

FLUSSFAHRT DONAU

MS „Donau“ GmbH & Co. KG



Ihre Unterlagen für die Gesellschafterversammlung 2022

"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 2022

“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 2021

Tagesordnung

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS „Donau“ GmbH & Co. KG

im schriftlichen Verfahren

1. Feststellung des Jahresabschlusses zum 31.12.2021
2. Entlastung des persönlich haftenden Gesellschafters für seine Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2021
3. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2021
4. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2021
5. Wahl der Baker Tilly GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2022

Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2021

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| 1. Kurzer Überblick über das Geschäftsjahr 2021 | 4 |
| 2. Einsatz und Betrieb des Schiffes sowie Schiffsversicherungen | 4 |
| 3. Marktbericht | 5 |
| 4. Prospektvergleich..... | 6 |
| 4.1. Liquiditätsentwicklung | 6 |
| 4.2. Darlehen | 7 |
| 4.3. Das handelsrechtliche Ergebnis | 7 |
| 4.4. Auszahlungen | 7 |
| 5. Steuerliche Verhältnisse..... | 8 |
| 6. Kapitalbindung einer Musterbeteiligung..... | 8 |
| 7. Blick auf das laufende Jahr und Ausblick | 10 |

1. Kurzer Überblick über das Geschäftsjahr 2021

Das MS „Donau“ (Chartername „Avalon Artistry II“) war auch im Geschäftsjahr 2021 im Rahmen seines Beförderungsvertrages an Avalon Waterways verchartert. 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.

In 2021 erfolgte keine **Auszahlung** an die Kommanditisten.

Das **steuerpflichtige Ergebnis 2021** beträgt für alle Tranchen voraussichtlich **-9,04 %** (bezogen auf das nominelle Kommanditkapital).

Das negative gewerbliche Beteiligungsergebnis kann vom Gesellschafter mit seinen positiven Einkünften (auch anderer Einkunftsarten) verrechnet werden. Hierdurch reduziert sich das zu versteuernde Einkommen und somit grundsätzlich auch die Steuerschuld des Gesellschafters.

Das Jahr 2021 wurde ebenfalls weitestgehend noch von der Corona-Pandemie und die damit verbundenen Restriktionen bestimmt. Mit Zugehörigkeit der Tourismusbranche waren auch die Flusskreuzfahrtschiffe von den Maßnahmen zur Pandemieeindämmung stark betroffen, so dass der Saisonstart teilweise weit in den Sommer verschoben wurde. Dies hing nicht zuletzt mit den Reise警告ungen zusammen, die von den Auswärtigen Ämtern der USA und Australien für Europa ausgesprochen worden sind.

2. Einsatz und Betrieb des Schiffes sowie Schiffsversicherungen

Planmäßig sollte die Saison für das MS „Donau“ am 7. April 2021 in Amsterdam starten und beendet werden sollte sie am 10. November 2021 in Amsterdam.

Die Kreuzfahrtsaison 2021 ist für die MS „Donau“, aufgrund der noch andauernden Corona-Pandemie und der damit einhergehenden Reisewarnungen der Außenministerien der Vereinigten Staaten von Amerika sowie des Australischen erst Mitte August 2021 gestartet. Gemäß dem Beförderungsvertrag war der Charterer bis zum Saisonstart nur zu einer anteiligen Zahlung der Charter verpflichtet, so dass die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2021 bis Mitte August ausschließlich den fest vereinbarten Betrag für die Versicherungen erhalten hat. Am 18. August 2021 konnte die MS „Donau“ dann in die Saison starten. Diese sollte dann bis weit in den Dezember hinein mit Reisen u. a. mit den beliebten Weihnachtsfahrten ausklingen. Der Lockdown in Deutschland und Österreich beendete allerdings die Saison vorzeitig Ende Oktober. Das Schiff hat den Winter im Hafen von Wieringerwerf verbracht, um dort auf die anstehende Saison vorbereitet zu werden.

Es bestehen folgende Versicherungen:

Das Schiff ist gegen Kasko- und Kriegsrisiken versichert. Grundsätzlich besteht eine Versicherung gegen Einnahmeverluste bei kaskoversicherten Schäden (Loss of Hire), die allerdings derzeit ausgesetzt ist und für die Saison 2022 wieder prolongiert wird. Derzeit werden Angebote geprüft. Gegen Haftpflichtrisiken ist das Schiff bei einem P&I Club versichert.

| Art der Versicherung | Versicherungssummen | |
|-----------------------------|----------------------------|-----|
| 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 | ausgesetzt | |

3. Marktbericht

Das Jahr 2021 war geprägt von der Corona-Pandemie. Mit Zugehörigkeit der Tourismusbranche waren die Flusskreuzfahrtschiffe auch weiterhin von den Maßnahmen zur Pandemieeindämmung stark betroffen, so dass der Saisonstart in den Sommer hinein verschoben wurde. Reiseunternehmen, die vor allem Gäste aus Übersee betreuen, mussten noch länger auf den Beginn warten. Dies hing nicht zuletzt mit den Reisewarnungen zusammen, die von den Auswärtigen Ämtern der USA und Australien für Europa ausgesprochen worden sind.

Dagegen konnten Reiseveranstalter, die europäische Touristen auf ihren Flusskreuzfahrtschiffen beherbergten, in den Sommermonaten den „Reisealltag“ einkehren lassen. Dies geschah unter Einführung des strikten Hygienekonzeptes, welches die IG River Cruise, ausgearbeitet hatte. Die Fahrten konnten im gesamten Fahrtgebiet zwischen den Niederlanden und dem Schwarzen Meer durchgeführt werden.

Wie bereits in der vorangegangenen Saison 2020 waren die Reisen, aufgrund umfangreicher Hygienekonzepte, mit hohem personellen und finanziellen Aufwand für die Reiseunternehmen verbunden. So dass man davon ausgehen muss, dass die Ausgaben der meisten Reiseunternehmen die Einnahmen übertreffen und auch die Reisesaison 2021 ein Verlustjahr darstellt.

