



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, 07. Juli 2021  
**Anleger-Nr.: «Anleger\_Nr»**

**MS „Donau“ GmbH & Co. KG (FLUSSFAHRT DONAU)  
Ordentliche Gesellschafterversammlung 2021 im schriftlichen Verfahren**

«KBriefanrede»,

von dem persönlich haftenden Gesellschafter der MS „Donau“ GmbH & Co. KG wurden wir beauftragt, gemäß § 9 des Gesellschaftsvertrages die Gesellschafterversammlung 2021 im schriftlichen Verfahren durchzuführen.

Die Entwicklung Ihrer Beteiligungsgesellschaft entnehmen Sie bitte dem beigefügten Geschäftsbericht für das Jahr 2020, der auch über die aktuelle Situation informiert.

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

**06. August 2021, 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:**  
**06. August 2021**  
(24 Uhr, eingehend)

Sind Ihre Kontaktdaten noch aktuell?

Telefon: «Telefon»

Mobil: «Mobil»

Abs.: «KFirma\_1»«KFirma\_2»«Titel» «Vorname» «Name» - «NStraße» - «PLZ» «Ort» - «Land»

oder per

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

Fax: 040 / 34 84 2 - 299

E-Mail: info@treuhandlung.de

## Stimmzettel

### FLUSSFAHRT DONAU

Ordentliche Gesellschafterversammlung 2021  
der  
MS „Donau“ GmbH & Co. KG  
im schriftlichen Verfahren

	Ja	Nein	Enthaltung
1. Feststellung des Jahresabschlusses zum 31.12.2020	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Entlastung des persönlich haftenden Gesellschafters für seine Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2020	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2020	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2020	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Wahl der Baker Tilly GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. <b>Beiratswahl</b> Sie können einen oder zwei Kandidaten (siehe deren Selbstdarstellung im Geschäftsbericht) wählen, wobei eine Stimmhäufung auf einen Kandidaten nicht zulässig ist.			
1. Peter Bretzger	<input type="checkbox"/>		
2. Dr. Dieter Vierneisel	<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»

# FLUSSFAHRT DONAU

MS „Donau“ GmbH & Co. KG



Ihre Unterlagen für die Gesellschafterversammlung 2021

## "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 2021

**“Flussfahrt DONAU“**

**MS „Donau“ GmbH & Co. KG**

# Inhalt

Tagesordnung

Bericht der Geschäftsführung

Bericht des Beirates

Kandidaten zur Beiratswahl

Jahresabschluss und Lagebericht der MS „Donau“  
GmbH & Co. KG zum 31. Dezember 2020

# Tagesordnung

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

**MS „Donau“ GmbH & Co. KG**

im schriftlichen Verfahren

1. Feststellung des Jahresabschlusses zum 31.12.2020
2. Entlastung des persönlich haftenden Gesellschafters für seine Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2020
3. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2020
4. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2020
5. Wahl der Baker Tilly GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021
6. Beiratswahl



# Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2020

## Inhaltsverzeichnis

1. Kurzer Überblick über das Geschäftsjahr 2020 .....	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 .....	9

## 1. Kurzer Überblick über das Geschäftsjahr 2020

Das MS „Donau“ (Chartername „Avalon Artistry II“) war auch im Geschäftsjahr 2020 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 2020 erfolgte keine **Auszahlung** an die Kommanditisten.

Das **steuerpflichtige Ergebnis 2020** beträgt für alle Tranchen voraussichtlich **-15,99 %** (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.

Unter Berücksichtigung des Einkommensteuer-Spitzensteuersatzes (42 %) zzgl. Solidaritätszuschlag führt das negative Beteiligungsergebnis von rd. -16 % somit zu einem Steuerrückfluss beim Gesellschafter von rd. 7 % bezogen auf das Nominalkapital.

Immer noch wird die Flusskreuzfahrt-Branche überschattet von der Corona-Pandemie. Im westeuropäischen Fahrtgebiet hat kein einziges Schiff die Saison 2021 bisher begonnen, sodass die Pandemie und die Bewältigung der daraus resultierenden Folgen für die gesamte Branche das dominierende Thema der ersten Jahreshälfte 2021 ist. Allerdings gibt u. a. der Impffortschritt in den USA und in der EU sowie die stark zurückgehenden Infektionszahlen in diesen Gebieten Hoffnung. Näheres zu den Auswirkungen auf die Gesellschaft wird in Kapitel 7 erläutert.

## 2. Einsatz und Betrieb des Schiffes sowie Schiffsversicherungen

Planmäßig sollte die Saison für das MS „Donau“ am 1. April 2020 in Passau starten und am 17. November 2020 in Amsterdam enden.

Die Kreuzfahrtsaison 2020 ist für das MS „Donau“ aufgrund der noch andauernden Corona-Pandemie und der damit einhergehenden Reisewarnungen der Außenministerien der Vereinigten Staaten von Amerika sowie Australien ausgefallen. Gemäß dem Beförderungsvertrag und der Vertragsklausel „Höhere Gewalt“ war der Charterer nur zu einer teilweisen Zahlung der Charter verpflichtet, so dass die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2020 innerhalb der Saison ausschließlich den fest vereinbarten Betrag für die Versicherungen erhalten hat. Das Schiff liegt derzeit im Hafen von Enns und wird für den Einsatz bereitgemacht. Der Beförderungsnehmer hat den Schiffsmanager beauftragt, das MS „Donau“ für den Saisonstart ab Anfang August einsatzbereit zu halten.

Es bestehen folgende Versicherungen:

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	1.134.000	EUR

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 erst bei Infahrtsetzung des Schiffes wieder prolongiert wird. Gegen Haftpflichtrisiken ist das Schiff bei einem P&I Club versichert.

### **3. Marktbericht**

Das Jahr 2020 war geprägt von der Corona-Pandemie. Mit Zugehörigkeit der Tourismusbranche waren auch die Flusskreuzfahrtschiffe von den Maßnahmen zur Pandemie-Eindämmung stark betroffen, so dass der Saisonstart nicht nur verschoben wurde, sondern komplett für Reiseunternehmen, die vor allem Gäste aus Übersee betreuen, ausgefallen ist. 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 für eine kurze Zeit aufatmen und 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 Holland und dem Schwarzen Meer durchgeführt werden. Wobei die Auslastung der Schiffe bei ca. 30 % - 60 % lag.

