einer „Seehandlung“ als erster in die Tat umsetzte und 1772 die Preußische Seehandlung gründete. Das Einzigartige am damaligen Unternehmen war es, unter einem gemeinsamen Dach Handels-schiffahrt zu betreiben und als Staatsbank die notwendigen Finanzierungsmittel zu beschaffen. Die Idee der unternehmerischen Beteiligung an großen Investitionsprojekten hat sich bewährt und als äußerst erfolgreich erwiesen: Kaufleute schließen sich zusammen, bauen und betreiben ein Schiff und teilen die Chancen und Risiken. Darauf basiert die Idee unserer Schiffsfonds.

In den zwei Jahrhunderten seit damals haben sich die Interpretation und die unternehmerische Ausrichtung einer Seehandlung weiterentwickelt. Heute konzentriert sich die HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG auf die Emission von unternehmerischen Beteiligungen – vor allem Schiffsfonds und deren Management.

Ihre Geschäftspartner sind private Geldanleger, Reedereien, Banken und Anlageberater. Die HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG gehört zur Reederei F. Laeisz Gruppe, die seit 1824 in der Schifffahrt tätig ist.

Vor diesem Hintergrund haben die HAMBURGI-SCHE SEEHANDLUNG und ihre Anleger die starken Schwankungen der Schifffahrtsmärkte der vergangenen Jahrzehnte weit überwiegend erfolgreich bewältigt.

Somit wird eine besonders knappe Ressource der Volkswirtschaft, nämlich das unternehmerische Engagement unserer Anleger, belohnt.



KAPITAL IN TREUEN HÄNDEN

Die HT Hamburgische Treuhandlung GmbH & Co. KG ist Ihr Partner bei jüngeren Beteiligungen der SEEHANDLUNGs-Gruppe. Wir sind als Treuhänder für die Investoren der Gruppe tätig und sind von der Beteiligungsgesellschaft beauftragt, uns um die Verwaltung ihrer Vermögensanlage zu kümmern; beispielsweise führen wir die Kapitalkonten der Investoren, verteilen die steuerlichen Ergebnisse und übernehmen die Auszahlungen an die Anleger.

Durch unsere räumliche und personelle Nähe zum Emissionshaus und den einzelnen Investitionsgesellschaften können wir alle auftretenden Fragen schnell und kompetent beantworten und somit im Kundensinne handeln.

Große Erfahrung in diesem Geschäftszweig und diese effiziente Organisation sind Voraussetzung für die große Kundennähe, die für unsere Gruppe typisch ist.



Hamburgische Seehandlung
Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG
Trostbrücke 1 – 20457 Hamburg
info@seehandlung.de – www.seehandlung.de



HT Hamburgische Treuhandlung GmbH & Co. KG
Trostbrücke 1 – 20457 Hamburg
info@treuhandlung.de – www.treuhandlung.de