Die Flotte der Flusskreuzfahrer hat sich auch während der Pandemie weiterentwickelt, allerdings langsamer als ursprünglich geplant. 11 Neubauten waren für 2021 angekündigt worden, 9 davon sind in Fahrt gegangen, die anderen werden im laufenden Jahr erwartet. Für 2022 sind insgesamt 5 Neubauten geplant. Weitere Neubaufträge sind bislang nicht registriert. Für die laufende Saison sind bereits die Auswirkungen des Ukraine-Krieges spürbar. Zum einen ist die Region weniger attraktiv und andererseits fehlt Personal aus dieser Region. Einhergehend mit dem Krieg in der Ukraine sind steigende Bunkerpreise, die zu höheren Fahrpreisen führen können.

Wie „The River Cruise Fleet Handbook 2022“, herausgegeben von Arnulf Hader, beschreibt, ist für Ende 2022 prognostiziert, dass die Gesamtflotte eine Größe von 417 Schiffen annehmen soll. Die Bettenkapazität stieg durch den Zuwachs an Schiffen von 57.940 in 2020 um rd. 3 % auf 59.750 Betten zum Jahresende 2021.

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.

4. Prospektvergleich

4.1. Liquiditätsentwicklung

Eine Gegenüberstellung des prospektierten Liquiditätsergebnisses mit dem tatsächlichen Liquiditätsergebnis zum 31. Dezember 2021 zeigt folgendes Bild (Angaben in TEUR)¹:

| Liquidität des Jahres 2021 | Prospekt | Ist | Abweichung | |
|---|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Einnahmen aus lfd. Beschäftigung | 4.111 | 2.090 | -2.021 | -49,2% |
| Schiffsbetriebs-/Reisekosten, Hotel-/Catering, Versicherungen | -2.627 | -1.554 | 1.073 | -40,8% |
| Summe Schiffskosten | -2.627 | -1.554 | 1.073 | -40,8% |
| Reedereiüberschuss | 1.484 | 536 | -948 | -63,9% |
| Zinsen für Fremdfinanzierung | -190 | -199 | -9 | 4,7% |
| Sonstige Erträge | 0 | 0 | 0 | |
| Gewerbesteuer | -76 | 0 | 76 | -100,0% |
| Gesellschaftskosten | -137 | -109 | 28 | -20,4% |
| Cash-flow vor Tilgung | 1.081 | 228 | -853 | -78,9% |
| Tilgung Schiffshypothek | -574 | -622 | -48 | 0,0% |
| Tilgung KFW -Darlehen in 2021 | 0 | -250 | | |
| Cash-flow nach Tilgung | 507 | -644 | -1.151 | -227,0% |
| Auszahlungen | -567 | -1 | 566 | -99,8% |
| davon Investoren | 565 | 0 | -565 | -100,0% |
| davon Gründungsgesellschafter | 2 | 1 | -1 | 100,0% |
| Liquides Ergebnis nach Auszahlungen | -60 | -645 | -585 | 975,0% |
| Tilgungsabgrenzung | 0 | 48 | 48 | -100,0% |
| Kumulierte Liquidität zum 31.12.2020 | 449 | -167 | -616 | -137,2% |
| Kumulierte Liquidität zum 31.12.2021 | 389 | -764 | -1.153 | -296,4% |

Der **Reedereiüberschuss** des Jahres 2021 liegt mit TEUR 536 um 63,9 % unter dem Prospektansatz. Die **Einnahmen** liegen um TEUR 2.021 unter dem Prospektansatz, was auf ein immer noch niedriges Einnahmenniveau zurückzuführen ist, welches aus der Vertragsklausel „Höhere Gewalt“ resultiert, auf die sich wiederum, einhergehend mit den strikten Reisebeschränkungen der Corona-Pandemie, der Reiseveranstalter bis Anfang August bezogen hat.

Vor allem bedingt durch das gegenüber dem Prospekt schlechtere Jahresergebnis liegt die **Gewerbesteuer** mit TEUR 0 um TEUR 76 unter dem Prospektansatz und führt zu einer finanziellen Entlastung der Gesellschaft.

Von den vertragsgemäßen **Tilgungen** auf das Schiffshypothekendarlehen in Höhe von insgesamt TEUR 622 im Jahr 2021 wurden TEUR 574 geleistet, weitere TEUR 48 aus Januar 2021 sind dem Geschäftsjahr 2020 zuzuordnen. Die für Dezember 2021 vorgesehene Tilgung von TEUR 48 wurde von der finanzierenden Bank erst am 2. Januar 2022 belastet. Zwecks besserer Übersichtlichkeit wurde in der Liquiditätsrechnung unterstellt, dass diese Tilgung plangemäß im Berichtsjahr erfolgte.

Darüber hinaus wurden planmäßig zwei Tilgungsraten des KFW-Darlehens in Höhe von TEUR 250 geleistet.

Im Berichtsjahr 2021 wurde keine **Auszahlung** auf das Kommanditkapital an die Gesellschafter geleistet.

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

Die **kumulierte Liquidität inkl. Kontokorrent** am 31. Dezember 2021 beträgt TEUR -764 und liegt somit um TEUR 1.153 unter Prospektniveau. Dies liegt an dem immer noch niedrigen Einnahmenniveau, verursacht durch die Vertragsklausel „Höhere Gewalt“.

4.2. Darlehen

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

| | Prospekt | Ist | Abweichung |
|----------------------------|-----------------|------------|-------------------|
| Valuta Darlehen zum 31.12. | 4.589 | 4.637 | 48 |

Die Zins- und Tilgungsleistungen auf das Schiffshypothekendarlehen wurden im Berichtsjahr 2021 plangemäß geleistet, wobei die Dezember-Tilgung in Höhe von TEUR 48 von der finanzierenden Bank erst im Januar 2022 belastet wurde.

4.3. Das handelsrechtliche Ergebnis

Nachfolgend wird das prospektierte handelsrechtliche Ergebnis dem tatsächlichen handelsrechtlichen Ergebnis 2021 gegenübergestellt (Angaben in TEUR):

Handelsrechtliches Ergebnis 2021

| | Prospekt | Ist | Abweichung | |
|--|-----------------|-------------|-------------------|----------------|
| Cash-flow vor Tilgung | 1.081 | 228 | -853 | -374,1% |
| Abschreibungen | -688 | -681 | 7 | -1,0% |
| handelsrechtliches Jahresergebnis | 393 | -453 | -846 | 186,8% |

Die Abweichung des handelsrechtlichen Ergebnisses 2021 in Höhe von TEUR 853 resultiert insbesondere aus dem im Prospektvergleich sehr geringen Einnahmenniveau unter Bezugnahme des Reiseveranstalters auf „Höhere Gewalt“.