Einhergehend mit der Umsetzung des Hygienekonzeptes haben viele Marktteilnehmer hohe Investitionen, finanziert aus Liquiditätsreserven und teilweise mit Fremdmittel, getätigt, darüber hinaus mussten Crewmitglieder entsprechend geschult werden. So dass man davon ausgehen muss, dass die Ausgaben der meisten Reiseunternehmen die Einnahmen überragen und die Reisesaison 2020 ein Verlustjahr darstellt.

Das Jahr 2021 war in den ersten Monaten noch von den Auswirkungen der Corona-Pandemie und die daraus resultierenden strikten Beschränkungen geprägt. Erfreulicherweise mehren sich nun während der Frühlingsmonate die positiven Signale, dass ein Saisonstart bald erfolgen kann. Nicht zuletzt steht der Impffortschritt in den USA sowie nun auch in der EU dafür, dass die politischen Statements zur Pandemielage wie auch die der Branchenteilnehmer Optimismus und begründete Zuversicht verbreiten.

Eine nach der Corona-Pandemie erstarkte Nachfrage nach Reisen auf europäischen Flüssen durch US-amerikanische Passagiere durch 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. Auch wird von Marktteilnehmern mit einem prägnanten Nachholeffekt der Reisebuchungen gerechnet, der die zweite Jahreshälfte 2021 sowie das Jahr 2022 im Wesentlichen positiv darstellen lassen könnte. Dies bestätigt bereits das hohe Buchungsaufkommen für 2022 und 2023. Darunter sind zum einen Umbuchungen, aber erfreulicherweise auch solche Reiseteilnehmer, die die Flusskreuzfahrt für sich zum ersten Mal entdecken und diese antreten möchten, weil eine Flusskreuzfahrtreise derzeit regulatorisch unkomplizierter erscheint als eine Hochseekreuzfahrt.

Das Ablieferungs- und Bestellniveau lässt ebenfalls erkennen, dass sich die Branche von den Auswirkungen der Corona-Pandemie bislang nicht beeindruckt lässt und von einem baldigen Aufschwung und Fortsetzung der hohen Nachfrage ausgeht.

Durch die gleichbleibend hohe Nachfrage bleibt die Anzahl an Bestellungen von Neubauten auf Vorjahresniveau. 2019 sind 20 moderne Flusskreuzer dazugekommen, gegenüber steht ein Schiff, welches aus dem Schiffsbetrieb herausgenommen worden ist. Während 2020, trotz der herausfordernden Umstände, immerhin 11 Neubauten die Flotte erweitert haben, wurde nur ein Schiff aus Altersgründen aus dem Schiffsbetrieb herausgenommen. Für Ende 2021 ist prognostiziert, dass die Gesamtflotte eine Größe von 410 Schiffen annehmen soll. Die Bettenkapazität stieg durch den Zuwachs an Schiffen von 54.814 in 2019 um ca. 5,4 % auf 57.940 Betten in 2020.

## 4. Prospektvergleich

### 4.1. Liquiditätsentwicklung

Eine Gegenüberstellung des prospektierten Liquiditätsergebnisses mit dem tatsächlichen Liquiditätsergebnis zum 31. Dezember 2020 zeigt folgendes Bild (Angaben in TEUR)<sup>1</sup>:

Liquidität des Jahres 2020	Prospekt	Ist	Abweichung	
<b>Einnahmen aus lfd. Beschäftigung</b>	<b>4.056</b>	<b>691</b>	<b>-3.365</b>	<b>-83,0%</b>
Schiffsbetriebs-/Reisekosten, Hotel-/Catering, Versicherungen	-2.310	-602	1.708	-73,9%
<b>Summe Schiffskosten</b>	<b>-2.310</b>	<b>-602</b>	<b>1.708</b>	<b>-73,9%</b>
<b>Reedereiüberschuss</b>	<b>1.746</b>	<b>89</b>	<b>-1.657</b>	<b>-94,9%</b>
Zinsen für Fremdfinanzierung	-212	-216	-4	1,9%
Sonstige Erträge	0	64	64	
Gewerbesteuer	-98	0	98	-100,0%
Gesellschaftskosten	-134	-110	24	-17,9%
<b>Cash-flow vor Tilgung</b>	<b>1.302</b>	<b>-173</b>	<b>-1.475</b>	<b>-113,3%</b>
Tilgung Schiffshypothek	-574	-622	-48	0,0%
Zugang KfW-Darlehen	0	1.000		
Tilgung KfW -Darlehen in 2021	0	-250		
<b>Cash-flow nach Tilgung</b>	<b>728</b>	<b>-45</b>	<b>-773</b>	<b>-106,2%</b>
Auszahlungen	-510	-1	509	-99,8%
davon Investoren	509	0	-509	-100,0%
davon Gründungsgesellschafter	1	1	0	100,0%
<b>Liquides Ergebnis nach Auszahlungen</b>	<b>218</b>	<b>-46</b>	<b>-264</b>	<b>-121,1%</b>
Tilgungsabgrenzung	0	48	48	-100,0%
Kumulierte Liquidität zum 31.12.2019	231	-169	-400	-173,2%
<b>Kumulierte Liquidität zum 31.12.2020</b>	<b>449</b>	<b>-167</b>	<b>-616</b>	<b>-137,2%</b>

Der **Reedereiüberschuss** des Jahres 2020 liegt mit TEUR 89 um 94,9 % unter dem Prospektansatz. Die **Einnahmen** liegen um TEUR 3.365 unter dem Prospektansatz, was auf ein sehr 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 bezieht.

Vor allem bedingt durch das gegenüber dem Prospekt schlechtere Jahresergebnis liegt die **Gewerbesteuer** mit TEUR 0 um TEUR 98 unter dem Prospektansatz und führt zu einer finanziellen Entlastung der Gesellschaft.