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% |
| 2020 | 9,00% | 0,00% | -9,00% |
| 2021 | 10,00% | 0,00% | -10,00% |
| Summe | 76,00% | 51,00% | -25,00% |

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 2020 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) | 393 | -453 | -846 |
| +/- Steuerbilanzkorrekturen | 8 | -68 | -76 |
| +/- Korrektur Gewerbesteuer | 76 | 0 | -76 |
| Steuerliches Ergebnis | 477 | -521 | -998 |
| in % des nom. Kapitals | 8,27% | -9,04% | -17,31% |

Das **steuerpflichtige Ergebnis 2021** beträgt für alle Tranchen voraussichtlich **-9,04 %** (bezogen auf das nominelle Kommanditkapital).

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

6. Kapitalbindung einer Musterbeteiligung

Kapitalbindung zum 31.12.2021:

am Beispiel einer Beteiligung in Höhe von EUR 100.000

| <u>Beitritt 2012 Tranche I</u> | % | EUR |
|--|----------------|----------------|
| Pflichteinlage | -100,00% | -103.000 |
| Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisung | 19,17% | 19.745 |
| Steuerzahlungen auf lfd. Gewinne | -17,97% | -18.511 |
| Steuerminderzahlungen aufgrund GewSt. | 5,22% | 5.380 |
| Auszahlungen | 49,51% | 51.000 |
| Innocent Owners Insurance | 0,18% | 185 |
| Kapitalbindung per 31.12.2021 | -43,88% | -45.200 |

| <u>Beitritt 2012 Tranche II</u> | % | EUR |
|--|----------------|----------------|
| Pflichteinlage | -100,00% | -103.000 |
| Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisung | 19,17% | 19.745 |
| Steuerzahlungen auf lfd. Gewinne | -17,38% | -17.898 |
| Steuerminderzahlungen aufgrund GewSt. | 5,22% | 5.380 |
| Auszahlungen | 48,54% | 50.000 |
| Innocent Owners Insurance | 0,18% | 185 |
| Kapitalbindung per 31.12.2021 | -44,26% | -45.588 |

| <u>Beitritt 2013 Tranche I</u> | % | EUR |
|--|----------------|----------------|
| Pflichteinlage | -100,00% | -103.000 |
| Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisung | 14,25% | 14.679 |
| Steuerzahlungen auf lfd. Gewinne | -11,42% | -11.760 |
| Steuerminderzahlungen aufgrund GewSt. | 5,22% | 5.380 |
| Auszahlungen | 49,51% | 51.000 |
| Innocent Owners Insurance | 0,18% | 185 |
| Kapitalbindung per 31.12.2021 | -42,25% | -43.516 |

| <u>Beitritt 2013 Tranche II</u> | % | EUR |
|--|----------------|----------------|
| Pflichteinlage | -100,00% | -103.000 |
| Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisung | 14,25% | 14.679 |
| Steuerzahlungen auf lfd. Gewinne | -10,83% | -11.152 |
| Steuerminderzahlungen aufgrund GewSt. | 5,22% | 5.380 |
| Auszahlungen | 48,54% | 50.000 |
| Innocent Owners Insurance | 0,18% | 185 |
| Kapitalbindung per 31.12.2021 | -42,63% | -43.908 |

| <u>Beitritt 2013 Tranche III</u> | % | EUR |
|--|----------------|----------------|
| Pflichteinlage | -100,00% | -103.000 |
| Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisung | 14,25% | 14.679 |
| Steuerzahlungen auf lfd. Gewinne | -9,66% | -9.946 |
| Steuerminderzahlungen aufgrund GewSt. | 5,22% | 5.380 |
| Auszahlungen | 46,60% | 48.000 |
| Innocent Owners Insurance | 0,18% | 185 |
| Kapitalbindung per 31.12.2021 | -43,40% | -44.702 |

7. Blick auf das laufende Jahr und Ausblick

Das Jahr 2022 war zunächst noch von den Auswirkungen der Corona-Pandemie und die daraus resultierenden strikten Beschränkungen geprägt. Trotz steigender Infektionszahlen durch die Omikron-Variante wurden Maßnahmen zur Pandemieeindämmung fallengelassen, was einen planmäßigen Saisonstart begünstigte. Mit dem 24. Februar 2022 und dem Einmarsch russischer Truppen in die Ukraine hat sich die Hoffnung auf eine wieder normal verlaufende Saison nach zwei Jahren Pandemie bei den Marktteilnehmern eingetrübt. Die zu Beginn hohe und steigende Buchungsnachfrage hat sich mit dem Beginn des Ukraine-Konfliktes verlangsamt und abgeschwächt. Man gehe derzeit von einer geringeren Auslastung der Flusskreuzfahrtschiffe in diesem Jahr aus. Aktuell liegt die Buchungsauslastung rund 30 % unter den erwarteten Buchungszahlen, die bei ca. 90 % des ursprünglichen Vor-Corona-Niveaus lagen. Die MS „Donau“ hat planmäßig am 20. März 2022 in Amsterdam ihre erste Reise angetreten.

Wie in der Vergangenheit berichtet, wurde mit dem Beförderungsunternehmer über eine Anschlussbeschäftigung ab 2023 verhandelt. Im Gespräch war ein ähnlicher Bareboatchartervertrag wie der des Schwesterschiff MS „Isar“, der eine Charrate von EUR 1.185.000 p. a. zzgl. eines Versicherungsanteils i. H. v. EUR 140.000, von dem die Gesellschaft die Versicherungsprämien bezahlen soll. Im Gegenzug der Verlängerung sollte die Gesellschaft von Sommer 2020 bis Sommer 2021 auf 75 % der Einnahmen verzichten. Dieser Vertrag kam nicht zustande. Derzeit fährt das Schiff vertragsgemäß im Beförderungskonzept bis zum 31.12.2022. Positiv verlaufene Gespräche über eine Anschlussbeschäftigung in Form eines Bareboatchartervertrages haben bereits mit mehreren Interessenten stattgefunden.

Darüber hinaus steht noch die Einigung hinsichtlich der Liegekostenaufteilung für 2020 und 2021 mit dem Beförderungsunternehmer aus. Aufgrund des direkten Vertragsverhältnisses mit dem Schiffsmanager hat die Gesellschaft die Liegekosten für 2020 i. H. v. EUR 311.000 zunächst beglichen. Eine Rechnung für den Zeitraum 2021 liegt noch nicht vor. Eine Weiterbelastung nach Einigung ist entsprechend geplant.

Insgesamt wird der pandemiebedingte Ausfall 2020/2021 zusammen mit den aus dem nicht Betrieb resultierenden Liegekosten des Schiffes per Saldo zu einer liquiden Ergebnisverschlechterung in Höhe von ca. EUR 1.679.000 führen (dies entspricht einer Auszahlung in Höhe von 29 %) Trotzdem konnte der pflichtgemäße Kapitaldienst der Gesellschaft in Höhe von rd. EUR 1.600.000 in den Jahren 2020 und 2021 geleistet werden, ohne die Gesellschafter um Nachschüsse bitten zu müssen.

Allerdings war es erforderlich eine Zwischenfinanzierung der KfW-Förderbank i. H. v. TEUR 1.000 aufzunehmen.

Es versteht sich von selbst, dass sich der Ausfall der Reisesaison im vorvergangenen Jahr 2020 und anteilig im letzten Jahr 2021 unmittelbar auf die Liquiditätssituation und -planung des Reeders auswirkt. Die Zins- und Tilgungsleistungen wurden im bisherigen Verlauf des Geschäftsjahres 2022 plangemäß geleistet. Aufgrund der geringeren Einnahmen 2021 werden die Verwaltungskosten sowie der Kapitaldienst teilweise durch Inanspruchnahme der Kontokorrentlinie und dem KfW-Darlehen der Gesellschaft getragen.

Unter Berücksichtigung der aktuellen Einnahmesituation mit Bezugnahme auf die Liegekosten und dadurch stark geminderten Liquiditätsüberschüssen sowie hohen Kosten für Reparatur und Instandhaltung aus dem Jahr 2021 kann keine Auszahlung an die Gesellschafter erfolgen. Hinzu kommt, dass aus kaufmännischer Vorsicht aufgrund des auslaufenden Chartervertrages sämtliche Liquidität in der Gesellschaft verbleiben soll.

Die Gesellschafterversammlung für das Jahr 2021 ist im schriftlichen Verfahren vorgesehen.

Hamburg, im Juni 2022

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 2021
mit Ausblick auf 2022**

Liebe Mitgesellschafterinnen,
liebe Mitgesellschafter

bevor ich Ihnen im Namen des Beirates über dessen Tätigkeit in 2021 berichte, danken Herr Dr. Vierneisel und ich Ihnen für das Vertrauen, das Sie uns in 2021 durch die Wiederwahl in den Beirat entgegengebracht haben. Herr Dr. Vierneisel und ich werden – wie wir dies Ihnen versprochen haben – weiter engagiert unsere Gesellschafterinteressen gegenüber den anderen Beteiligten vertreten. Nachdem die persönlich haftende Gesellschafterin Herr Hannes Thiede erneut in den Beirat entsandt hat, kann dieses Gremium kontinuierlich weiterarbeiten.

Auch in 2021 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 anlässlich der Beiratssitzung, die am 20.05.2021 per Videokonferenz abgehalten worden ist, 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 erwähnten Beiratssitzung 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 2021 mit einem Ausblick auf das Jahr 2022. Im Einzelnen:

2021:

Aufgrund der Corona-Pandemie konnte die Kreuzfahrtsaison erst am 18.08.2021 starten, musste jedoch aufgrund des Lockdowns in Deutschland und Österreich bereits wieder Ende Oktober beendet werden. Aufgrund des Beförderungsvertrages musste der Charterer lediglich ca. die Hälfte der nach dem Vertrag vorgesehenen Charter bezahlen, weshalb der Reedereiüberschuss um T€ 933 unter den Prospektzahlen lag. Die Zins- und Tilgungsleistungen auf das Schiffshypothekendarlehen konnten vertragsgemäß geleistet werden, nachdem auch 2021 keine Auszahlung auf das Kommanditkapital erfolgte.

Abgemildert wird dieser wenig erfreuliche Umstand durch das steuerliche Ergebnis von -9,04 %, so dass wir Gesellschafter indirekt – wie schon im Vorjahr – über die Steuer einen Ausgleich erhalten.

2022:

Erfreulicherweise ist unser Schiff seit Ende März planmäßig wieder in Fahrt, wenn auch unter Corona-Bedingungen und –Einschränkungen. Dass auch aufgrund des Krieges in der Ukraine der Buchungsstand unter dem einer normalen Saison liegt, geht zu Lasten des Charterers.

Unser Schiff befindet sich in einem tadellosen Zustand. Der Manager kümmert sich vorbildlich um unser Schiff, auch der Charterer hat – dies ist bemerkenswert – eigene Mittel in das Schiff investiert.

Nicht verschwiegen werden soll, dass die Pandemie unsere Gesellschaft mit rund € 1,7 Mio. oder 29 % des Kommanditkapitals belastet hat und die angespannte Liquiditätslage nur durch die Aufnahme eines KfW-Darlehens über € 1 Mio. „entspannt“ werden konnte.

Dass aus diesem Grunde auch 2022 keine Auszahlungen an uns Gesellschafter erfolgen können, dürfte nachvollziehbar sein.

Am 17.05.2022 fand die Beiratssitzung erneut per Videokonferenz statt. Der Beirat hat mit der Geschäftsführung im Beisein des Abschlussprüfers den Jahresabschluss 2021 eingehend besprochen. Dieser trägt wieder den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk, da der Wirtschaftsprüfer davon ausgeht, dass unsere Gesellschaft fortgeführt werden kann aufgrund der getroffenen Maßnahmen. Wir sind deshalb mit der Geschäftsführung übereingekommen, auch die diesjährige Gesellschafterversammlung im schriftlichen Verfahren abzuhalten. Wir empfehlen den Beschlussvorlagen zuzustimmen.