Von den vertragsgemäßen **Tilgungen** auf das Schiffshypothekendarlehen in Höhe von insgesamt TEUR 574 im Jahr 2020 wurden TEUR 526 geleistet, weitere TEUR 48 aus Januar 2020 sind dem Geschäftsjahr 2019 zuzuordnen. Die für Dezember 2020 vorgesehene Tilgung von TEUR 48 wurde von der finanzierenden Bank erst am 2. Januar 2021 belastet. Zwecks besserer Übersichtlichkeit wurde in der Liquiditätsrechnung unterstellt, dass diese Tilgung plangemäß im Berichtsjahr erfolgte. Darüber hinaus wurde der Gesellschaft im Geschäftsjahr ein KfW-Darlehen als Betriebsmittelkredit zugeführt. Die Tilgung beginnt im September 2021.

Im Berichtsjahr 2020 wurde keine **Auszahlung** auf das Kommanditkapital an die Gesellschafter geleistet.

Die **kumulierte Liquidität inkl. Kontokorrent** am 31. Dezember 2020 beträgt TEUR -167 und liegt somit um TEUR 616 unter Prospektniveau. Dies liegt an dem sehr niedrigen Einnahmenniveau, verursacht durch die Vertragsklausel „Höhere Gewalt“. Allerdings ist zu beachten, dass das KfW-Darlehen die kumulierte Liquidität zum 31. Dezember 2020 auf niedrigem negativen Niveau stabilisiert.

<sup>1</sup> 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):

	<u>Prospekt</u>	<u>Ist</u>	<u>Abweichung</u>
Valuta Darlehen zum 31.12.	5.163	5.211	48

Die Zins- und Tilgungsleistungen auf das Schiffshypothekendarlehen wurden im Berichtsjahr 2020 plangemäß geleistet, wobei die Dezember-Tilgung in Höhe von TEUR 48 von der finanzierenden Bank erst im Januar 2021 belastet wurde.

Da die Gesellschaft geringfügig Einnahmen erzielt, resultierend durch das in Kraft treten der „Höheren Gewalt“, werden notwendige Verwaltungskosten sowie der Kapitaldienst aus den Liquiditätsreserven gezahlt. Da diese Reserven nicht ausgereicht haben, um alle anfallenden Kosten im Jahr 2020 zu begleichen, wurde ein KfW-Unternehmerkredit über TEUR 1.000 zu einem Zinssatz in Höhe von 1 % aufgenommen. Der Kredit hat eine Laufzeit von drei Jahren, wobei das erste Jahr tilgungsfrei ist. Die Zinszahlungen in dem Berichtsjahr in Höhe von TEUR 4 wurden vollständig erbracht.

## 4.3. Das handelsrechtliche Ergebnis

Nachfolgend wird das prospektierte handelsrechtliche Ergebnis dem tatsächlichen handelsrechtlichen Ergebnis 2020 gegenübergestellt (Angaben in TEUR):

### Handelsrechtliches Ergebnis 2020

	<u>Prospekt</u>	<u>Ist</u>	<u>Abweichung</u>	
<b>Cash-flow vor Tilgung</b>	<b>1.302</b>	<b>-173</b>	<b>-1.475</b>	<b>852,6%</b>
Abschreibungen	-688	-681	7	-1,0%
<b>handelsrechtliches Jahresergebnis</b>	<b>614</b>	<b>-854</b>	<b>-1.468</b>	<b>171,9%</b>

Die Abweichung des handelsrechtlichen Ergebnisses 2020 in Höhe von TEUR 1.468 resultiert insbesondere aus dem im Prospektvergleich sehr geringen Einnahmenniveau unter Bezugnahme des Reiseveranstalters auf „Höhere Gewalt“.

## 4.4. Auszahlungen

Auszahlungen seit Auflegung des Fonds:

<u>Jahr</u>	<u>Prospekt</u>	<u>Ist</u>	<u>Abweichung</u>
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%
<b>Summe</b>	<b>66,00%</b>	<b>51,00%</b>	<b>-15,00%</b>

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 2019 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:

	<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
Jahresergebnis (Handelsbilanz)	614	-854	-1.468
+/- Steuerbilanzkorrekturen	8	-68	-76
+/- Korrektur Gewerbesteuer	98	0	-98
<b>Steuerliches Ergebnis</b>	<b>720</b>	<b>-922</b>	<b>-1.642</b>
in % des nom. Kapitals	12,49%	-15,99%	-28,48%

Das **steuerpflichtige Ergebnis 2020** beträgt für alle Tranchen voraussichtlich **-15,99 %** (bezogen auf das nominelle Kommanditkapital).

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

## 6. Kapitalbindung einer Musterbeteiligung

### **Kapitalbindung zum 31.12.2020:**

am Beispiel einer Beteiligung in Höhe von EUR 100.000

<b><u>Beitritt 2012 Tranche I</u></b>	<b>%</b>	<b>EUR</b>
Pflichteinlage	-100,00%	-103.000
Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisung	15,00%	15.453
Steuerzahlungen auf lfd. Gewinne	-17,97%	-18.511
Steuerminderzahlungen aufgrund GewSt.	5,22%	5.380
Auszahlungen	49,51%	51.000
Innocent Owners Insurance	0,16%	160
<b>Kapitalbindung per 31.12.2020</b>	<b>-48,08%</b>	<b>-49.518</b>

<b><u>Beitritt 2012 Tranche II</u></b>	<b>%</b>	<b>EUR</b>
Pflichteinlage	-100,00%	-103.000
Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisung	15,00%	15.453
Steuerzahlungen auf lfd. Gewinne	-17,38%	-17.898
Steuerminderzahlungen aufgrund GewSt.	5,22%	5.380
Auszahlungen	48,54%	50.000
Innocent Owners Insurance	0,16%	160
<b>Kapitalbindung per 31.12.2020</b>	<b>-48,45%</b>	<b>-49.905</b>

<b><u>Beitritt 2013 Tranche I</u></b>	<b>%</b>	<b>EUR</b>
Pflichteinlage	-100,00%	-103.000
Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisung	10,09%	10.388
Steuerzahlungen auf lfd. Gewinne	-11,42%	-11.760
Steuerminderzahlungen aufgrund GewSt.	5,22%	5.380
Auszahlungen	49,51%	51.000
Innocent Owners Insurance	0,16%	160
<b>Kapitalbindung per 31.12.2020</b>	<b>-46,44%</b>	<b>-47.832</b>