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

Der Geschäftsführung danke ich auch in Ihrem Namen für die in schwierigen Zeiten geleistete sehr gute Arbeit.

Auch im Namen von Herrn Dr. Vierneisel und Herrn Thiede grüße ich Sie herzlich.

Peter Bretzger
-Beiratsvorsitzender-

Hamburg, den 28.06.2022



BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ANSCHLUSSPRÜFERS

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 2021, der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021, 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 2021 bis zum 31. Dezember 2021 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 Vermögenanlagegesetzes (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 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021,
- 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.

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. VermAnlG, 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 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 Prüfungsurteil 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 der MS "Donau" GmbH & Co. KG zum 31. Dezember 2021 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, den 27. Juni 2022

Baker Tilly GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
(Hamburg)

gez. Martina Heinsen
Wirtschaftsprüferin

gez. Dierk Hanfland
Wirtschaftsprüfer

MS "Donau" GmbH & Co. KG, Hamburg
Gewinn- und Verlustrechnung für 2021

| | <u>EUR</u> | <u>2020 TEUR</u> |
|--|--------------------|----------------------|
| 1. Umsatzerlöse | 2.090.330,07 | 691 |
| 2. Sonstige betriebliche Erträge | 0,00 | 64 |
| 3. Aufwendungen für bezogene Leistungen | 1.553.727,20 | 602 |
| 4. Abschreibungen auf Sachanlagen | 681.285,00 | 681 |
| 5. Sonstige betriebliche Aufwendungen | 109.453,97 | 110 |
| 6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen | <u>199.333,77</u> | <u>216</u> |
| 7. Ergebnis nach Steuern | -453.469,87 | -854 |
| 8. Jahresfehlbetrag | -453.469,87 | -854 |
| 9. Belastung auf Kapitalkonten | <u>-453.469,87</u> | <u>-854</u> |
| 10. Ergebnis nach Verwendungsrechnung | <u><u>0,00</u></u> | <u><u>0</u></u> |

MS „Donau“ GmbH & Co. KG
Hamburg
Anhang für das Geschäftsjahr 2021

I. ALLGEMEINE ANGABEN ZUM JAHRESABSCHLUSS

Der Jahresabschluss der MS „Donau“ GmbH & Co. KG, Hamburg (Amtsgericht Hamburg, HRA 108957) zum 31. Dezember 2021 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 nicht.

3. Verbindlichkeiten

Die Fristigkeiten und Besicherungen der Verbindlichkeiten sind im Verbindlichkeitspiegel dargestellt, der dem Anhang beigelegt ist. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern bestehen zum Abschlussstichtag in Höhe von TEUR 121 (Vj.: TEUR 57).

IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen enthalten Instandhaltungskosten in Höhe von TEUR 121 (Vj.: TEUR 180) sowie Liegekosten in Höhe von TEUR 409 (Vj.: TEUR 280).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten im Wesentlichen 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 90.

Hamburg, 27. Juni 2022

Helge Janßen
-Geschäftsführer-

MS "Donau" GmbH & Co. KG, Hamburg

| | 1.1.2021 EUR | Anschaffungskosten | | Umbuchungen EUR | 31.12.2021 EUR | Kumulierte Abschreibungen | | Buchwerte | |
|--|-----------------|--------------------|----------------|--------------------|-------------------|---------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| | | Zugänge EUR | Abgänge EUR | | | 1.1.2021 EUR | 31.12.2021 EUR | 31.12.2021 EUR | 31.12.2021 TEUR |
| Entwicklung des Anlagevermögens | | | | | | | | | |
| Sachanlagen | | | | | | | | | |
| Flussschiff | 13.625.692,72 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 13.625.692,72 | 5.450.279,72 | 681.285,00 | 6.131.564,72 | 7.494.128,00 |
| | | | | | | | | | 8.175 |

Forderungen und Verbindlichkeiten

Die Vorjahreszahlen werden jeweils in Klammern angegeben.

A. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

| | Insgesamt EUR | bis 1 Jahr EUR | davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre EUR | über 5 Jahre EUR |
|---|------------------|-------------------|--|---------------------|
| 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 69.043,76 | 69.043,76 | 0,00 | 0,00 |
| | (238.933,28) | (238.933,28) | (0,00) | (0,00) |
| 2. Sonstige Vermögensgegenstände | 9.220,54 | 9.220,54 | 0,00 | 0,00 |
| | (94.969,24) | (94.969,24) | (0,00) | (0,00) |
| | 78.264,30 | 78.264,30 | 0,00 | 0,00 |
| | (333.902,52) | (333.902,52) | (0,00) | (0,00) |

B. Verbindlichkeiten

| | | | | | |
|---|----------------|--------------|----------------|----------------|----------------|
| 1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 5.402.426,84 | 1.136.472,84 | 2.544.832,00 | 1.721.122,00 | 5.402.426,84 * |
| | (6.227.985,05) | (888.323,05) | (3.044.832,00) | (2.294.830,00) | (6.227.985,05) |
| 2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 330.403,18 | 330.403,18 | 0,00 | 0,00 | |
| | (2.225,15) | (2.225,15) | (0,00) | (0,00) | |
| 3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern | 121.186,84 | 121.186,84 | 0,00 | 0,00 | |
| | (56.817,10) | (56.817,10) | (0,00) | (0,00) | |
| 4. Sonstige Verbindlichkeiten | 76.011,85 | 76.011,85 | 0,00 | 0,00 | |
| | (0,00) | (0,00) | (0,00) | (0,00) | |
| | 5.930.028,71 | 1.664.074,71 | 2.544.832,00 | 1.721.122,00 | |
| | (6.287.027,30) | (947.365,30) | (3.044.832,00) | (2.294.830,00) | |

* als Sicherheiten wurden bestellt:

- Schiffshypothek
- Abtretung der Rechte und Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag
- Abtretung der Rechte und Ansprüche aus Versicherungen

Lagebericht
über das Geschäftsjahr vom 01.01.2021 bis zum 31.12.2021
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 2022 mit der Tourama Ltd., Luxemburg (nachfolgend auch „*TLB*“). Der Beförderungsnehmer TLB hatte bis zum 30. Juni 2021 die Option, den Beförderungsvertrag anschließend bis zum 31. Dezember 2024 zu verlängern. Diese wurde allerdings nicht genutzt. 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

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Weltwirtschaft lag nach der Wachstumsprognose des Internationalen Währungsfonds (nachfolgend auch „IWF“) 2021 bei 5,9% und damit um 0,1 Prozentpunkte niedriger als die vorrangige Schätzung, die bei 5,8% lag. Die leichte Anpassung spiegelt die verschlechterte Pandemielage in der zweiten Jahreshälfte wider, die damit einhergehende beschleunigte Pandemiedynamik und somit die Sorge vor Ausbreitung neuer Virusmutationen. ¹

Für das Jahr 2022 war im Januar ein Weltwirtschaftswachstum von 4,4% prognostiziert worden. Dies sollte vor allem daraus resultieren, dass die beiden größten Volkswirtschaften USA sowie China eine leichte wirtschaftliche Abschwächung erleben sollten. Aufgrund des russischen Einmarsches am 24.02.22 in die Ukraine hat der IWF zum 19.04.22 eine Aktualisierung seiner Einschätzung für das laufende Jahr veröffentlicht.

Der Ukraine-Krieg habe eine humanitäre Krise ausgelöst, die mit wirtschaftlichen Schäden durch den Konflikt zu einer erheblichen Verlangsamung des globalen Wachstums im Jahr 2022 beitragen werde. Gleichzeitig werde die Inflation weiter steigen. Die Kraftstoff- und Lebensmittelpreise sind ebenfalls rapide gestiegen. Das globale Wachstum wird sich den Prognosen zufolge von geschätzten 6,1 Prozent im Jahr 2021 auf 3,6 Prozent in den Jahren 2022 und 2023 verlangsamen. Dies sind 0,8 und 0,2 Prozentpunkte weniger für 2022 und 2023 als im Januar prognostiziert. Kriegsbedingte Rohstoffpreiserhöhungen und sich ausweitender Preisdruck hätten zu Inflationsprognosen für 2022 von 5,7 Prozent in fortgeschrittenen Volkswirtschaften und 8,7 Prozent in Schwellen- und Entwicklungsländern geführt - 1,8 und 2,8 Prozentpunkte höher als im Januar prognostiziert.

Die allgemeine Wirtschaftssituation in Deutschland ist für die Gesellschaft von nachgeordneter Bedeutung, vielmehr ist die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in dem Land des Vertragspartners TLB / Avalon Waterways (Vereinigte Staaten) 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 2021 um 5,6% gewachsen, nach einem pandemiebedingten Wirtschaftseinbruch von -3,4% im Vorjahr. Die Inflation betrug im Jahr 2021 4,3%, im Vorjahr betrug die Inflationsrate 1,3%.^{2 3}

¹ Vgl. World Economic Outlook, January, April 2022

² Vgl. World Economic Outlook, January 2022 Tabelle

³ Vgl. Statista.com

Flusskreuzfahrtbranche

Das Jahr 2021 wurde weitestgehend noch von der Corona-Pandemie und die damit verbundenen Restriktionen bestimmt. Mit Zugehörigkeit der Tourismusbranche waren auch die Flusskreuzfahrtschiffe von den Maßnahmen zur Pandemieeindämmung stark betroffen, so dass der Saisonstart teilweise weit in den Sommer verschoben wurde. Dies hing nicht zuletzt mit den Reisewarnungen zusammen, die von den Auswärtigen Ämtern der USA und Australien für Europa ausgesprochen worden sind.

Die Flotte der Flusskreuzfahrer hat sich auch während der Pandemie weiterentwickelt, allerdings langsamer als ursprünglich geplant. 11 Neubauten waren für 2021 angekündigt worden, 9 davon sind in Fahrt gegangen, die anderen werden im laufenden Jahr erwartet. Für 2022 sind insgesamt 5 Neubauten geplant. Weitere Neubaufträge sind bislang nicht registriert. Für die laufende Saison sind bereits die Auswirkungen des Ukraine-Krieges spürbar. Zum einen ist die Region weniger attraktiv und andererseits fehlt Personal aus dieser Region. Einhergehend mit dem Krieg in der Ukraine sind steigende Bunkerpreise, die zu höheren Fahrpreien führen können.

Wie „The River Cruise Fleet Handbook 2022“, herausgegeben von Arnulf Hader, beschreibt, ist für Ende 2022 prognostiziert, dass die Gesamtflotte eine Größe von 417 Schiffen annehmen soll. Die Bettenkapazität stieg durch den Zuwachs an Schiffen von 57.940 in 2020 um rd. 3 % auf 59.750 Betten zum Jahresende 2021.⁴

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.

2. Geschäftsverlauf der Gesellschaft im Berichtsjahr 2021

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 Schiffsmanger erbracht.

Die europäische Flotte von Avalon Waterways umfasst auch im Jahre 2022 16 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.

⁴ Vgl. Hader, A.; The River Cruise Fleet Handbook 2021/2022; 2022; S. 1-13 f.

Planmäßig sollte die Saison für das MS „Donau“ am 7. April 2021 in Amsterdam starten und beendet werden sollte sie am 10. November 2021 in Amsterdam.

Die Kreuzfahrtsaison 2021 ist für die MS „Donau“, aufgrund der noch andauernden Corona-Pandemie und der damit einhergehenden Reisewarnungen der Außenministerien der Vereinigten Staaten von Amerika sowie des Australischen erst Mitte August 2021 gestartet. Gemäß dem Beförderungsvertrag war der Charterer bis zum Saisonstart nur zu einer anteiligen Zahlung der Charter verpflichtet, so dass die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2021 bis Mitte August ausschließlich den fest vereinbarten Betrag für die Versicherungen erhalten hat. Am 18. August 2021 konnte die MS „Donau“ dann in die Saison starten. Es war geplant bis weit in den Dezember hinein Reisen anzubieten, um u. a. die beliebten Weihnachtsfahrten anzubieten. Der Lock down in Deutschland und Österreich beendete allerdings die Saison vorzeitig Ende Oktober. Das Schiff hat den Winter im Hafen von Wieringerwerf verbracht, um dort auf die anstehende Saison vorbereitet zu werden.