<b><u>Beitritt 2013 Tranche II</u></b>	<b>%</b>	<b>EUR</b>
Pflichteinlage	-100,00%	-103.000
Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisung	10,08%	10.388
Steuerzahlungen auf lfd. Gewinne	-10,83%	-11.152
Steuerminderzahlungen aufgrund GewSt.	5,22%	5.380
Auszahlungen	48,54%	50.000
Innocent Owners Insurance	0,16%	160
<b>Kapitalbindung per 31.12.2020</b>	<b>-46,82%</b>	<b>-48.225</b>

<b><u>Beitritt 2013 Tranche III</u></b>	<b>%</b>	<b>EUR</b>
Pflichteinlage	-100,00%	-103.000
Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisung	10,08%	10.388
Steuerzahlungen auf lfd. Gewinne	-9,66%	-9.946
Steuerminderzahlungen aufgrund GewSt.	5,22%	5.380
Auszahlungen	46,60%	48.000
Innocent Owners Insurance	0,16%	160
<b>Kapitalbindung per 31.12.2020</b>	<b>-47,59%</b>	<b>-49.019</b>

## **7. Blick auf das laufende Jahr und Ausblick**

Aufgrund der aktuellen Lage konnte die Kreuzfahrtsaison auch 2021 nicht gemäß Fahrplan am 7. April 2021 in Amsterdam beginnen. Das Schiff liegt derzeit im Hafen von Enns. Gemäß Beförderungsvertrag entfällt zeitanteilig der Anspruch des Beförderungsentgeltes 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.

Derzeit ist für das Schwesterschiff MS „Isar“ eine Vercharterung bis Ende 2023 in Verhandlung, wobei dann das derzeitige Beförderungskonzept auf Bareboatcharterbasis umgestellt wird. Ein solcher Vertrag zu gleichen Konditionen soll dann auch für das MS „Donau“ für den Zeitraum bis Ende 2023 abgeschlossen werden.

Die Vertragskonditionen, die ebenfalls voraussichtlich für das MS „Donau“ gelten könnten, bestehen aus einem Bareboatchartervertrag für die Jahre 2022 und 2023 mit einer Rate in Höhe von EUR 1.185.000 p.a. sowie einem Betrag in Höhe von EUR 140.000 p.a., mit dem das MS „Donau“ allerdings auch ihre Versicherung abdecken muss.

Damit reduzieren sich Betriebsrisiken, insbesondere Risiken durch die Repair-&-Maintenance-Kosten, erheblich. Für den Zeitraum von Mitte 2020 bis Mitte 2021 haben wir im Gegenzug eine Reduktion in Höhe von 75 % der vertragsgemäßen Einnahmen akzeptiert.

Obwohl das Schiff nun seit Herbst 2019 aufliegt, ist es durch Inanspruchnahme staatlicher Fördermaßnahmen gelungen, den finanziellen Verpflichtungen vollumfänglich nachzukommen. Die Gesellschafter mussten hierfür nicht um finanzielle Unterstützung gebeten werden. Darüber hinaus kann sehr wahrscheinlich eine Anschlussbeschäftigung bis 2023 geschlossen werden.

In diesem Jahr fährt das Schiff allerdings noch unter dem bestehenden Beförderungsvertrag, so dass sich ein weiteres Liegen des Schiffes – hinein in das zweite Halbjahr – negativ auswirken würde. Der Beförderungsnehmer hat seinen Schiffsmanager angewiesen, das Schiff ab dem 1. August 2021 einsatzbereit zu halten. Die Buchungssituation beim Beförderungsnehmer ist dem Vernehmen nach jedenfalls ausgesprochen gut, was sowohl nachzuholende Reisen aus dem letzten Jahr betrifft als auch Neubuchungen. Auch das Schiff befindet sich in einem sehr guten Zustand, so dass es den Fahrgastbetrieb mit Eintreffen der Gäste voraussichtlich einwandfrei wird starten können.

Es versteht sich von selbst, dass sich der Ausfall der Reisesaison im vergangenen Jahr und anteilig im laufenden Jahr unmittelbar auf die Liquiditätsslage und -planung des Reeders auswirkt. Die Zins-

und Tilgungsleistungen wurden im bisherigen Verlauf des Geschäftsjahres 2021 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 „Höhere Gewalt“ und den dadurch stark geminderten Liquiditätsüberschüssen sowie hohen Kosten für Reparatur und Instandhaltung kann keine Auszahlung an die Gesellschafter erfolgen.

Die Gesellschafterversammlung für das Jahr 2020 ist im schriftlichen Verfahren vorgesehen. Als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021 schlägt die Geschäftsführung die Baker Tilly GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vor. Die Änderung der Abschlussprüfungsgesellschaft resultiert aus der Einbringung der Certis Wirtschaftsprüfungsgesellschaft in Baker Tilly. Die bisherigen Mitarbeiter werden zukünftig für die Baker Tilly tätig sein und ihre bisherige Arbeit auch weiterhin für die Fondsgesellschaft erbringen.

Hamburg, im Juni 2021

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 2020  
mit Ausblick auf 2021**

Liebe Mitgesellschafterinnen,  
liebe Mitgesellschafter

auch in 2020 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 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 06.05.2020, die per Videokonferenz abgehalten wurde, 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 2020 mit einem Ausblick auf das schwierige Jahr 2021. Im Einzelnen:

**2020:**

Corona bedingt ist die geplante Kreuzfahrtsaison vom 01.04.2020 bis 17.11.2020 komplett ausgefallen. Dem zu Folge haben wir – so sieht es der Beförderungsvertrag vor – vom Charterer lediglich einen kleinen Beitrag für die Versicherungen erhalten. Die Liquiditätsslage der Gesellschaft war deshalb angespannt. Der Geschäftsführung danken wir bereits an dieser Stelle für ihre zutreffende Einschätzung der Auswirkungen der Corona-Pandemie, die getroffenen Maßnahmen und insbesondere die erfolgreiche Aufnahme eines KfW-Kredits über € 1 Mio. Die Gesellschaft war deshalb in der Lage, die Zins- und Tilgungsraten auf die Bankdarlehen zu erbringen.

Dass an uns Gesellschafter keine Auszahlungen erfolgen konnte, liegt auf der Hand.

Getröstet werden wir durch das steuerliche Ergebnis mit – 15,99 %, sodass wir indirekt über die Steuer doch noch eine Auszahlung erhalten.