Das gemäß Lagebericht 2020 erwartete handelsrechtliche Ergebnis für das Jahr 2021 konnte nicht erreicht werden und beträgt TEUR -453. Der Verlauf des Geschäftsjahres 2021 muss daher als nicht 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 2.090 aus dem Beförderungsvertrag mit TLB generiert (Vorjahr: TEUR 691). Die Aufwendungen für bezogene Leistungen betragen TEUR 1.554 (Vorjahr: TEUR 602). Die Abweichungen resultieren im Wesentlichen aus der verbesserten Einnahmensituation im Jahr 2021. Die MS „Donau“ konnte Mitte August wieder regulär in die Saison starten, die bis ins vierte Quartal reichte. Damit einhergehend wurden die Bestandteile (Finanzrate, Versicherungsteil, Managementgebühr) des Beförderungsvertrages vollständig gezahlt. Die laufenden Verwaltungskosten (u.a. Treuhandvergütung, Buchführungs- und Steuerberatungskosten) betragen im Jahr 2021 TEUR 109 (Vorjahr: TEUR 110).

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen sind mit TEUR 199 (Vorjahr: TEUR 216) geringer als im Vorjahr, was auf die planmäßige Rückführung des Schiffshypothekendarlehens bei einem fixierten Zinssatz zurückzuführen ist.

Die Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft weist im Berichtsjahr einen handelsrechtlichen Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 453 aus (Vorjahr: TEUR 854).

Finanzlage

Wird das Jahresergebnis i.H.v. TEUR -453 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 1.093.

Der **Cash-flow aus Finanzierungstätigkeit** beläuft sich auf TEUR -1.026 und ist auf die in 2021 geleisteten Tilgungen des Schiffshypothekendarlehens (TEUR -574), die Zinszahlungen (TEUR 202) sowie auf die geleisteten Tilgungen des KfW-Darlehens (TEUR 250) zurückzuführen. Somit ergibt sich unter Einbeziehung des Liquiditätsvortrags aus dem Vorjahr (TEUR 296) insgesamt ein Finanzmittelfonds zum 31. Dezember 2021 von TEUR 362.

Um die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft während des gesamten Geschäftsjahres zu gewährleisten wurde ein KfW-Darlehen in Höhe von TEUR 1.000 durch die UniCredit am 12.06.2020 bewilligt. Das Darlehen wurde in zwei Raten ausbezahlt. Die erste Rate i. H. v. TEUR 350 wurde der Gesellschaft zum 01.07.2020 zugeführt, die zweite Rate i. H. v. TEUR 650 zum 01.10.2020. Die erste Tilgungsrate i. H. v. TEUR 125 erfolgte zum 30.09.2021. Darüber hinaus steht eine Kontokorrentlinie i. H. v. TEUR 250 zur Verfügung. Insgesamt wurden im Jahr 2021 planmäßig TEUR 250 Tilgung und TEUR 10 Zinsen geleistet.

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 2021 TEUR 362 (Vorjahr: TEUR 296). 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 2021 wurden TEUR 526 plangemäß geleistet, die für Dezember 2021 vorgesehene Tilgung von TEUR 48 wurde von der finanzierenden Bank erst am 3. Januar 2022 belastet. Damit valutiert das Schiffshypothekendarlehen Ende 2021 mit TEUR 4.637. In den folgenden Jahren ist weiterhin eine Jahrestilgung von TEUR 574 vorgesehen.

Die Bilanzsumme beträgt zum 31. Dezember 2021 TEUR 7.936 (Vorjahr: TEUR 8.810).

Das Eigenkapital beläuft sich insgesamt auf TEUR 1.594 (Vorjahr: TEUR 2.049). Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31. Dezember 2021 20,1% (Vorjahr: 23,3%).

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 „Cashflow 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.

Finanzielle Leistungsindikatoren, die die Geschäftsführung für eine Bewertung der Ertragslage der Gesellschaft heranzieht, sind der oben genannte „DSCR“, der Cashflow sowie etwaige Entnahmen, sofern diese getätigt worden sind.

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, würden mit dem neuen Charterabschluss ab 2023 eintreten. Aufgrund der vorherrschenden pandemischen Lage, wodurch die touristischen Reisen komplett zum Erliegen gekommen sind, streben beide Vertragsparteien ein neues Vertragsverhältnis an. Darüber hinaus werden derzeit weitere Beschäftigungsoptionen ab 2023 geprüft bzw. sind in Verhandlung.

Es steht eine Entscheidung hinsichtlich der Kostenverteilung der entstandenen Liegekosten für die Jahre 2020 und 2021 noch aus. Zunächst ist aus Gründen der kaufmännischen Vorsicht eine vollständige Begleichung der Liegekosten seitens der Gesellschaft in die Liquiditätsplanung implementiert.

IV. Prognosebericht

Im Jahr 2022 werden in Europa prognosegemäß 5 neue Flusskreuzfahrtschiffe mit einer Kapazität von ca. 1.000 Betten abgeliefert, so dass eine Gesamtbettenanzahl von 60.639 Ende 2022 erreicht wird, im Vergleich zum Vorjahr ist das eine Erhöhung der Bettenkapazität um rd. 1,5 %.⁵

Das Jahr 2022 war zunächst noch von den Auswirkungen der Corona-Pandemie und die daraus resultierenden strikten Beschränkungen geprägt. Trotz steigender Infektionszahlen durch die Omikron-Variante wurden Maßnahmen zur Pandemieeindämmung fallengelassen, was einen planmäßigen Saisonstart begünstigte. Mit dem 24. Februar 2022 und dem Einmarsch russischer Truppen in die Ukraine hat sich die Hoffnung auf eine wieder normal oder besser verlaufende Saison nach zwei Jahren Pandemie bei den Marktteilnehmern eingetrübt. Die zu Beginn hohe und steigende Buchungsnachfrage hat sich mit dem Beginn des Ukraine-Konfliktes verlangsamt und abgeschwächt. Man gehe derzeit von einer geringeren Auslastung der Flusskreuzfahrtschiffe in diesem Jahr aus. Die MS „Donau“ hat planmäßig am 20. März 2022 in Amsterdam ihre erste Reise angetreten.