**2021:**

Corona bedingt konnte die Kreuzfahrtsaison bisher nicht beginnen. Geschäftsführung und Beirat haben am 20.05.2021 erneut eine Beiratssitzung per Videokonferenz abgehalten und die nach wie vor schwierige Situation eingehend besprochen. Die Geschäftsführung und der Beirat hoffen, dass in diesem Jahr doch noch Reisen stattfinden können, zumal das Buchungsinteresse auch aus den USA sehr hoch ist.

Die Geschäftsführung steht im ständigen Kontakt mit dem Manager und dem Charterer und berichtet uns Beiräten regelmäßig. Auch Sie erhalten weiterhin Zwischenberichte.

Auf der Beiratssitzung vom 20.05.2021 hat der Beirat mit der Geschäftsführung im Beisein des Abschlussprüfers den Jahresabschluss 2020 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. Dass auch in diesem Jahr keine Auszahlung an uns Anleger erfolgen kann, findet sicherlich ihr Verständnis.

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

Dieses Jahr finden wieder Beiratswahlen statt. Herr Dr. Vierneisel und ich würden gerne weiterhin für Sie engagiert im Beirat tätig sein, unsere Arbeit fortführen und die Geschäftsführung mit unserem Rat weiterhin unterstützen. Hierfür erbitten wir Ihr Vertrauen.

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

Peter Bretzger  
-Beiratsvorsitzender-

Hamburg, den 20.05.2021



## Kandidaten zur Beiratswahl

<p><b>Peter Bretzger</b> <b>Heidenheim</b></p> <p><b>65 Jahre, verheiratet,</b> <b>2 Kinder</b></p>	<p>Selbstständiger Rechtsanwalt seit 1983, seit 1991 auch vereidigter Buchprüfer.</p> <p>Seniorpartner einer zivil- und wirtschaftsrechtlich ausgerichteten Rechtsanwalts- und vereidigter Buchprüfersozietät, in der Klientel aus Banken, mittelständischen Unternehmen und Handwerk beraten und betreut wird.</p> <p>Seit 1998 ff. Beiratsvorsitzender in neun Schifffahrtsgesellschaften, darunter der MS "Donau" GmbH &amp; Co. KG und der MS "Isar" GmbH &amp; Co. KG sowie Mitglied des Beirates der MS „Mosel“ GmbH &amp; Co. KG / MS „Saar“ GmbH &amp; Co. KG (FLUSSFAHRT '09), MS „Amadagio“ GmbH &amp; Co. KG / MS „Amalegro“ GmbH &amp; Co. KG (FLUSSFAHRT '11) und MS "Moldau" GmbH &amp; Co. KG.</p> <p>In der neuen Amtsperiode steht unsere Gesellschaft aufgrund der Corona-Pandemie vor bisher nicht gekannten neuen Herausforderungen. Gerne würde ich weiterhin für Sie, liebe Mitgesellschafterinnen und Mitgesellschafter, unsere gemeinsamen Interessen im Beirat dieser Gesellschaft weiter vertreten und die Geschäftsführung mit meinem Rat unterstützen.</p>
<p><b>Dr. Dieter Vierneisel</b> <b>Planegg</b></p> <p><b>64 Jahre, verheiratet,</b> <b>2 Kinder</b></p>	<p>Sehr geehrte Mitgesellschafterinnen und Mitgesellschafter, nach Ablauf der ersten Wahlperiode stelle ich mich wieder für den Beirat der MS „Donau“ GmbH &amp; Co. KG zur Verfügung und bitte um Ihr Vertrauen zur Verlängerung der Beiratstätigkeit. Ich habe mich seit 1994 sukzessive an mehreren Schiffs-Fonds beteiligt, darunter auch an dem o.g. Fonds und möchte meine Kenntnisse und Erfahrungen weiterhin zum Wohle aller Kommanditisten einbringen.</p> <p>Kurzvorstellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dr. jur. utr. Dieter Vierneisel, Diplomvolkswirt, 64 Jahre, verheiratet, zwei Kinder</li> <li>• Rechtsanwalt und Wirtschaftsmediator mit den Schwerpunkten:       <ul style="list-style-type: none"> <li>- wirtschaftsrechtliche, steuerrechtliche und betriebswirtschaftliche Beratung von mittelständischen Unternehmen (insbes. Familienunternehmen)</li> <li>- Anlegerschutz-, Verbraucherschutz-Beratung</li> <li>- Interims-Management, Sanierung, Turnaround-Management</li> </ul> </li> <li>• 20 Jahre Managementenerfahrung als Finanzgeschäftsführer und Vorstand bei BMW AG (Automobil), Bristol-Myers Squibb GmbH (amerik. Pharmaunternehmen), Kögel AG (Trailer, Sonderfahrzeuge), u.a.</li> <li>• Beirat und Aufsichtsrat in mehreren Gesellschaften</li> </ul>

Diese Liste enthält die uns zur Verfügung gestellten Selbstdarstellungen der Kandidaten.

**Prüfungsbericht**

**MS "Donau"  
GmbH & Co. KG,  
Hamburg**

**Jahresabschluss und Lagebericht  
zum  
31. Dezember 2020**

**- 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 2020, der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020, 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 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020,
- 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 im Abschnitt „Bestandsgefährdende Tatsachen“, in dem die gesetzlichen Vertreter beschreiben, dass sich der Charterer aufgrund der Coronakrisen-bedingten Reisewarnungen 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-bedingten Einschränkungen des Geschäftsbetriebs bedeutsame Zweifel an der Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann und ein bestandsgefährdendes Risiko im Sinne von §

322 Abs. 2 Satz 3 HGB darstellen, da sich die Liquidität der Gesellschaft kontinuierlich verringert und das Unternehmen möglicherweise zukünftig nicht in der Lage sein könnte, 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 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, die auch die von Treuhändern verwalteten Kapitalkonten umfassen, der MS "Donau" GmbH & Co. KG, Hamburg, zum 31. Dezember 2020 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 wer-

den, 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, 14. Juni 2021

CERTIS GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Dierk Hanfland  
Wirtschaftsprüfer

gez. Martina Heinsen  
Wirtschaftsprüferin



**MS "Donau" GmbH & Co. KG, Hamburg**  
**Gewinn- und Verlustrechnung für 2020**

---

	<u>EUR</u>	<u>2019 TEUR</u>
1. Umsatzerlöse	690.890,67	4.268
2. Sonstige betriebliche Erträge	64.374,23	6
3. Aufwendungen für bezogene Leistungen	602.473,66	3.300
4. Abschreibungen auf Sachanlagen	681.285,00	681
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen	109.822,98	110
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	<u>215.945,99</u>	<u>234</u>
<b>7. Ergebnis nach Steuern</b>	-854.262,73	-51
<b>8. Jahresfehlbetrag</b>	-854.262,73	-51
9. Belastung auf Kapitalkonten	<u>-854.262,73</u>	<u>-51</u>
<b>10. Ergebnis nach Verwendungsrechnung</b>	<u><u>0,00</u></u>	<u><u>0</u></u>

**MS "Donau" GmbH & Co. KG**  
**Hamburg**  
**Anhang für das Geschäftsjahr 2020**

**I. ALLGEMEINE ANGABEN ZUM JAHRESABSCHLUSS**

Der Jahresabschluss der MS „Donau“ GmbH & Co. KG, Hamburg (Amtsgericht Hamburg, HRA 108957) zum 31. Dezember 2020 wurde unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften des dritten Buches des HGB, des Vermögensanlagegesetzes 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 (Vj.: TEUR 34).

### **3. Verbindlichkeiten**

Die Fristigkeiten und Besicherungen der Verbindlichkeiten sind im Verbindlichkeitspiegel dargestellt, der dem Anhang beigefügt ist. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern bestehen zum Abschlussstichtag in Höhe von TEUR 57 (Vj.: TEUR 0).

## **IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen enthalten Instandhaltungskosten in Höhe von TEUR 180 (Vj.: TEUR 233) sowie Liegekosten in Höhe von TEUR 280 (Vj.: TEUR 0).

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 80.

Hamburg, 14. Juni 2021

Helge Janßen  
Geschäftsführer

**MS "Donau" GmbH & Co. KG, Hamburg**

	1.1.2020 EUR	Zugänge		Anschaffungskosten Abgänge		Umbuchungen EUR	31.12.2020 EUR	Kumulierte Abschreibungen		Buchwerte			
		Zugänge EUR	Abgänge EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR			1.1.2020 EUR	31.12.2020 EUR	31.12.2020 EUR	31.12.2019 TEUR		
<b>Entwicklung des Anlagevermögens</b>													
<b>Sachanlagen</b>													
Flusschiff	13.625.692,72	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13.625.692,72	4.768.994,72	681.285,00	0,00	5.450.279,72	8.175.413,00	8.857

**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	238.933,28	(0,00)	0,00	0,00
2. Forderungen gegen Gesellschafter	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)
3. Sonstige Vermögensgegenstände	(33.723,36)	0,00	0,00	0,00
	94.969,24	(33.723,36)	(0,00)	(0,00)
	(154.065,01)	(154.065,01)	(0,00)	(0,00)
	333.902,52	333.902,52	0,00	0,00
	(187.786,37)	(187.786,37)	(0,00)	(0,00)

**B. Verbindlichkeiten**

1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.227.985,05	888.323,05	3.044.832,00	2.294.830,00	6.227.985,05 *
	(5.803.543,26)	(640.173,26)	(2.294.832,00)	(2.868.538,00)	(5.803.543,26)
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.225,15	2.225,15	0,00	0,00	
	(19.872,46)	(19.872,46)	(0,00)	(0,00)	
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	56.817,10	56.817,10	0,00	0,00	
	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	
4. Sonstige Verbindlichkeiten	(281.310,32)	(281.310,32)	(0,00)	(0,00)	
	6.287.027,30	947.365,30	3.044.832,00	2.294.830,00	
	(6.104.726,04)	(941.356,04)	(2.294.832,00)	(2.868.538,00)	

\* 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 01.01.2020 bis zum 31.12.2020**  
**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**

#### Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Weltwirtschaft lag nach der Wachstumsprognose des Internationalen Währungsfonds (nachfolgend auch „IWF“) 2020 bei -3,2% und damit um 0,9 Prozentpunkte höher als die vorrangegangene Schätzung, die bei -4,1% lag. Dies resultiert aus einer stärker wachsenden Wirtschaft im zweiten Halbjahr 2020. Durch die Impfstoffzulassung zum Ende des Jahres wurde die Hoffnung größer auf ein baldiges Ende der Corona-Pandemie. Die auftretenden Virusmutationen geben allerdings immer noch Anlass zur Vorsicht.

Für das Jahr 2021 wird ein Weltwirtschaftswachstum von 5,5% prognostiziert. Dies resultiert u. a. daraus, dass die wirtschaftlichen Unsicherheiten abnehmen, hervorgerufen durch die stetig fortschreitenden Impfungen.<sup>1</sup>

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 2020 um 3,4% geschrumpft, nach einem Wachstum von 2,2% im Vorjahr.<sup>2</sup> Die Inflation betrug im Jahr 2020 1,5%, im Vorjahr betrug die Inflationsrate 1,8%.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Vgl. World Economic Outlook, January 2021 Update\_PDF.

<sup>2</sup> Vgl. World Economic Outlook, January 2021 Update\_Tabelle

<sup>3</sup> Vgl. Statista.com

### Flusskreuzfahrtbranche

Das Jahr 2020 war geprägt von der Corona-Pandemie. Mit Zugehörigkeit der Tourismusbranche waren auch die Flusskreuzfahrtschiffe von den Maßnahmen zur Pandemieeindämmung stark betroffen, so dass der Saisonstart nicht nur verschoben wurde, sondern komplett für viele Reiseunternehmen ausgefallen ist. Dies hing nicht zuletzt mit den Reisewarnungen zusammen, die von den Auswärtigen Ämtern der USA und Australien für Europa ausgesprochen worden sind.

Das Ablieferungs – und Bestellniveau lässt vermuten, dass die Branche davon bislang unbeeinträchtigt ist und von einem baldigen Aufschwung und Fortsetzung der hohen Nachfrage ausgeht.