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. Mehrere Beschäftigungsoptionen für den Zeitraum ab 2023 sind derzeit in der Verhandlung. Es ist geplant, die MS „Donau“ im Rahmen eines Bareboatchartervertrages zu beschäftigen, um die Risiken aus Repair & Maintenance-Kosten zukünftig zu minimieren.

⁵ Vgl. Hader, A.; The River Cruise Fleet Handbook 2021/2022; Tabelle, S. 1-14

Unter Berücksichtigung des Cashflows und des „DSCR“ zeigt die Unternehmensplanung, dass die Gesellschaft insgesamt im Geschäftsjahr 2021 voraussichtlich ein negatives handelsrechtliches Jahresergebnis erzielen wird. Der Cashflow deutet auf eine geringere Liquidität zum 31.12.2022 hin. Der DSCR wird von Mai 2021 bis April 2022 unter 1,2 erwartet.

V. Chancen- und Risikobericht

Gegenüber dem Lagebericht über das Geschäftsjahr 01.01.2020 bis zum 31.12.2020 hat sich die wesentliche Veränderung hinsichtlich der Chancen- und Risiken der Gesellschaft dadurch ergeben, dass die Restdauer der bestehenden Beschäftigung sich um ein Jahr verkürzt hat. Eine Anschlussbeschäftigung ist in Prüfung bzw. in Verhandlung.

1. Chancenbericht

Gesamtwirtschaftliche Chancen

Ein nach der Corona-Pandemie erstarktes Interesse an Reisen auf europäischen Flüssen durch US-amerikanische Passagiere kann sich positiv auf die Nachfrage nach Urlaubsreisen und somit nach Flusskreuzfahrtschiffen auswirken. Auch wird von Marktteilnehmern weiterhin mit einem signifikanten Nachholeffekt der Reisebuchungen gerechnet. Kurzfristig eingetrübt werden kann dieses durch den andauernden Krieg in der Ukraine, der Buchungen von Reisen betreffend auf der Donau negativ beeinflussen kann.

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. Durch einen aufstrebenden Markttrend mittel – bis langfristig nimmt damit einhergehend auch die Wahrscheinlichkeit zu, dass die Beschäftigungsraten und die Schiffswerte in den kommenden Jahren ansteigen werden.

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, Flusskreuzfahrten 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

Entwicklungsbeeinträchtigende Tatsachen

Durch die weltweit auftretende Corona-Pandemie besteht weiterhin 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, kann sich der Beförderungsnehmer auf höhere Gewalt berufen

und auf dieser Grundlage die Zahlung des Beförderungsentgelts erneut aussetzen. Maßgeblich entscheidend für eine Wiederaufnahme des Betriebs sind die bestehenden Reisebeschränkungen für Staatsangehörige der USA. Die Geschäftsleitung geht davon aus, dass die Saison planmäßig verlaufen wird. Derzeit bestehen keine Reisewarnungen. Das Schiff ist planmäßig in Fahrt gesetzt worden.

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 Einnahmenausfall zur Folge hätte.

Ertragsorientierte Risiken

Durch den durch die Gesellschaft abgeschlossenen Beförderungsvertrag bis Ende 2022 sowie durch den dann anschließenden Bareboatchartervertrag, der aktuell verhandelt wird, werden die Einnahmen der Gesellschaft aus der Erbringung von Beförderungsleistungen weiterhin vertraglich gesichert sein.

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. Dieses Risiko wird mit dem Abschluss des Bareboatchartervertrages ab 2023 weitestgehend minimiert sein, aufgrund der vertraglich festgelegten Parameter, Repair & Maintenance dann vom Charterer tragen zu lassen.

Zinsänderungsrisiko und Liquiditätsrisiko

Der Zinssatz des Schiffshypothekendarlehens ist bis zum 28. Februar 2022 gebunden. Die Information über den aktuellen Zinssatz steht noch aus.

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 Kondition 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 2021 bis April 2022 unter einen Wert von 1,2 auf Grund der geringeren Einnahmen der Gesellschaft. Voraussichtlich liegt der Wert im kommenden Berichtszeitraum wieder oberhalb von 1,2, aufgrund des planmäßigen Saisonstarts und der damit einhergehenden vertragsgemäßen Abrechnung. Bisher liegt kein Hinweis vor, der auf eine Kündigung der Bank hinweist. Mittelfristig besteht die Möglichkeit durch eine Umfinanzierung des Fremdkapitalanteils einen niedrigeren Kapitaldienst zu leisten, um so liquiditätsschonender agieren zu können.

Die Liquiditätssituation der Gesellschaft kann darüber hinaus durch niedrigere Beförderungsentgelte / Charterraten nach Ablauf der Beschäftigung sowie künftige Schiffsbetriebskostensteigerungen gefährdet werden. Bei den in Verhandlung bzw. in Prüfung befindlichen Beschäftigungsoptionen handelt es sich um sogenannte Bareboatchartern, bei welchen das Kostenrisiko aus Repair - and Maintenance auf den Charterer verlagert wird. Entsprechend würde sich ein solcher Abschluss günstig auf die Kostenrisiken der Eigentumsgesellschaft auswirken.

VI. Angaben nach § 24 Vermögensanlagengesetz

Im Berichtsjahr 2021 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 3,80 geleistet. Daneben wurden 2021 an Treuhandlung feste Vergütungen i. H. v. insgesamt EUR 38.532,00 gezahlt.

Die Mitglieder des Beirats erhielten im Geschäftsjahr 2021 für Ihre Tätigkeit eine feste Vergütung i. H. v. insgesamt EUR 6.244,31. Als Geschäftsführungs- und Haftungsvergütung an die persönlich haftende Gesellschafterin wurden im Berichtsjahr EUR 12.752,18 (davon EUR 12.752,18 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 2022 der aus dem Beförderungsvertrag resultierende Cash-Flow ausreicht, um sämtliche fällige Verbindlichkeiten bedienen zu können. Entscheidend für die weitere Entwicklung der Eigentums-gesellschaft ist die Sicherstellung von Chartereinnahmen nach Ablauf der bestehenden Beschäftigung bis 31.12.2022.

Hamburg, den 27. Juni 2022

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, 27. Juni 2022

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