Durch die gleichbleibend hohe Nachfrage bleibt die Anzahl an Bestellungen von Neubauten auf Vorjahresniveau. 2019 sind 20 moderne Flusskreuzer dazugekommen, gegenüber steht ein Schiff, welches aus dem Schiffsbetrieb entfernt worden ist. Während 2020, trotz der herausfordernden Umstände, immerhin 11 Neubauten die Flotte erweitert haben und nur eines wird dem Schiffsbetrieb aus Altersgründen nicht mehr zur Verfügung stehen. Für Ende 2021 ist prognostiziert, dass die Gesamtflotte eine Größe von 410 Schiffen annehmen soll. Die Bettenkapazität stieg durch den Zuwachs an Schiffen von 54.814 in 2019 um ca. 5,4% auf 57.940 Betten.<sup>4</sup> Ebenso ist anhand der geplanten Bettenanzahl erkennbar, dass bei Neubauten auf größere Kabinen oder Suiten Wert gelegt wird.

## **2. Geschäftsverlauf der Gesellschaft im Berichtsjahr 2020**

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 wurden durch den Schiffsmanager erbracht sowie Hotel- und Cateringleistungen, die im Berichtsjahr allerdings eine untergeordnete Rolle eingenommen haben, aufgrund der Liegezeiten des Schiffes, bedingt durch die Reisebeschränkungen.

Die europäische Flotte von Avalon Waterways umfasst auch im Jahre 2020 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.

---

<sup>4</sup> Vgl. Hader, A.; The River Cruise Fleet Handbook 2020/2021; 2020; S. 1-58 f.

Planmäßig sollte die Saison für das MS „Donau“ am 6. April 2020 in Budapest starten und beendet werden sollte sie am 17. November 2020 in Amsterdam.

Die Kreuzfahrtsaison 2020 ist, aufgrund der noch andauernden Corona-Pandemie und der damit einhergehenden Reisewarnungen der Außenministerien der Vereinigten Staaten von Amerika sowie des Australischen, für Europa ausgefallen. Gemäß dem Beförderungsvertrag war der Charterer nur zu einer teilweisen Zahlung der Charter verpflichtet, so dass die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2020 innerhalb der Saison ausschließlich den festvereinbarten Betrag für die Versicherungen erhalten hat. Das Schiff liegt derzeit Hafen von Enns und wird für den Einsatz bereitgemacht. Der Beförderungsnehmer hat den Schiffsmanager beauftragt die MS „Donau“ für den Saisonstart ab Anfang August einsatzbereit zu halten.

Das gemäß Lagebericht 2019 erwartete handelsrechtliche Ergebnis für das Jahr 2020 konnte nicht erreicht werden und beträgt TEUR -854. Der Verlauf des Geschäftsjahres 2020 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 691 aus dem Beförderungsvertrag mit TLB generiert (Vorjahr: TEUR 4.268). Die Aufwendungen für bezogene Leistungen betragen TEUR 602 (Vorjahr: TEUR 3.300). Die Abweichungen resultieren im Wesentlichen aus der Einnahmenreduktion, die ausschließlich durch vertragsgemäße „Höhere Gewalt“ bestimmt war. Die laufenden Verwaltungskosten (u.a. Treuhandvergütung, Buchführungs- und Steuerberatungskosten) betragen im Jahr 2020 TEUR 110 (Vorjahr: TEUR 111).

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen sind mit TEUR 216 (Vorjahr: TEUR 234) 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 854 aus (Vorjahr: TEUR 51).

#### Finanzlage

Wird das Jahresergebnis i.H.v. TEUR -854 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 -116.

Der **Cash-flow aus Finanzierungstätigkeit** beläuft sich auf TEUR 207 und ist auf die in 2020 geleisteten Tilgungen des Schiffshypothekendarlehens (TEUR -574) sowie auf Zuflüsse aus der Aufnahme eines KfW Darlehens (TEUR 1.000) zurückzuführen. Somit ergibt sich unter Einbeziehung des Liquiditätsvortrags aus dem Vorjahr (TEUR 205) insgesamt ein Finanzmittelfonds zum 31. Dezember 2020 von TEUR 296.

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.

#### 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 2020 TEUR 296 (Vorjahr: TEUR 205). 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 2020 wurden TEUR 526 plangemäß geleistet, die für Dezember 2020 vorgesehene Tilgung von TEUR 48 wurde von der finanzierenden Bank erst am 2. Januar 2021 belastet. Damit valutiert das Schiffshypothekendarlehen Ende 2020 mit TEUR 5.211. In den folgenden Jahren ist weiterhin eine Jahrestilgung von TEUR 574 vorgesehen.

Die Bilanzsumme beträgt zum 31. Dezember 2020 TEUR 8.810 (Vorjahr: TEUR 9.255).

Das Eigenkapital beläuft sich insgesamt auf TEUR 2.049 (Vorjahr: TEUR 2.904). Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31. Dezember 2020 23,3% (Vorjahr: 31,4%).

#### **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, würden mit dem neuen Charterabschluss eintreten. Aufgrund der vorherrschenden pandemischen Lage, wodurch die touristischen Reisen komplett zum Erliegen gekommen sind, streben beide Vertragsparteien ein neues Vertragsverhältnis an. Für das Geschäftsjahr 2020 hat dies zur Folge, dass die Charterzahlung für das zweite Halbjahr um 75 % reduziert wird, im Gegenzug würde der Charterer einen neuen Chartervertrag ab 2022 in Form einer Bareboatcharter i. H. v. TEUR 1.185 zzgl. TEUR 140 Versicherungsanteil bis Ende 2023 vereinbaren.

#### **IV. Prognosebericht**

Im Jahr 2021 werden in Europa prognosegemäß 3 neue Flusskreuzfahrtschiffe mit einer Kapazität von ca. 1.000 Betten abgeliefert, so dass eine Gesamtbettenanzahl von 60.100 Ende 2021 erreicht wird, im Vergleich zum Vorjahr ist das eine Erhöhung der Bettenkapazität um rd. 4 %.<sup>5</sup>

Das Jahr 2021 war in den ersten Monaten noch von den Auswirkungen der Corona-Pandemie und die daraus resultierenden strikten Beschränkungen geprägt. Erfreulicherweise mehren sich nun während der Frühlingsmonate die positiven Signale, dass ein Saisonstart bald erfolgen kann. Nicht zuletzt steht der Impffortschritt in den USA sowie nun auch in der EU dafür, dass die politischen Statements zur Pandemielage wie auch die der Branchenteilnehmer Optimismus und begründete Zuversicht verbreiten. Darüber hinaus plant der Veranstalter der MS „Donau“ mit einem Saisonstart in der ersten August-Hälfte. Aus diesem Grund kalkulieren wir mit vertragsgemäßen Einnahmen ab August 2021.

---

<sup>5</sup> Vgl. Hader, A.; The River Cruise Fleet Handbook 2020/2021; Tabelle, S. 1-14

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. Mit dem neuen Charterabschluss würde eine Reduktion der Charterzahlung vom 01.07.2020 bis zum 30.06.2021 um 75 % vereinbart werden. Im Gegenzug verlängert der Charterer ab 2022 in Form einer Bareboatcharter mit einer Jahresrate i. H. v. 1.185.000 Euro zzgl. TEUR 140 Versicherungsanteil bis Ende 2023.

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 wird ab September dieses Jahres beginnen.

Die Unternehmensplanung zeigt, dass die Gesellschaft insgesamt im Geschäftsjahr 2021 voraussichtlich ein negatives handelsrechtliches Jahresergebnis erzielen wird.

## **V. Chancen- und Risikobericht**

Gegenüber dem Lagebericht über das Geschäftsjahr 01.01.2019 bis zum 31.12.2019 hat sich eine wesentliche Veränderung der Chancen- und Risikosituation der Gesellschaft ergeben.

### **1. Chancenbericht**

#### Gesamtwirtschaftliche Chancen

Eine nach der Corona-Pandemie erstarkte 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. Auch wird von Marktteilnehmern mit einem signifikanten Nachholeffekt der Reisebuchungen gerechnet, der die zweite Jahreshälfte 2021 sowie das Jahr 2022 im Wesentlichen positiv darstellen lassen könnte.

#### 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, der im Laufe der zweiten Jahreshälfte erwartet wird, 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.

Durch den ab 2022 in Aussicht gestellten Bareboatchartervertrag erhält die Gesellschaft eine Planungssicherheit bis 2023. Damit reduzieren sich Betriebsrisiken, insbesondere Risiken durch die Repair & Maintenance-Kosten, erheblich. Aufgrund des Bareboatcharterkonstruktes ist dann der Charterer für diese Kosten verantwortlich.

## 2. Risikobericht

### Bestandsgefährdende Tatsachen

Durch die weltweit auftretende Corona-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, kann sich der Beförderungsnehmer auf höhere Gewalt berufen und auf dieser Grundlage die Zahlung des Beförderungsentgelts weiterhin aussetzen. 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 im Verlauf des zweiten Halbjahres beginnen kann. Sollte diese Annahme nicht zutreffen, müssen Maßnahmen wie z. B. Tilgungsstundungen getroffen werden, die es erlauben, die Zahlungsfähigkeit zunächst bis zum Ende des Jahres 2021 zu sichern. Mittelfristig besteht die Möglichkeit durch eine Umfinanzierung des Fremdkapitalanteils einen niedrigeren Kapitaldienst zu leisten, um so liquiditätsschonender agieren zu können.

Die beschriebenen Ereignisse deuten auf das Bestehen einer wesentlichen Unsicherheit hin, die allerdings, abhängig von der Dauer der Corona-Einschränkungen, zeitlich begrenzt ist und im fortschreitenden Jahresverlauf weiter abnehmen sollte, da der Saisonstart absehbar ist.

### 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 Einnahmefall 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 bzw. anschließenden Bareboatchartervertrag sowie den Management- und Bewirtschaftungsvertrag sind die Einnahmen der Gesellschaft aus der Erbringung von Beförderungsleistungen mindestens bis zum Ende des Jahres 2023 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 Einnahmeausfällen 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 ab 2022 durch den Bareboatchartervertrag 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, 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 1,2 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 2020 bis April 2021 unter einen Wert von 1,2 auf Grund der geringeren Einnahmen der Gesellschaft. Voraussichtlich liegt der Wert im kommenden Berichtszeitraum ebenfalls unter 1,2, weshalb die finanzierende Bank den bestehenden Vertrag fristlos kündigen könnte. 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. Durch den ab 2022 in Aussicht gestellten Bareboatchartervertrag erhält die Gesellschaft eine Planungssicherheit bis 2023. Damit reduzieren sich Betriebsrisiken, insbesondere Risiken durch die Repair & Maintenance-Kosten, erheblich. Aufgrund des Bareboatcharterkonstruktes ist dann der Charterer für diese Kosten verantwortlich.

## **VI. Angaben nach § 24 Vermögensanlagengesetz**

Im Berichtsjahr 2020 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 3,37 geleistet. Daneben wurden 2020 an Treuhandlung feste Vergütungen i.H.v. insgesamt EUR 39.894,99 gezahlt.

Die Mitglieder des Beirats erhielten im Geschäftsjahr 2020 für Ihre Tätigkeit eine feste Vergütung i.H.v. insgesamt EUR 6.092,01. Als Geschäftsführungs- und Haftungsvergütung an die persönlich haftende Gesellschafterin wurden im Berichtsjahr EUR 18.774,36 (davon EUR 18.774,36 als feste Vergütung) gezahlt.

## **VII. Gesamtaussage**

Die Gesellschaft hat 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 2021 kein Cash-flow erwirtschaftet werden kann, aus dem fällig werdende Verbindlichkeiten vollständig bedient werden können. Diese werden aus vorhandener Liquidität der Vorjahre bzw. dem aufgenommenen KfW-Unternehmerkredit sowie der Kontokorrentlinie bedient.

Hamburg, den 14. Juni 2021

MS „Donau“ GmbH & Co. KG

Helge Janßen  
- Geschäftsführer -

Notizen:



## 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](mailto:info@seehandlung.de) – [www.seehandlung.de](http://www.seehandlung.de)



HT Hamburgische Treuhandlung GmbH & Co. KG  
Trostbrücke 1 – 20457 Hamburg  
[info@treuhandlung.de](mailto:info@treuhandlung.de) – [www.treuhandlung.de](http://www.treuhandlung.de)