



Werbemitteilung

## Kurzinformation »Monarch Empress«

Sechste »River Cruiser« GmbH & Co.  
geschlossene Investment KG

**HANSAINVEST**





*Die Donau in der Wachau, Niederösterreich*

# INHALT

1. Die Beteiligung im Überblick	3
2. Die PCE	8
3. Der Flusskreuzfahrtmarkt	10
4. Das Schiff und die Werft	12
5. Die Beschäftigung und das Schiffsmanagement	14
6. Investitions- und Finanzierungsplan	17
7. Ergebnisprognose und Sensitivitätsanalyse	18

# 1. DIE BETEILIGUNG IM ÜBERBLICK

## INVESTITIONSOBJEKT: FLUSSKREUZFAHRTSCHIFF

Name:	»Monarch Empress«
Schiffstyp:	110 m Flusskreuzfahrtschiff
Qualitätsstandard:	Entspricht dem Vier-Sterne-Plus Segment
Werft:	TeamCo Shipyard BV in Heusden, Niederlande
Ablieferung:	15. März 2016 geplant
Länge / Breite / Tiefgang:	110 m / 11,45 m / 1,65 m
Kapazität / Anzahl der Kabinen:	144 Passagierbetten / 72
Fahrtgebiet:	Europäische Flüsse, vor allem Rhein/Main/Donau
Beschäftigung:	mind. 5 Jahre bei dem Reiseveranstalter Gate 1 Ltd., Fort Washington (USA)
Anschaffungskosten:	€ 14,114 Mio.



3D-Modellzeichnungen der Kabinen des Monarch Empress

## WESENTLICHE MERKMALE

- Investition in den Flusskreuzfahrtneubau »Monarch Empress« (geplante Ablieferung 15. März 2016)
- Modernes Flusskreuzfahrtschiff im Vier-Sterne-Plus Segment
- 5 Jahre Beförderungsvertrag mit zwei Verlängerungsoptionen für den US-amerikanischen Charterer Gate 1 Ltd. bis zum 15. März 2024 bzw. bis zum 31. Dezember 2026 und anschließender Kaufoption des Charterers
- € 688.500 Eigenbeteiligung der Schweizer Tochtergesellschaft des Charterers
- Alle abgeschlossenen Verträge wie Kauf-, Beschäftigungs-, Management- und Finanzierungsvertrag in Euro vereinbart
- Investition in den europäischen Flusskreuzfahrtmarkt
- 5 % p.a. Sonderauszahlung in der Bauphase des »Monarch Empress«, ab dem Tag der Einzahlung
- 7,25 % p.a. Auszahlungen, berechnet ab Ablieferung, ansteigend auf 9 % p.a. prognostiziert

## ECKDATEN

Kapitalverwaltungsgesellschaft:	HANSAINVEST Hanseatische Investment-GmbH
Verwahrstelle:	Hauck & Aufhäuser Privatbankiers KGaA
Treuhänderin:	PCE Anlegerverwaltung GmbH
Laufzeit:	bis zum 31. Dezember 2026 (Kann maximal um fünf Jahre verlängert werden)
Kündigung durch Gesellschafter:	Eine ordentliche Kündigung des Anlegers in Bezug auf seine Beteiligung ist ausgeschlossen
Angebotenes Kommanditkapital:	€ 7,0 Mio.
Mindestbeteiligung:	€ 20.000 (höhere Beteiligungen durch € 1.000 teilbar)
Agio/Ausgabeaufschlag:	5 % auf die Kapitaleinlage
Beteiligungsbetrag:	Der Beteiligungsbetrag zzgl. 5 % Agio ist nach Aufforderung und Mitteilung über die Annahme der Beitrittserklärung auf das nachfolgend genannte Einzahlungskonto zu leisten: Kontoinhaber: Sechste »River Cruiser« GmbH & Co. geschlossene Investment KG IBAN: DE25 2005 0550 1002 2918 52 BIC: HASPDEHHXXX Bank: Hamburger Sparkasse
Langfristiges Darlehen (planmäßig):	€ 7,53 Mio., annuitätische Tilgung über 12,5 Jahre, davon wurden € 7 Mio. mit 3,49 % p.a. bis zum 15. April 2025 zinsgesichert.

## AUSZAHLUNGEN IN % DER KOMMANDITEINLAGE OHNE AGIO (PROGNOSE)

<b>Sonderauszahlung</b>	5 % p.a. zeitanteilig ab Einzahlung nach Beitritt bis zur Ablieferung
<b>Prognostizierte Auszahlungen</b> <sup>1</sup> (einschließlich Eigenkapitalrückzahlungen)	7,25 % p.a. ab Ablieferung, ab 2025 ansteigend auf 9 % p.a. 112 % bei Veräußerung

<sup>1</sup> Sollte die Treuhänderin von ihrem Recht gemäß § 4 Nummer 4 des Gesellschaftsvertrags Gebrauch machen, das prospektierte Eigenkapital von € 7,709 Mio. auf bis zu € 8,409 Mio. zu erhöhen, bleiben die laufenden Auszahlungen unverändert. Die Kreditaufnahme der Gesellschaft verringert sich in diesem Fall und die prognostizierte Auszahlung bei Veräußerung würde bei prospektgemäßen Verlauf der Beteiligung 104,78 % betragen.

Anleger, die vor Ablieferung (geplant 15. März 2016) beitreten und ihre Einlage einzahlen, erhalten voraussichtlich im April 2016 eine Sonderauszahlung von 5 % p.a. auf das gezeichnete Kommanditkapital (ohne Agio) für den Zeitraum ab Zahlungseingang bis zu dem Tag, der der Ablieferung des »Monarch Empress« vorausgeht.

Die prospektierten Auszahlungen sollen halbjährlich abhängig von der Liquiditätslage der Fondsgesellschaft im Juni und Dezember des jeweiligen Jahres geleistet werden. In der Prognose wird eine Veräußerung des Flusskreuzfahrtschiffes im Jahr 2026 unterstellt. Die Schlussauszahlung ergibt sich aus der nach dem Verkauf und Zahlung der damit zusammenhängenden Kosten verfügbaren Restliquidität der Fondsgesellschaft.

## ANLEGERPROFIL

Die Beteiligung eignet sich nur für unternehmerisch denkende Anleger, denen die Grundzüge eines alternativen Investmentfonds in rechtlicher, steuerlicher und wirtschaftlicher Hinsicht und die entsprechende Terminologie bereits vertraut sind. Die mittelbare Investition in ein Flusskreuzfahrtschiff ist als langfristiges Investment über mehr als zehn Jahre angelegt. Der Anleger muss über einen langfristigen Anlagehorizont verfügen und gegebenenfalls einen Totalverlust in Kauf nehmen können.

Da die Fondsgesellschaft das Gesellschaftsvermögen ohne Einhaltung des Grundsatzes der Risikomischung gemäß KAGB investiert, ist eine Beteiligung nur für sogenannte »qualifizierte Privatanleger« möglich.

## RECHTE UND PFLICHTEN DER ANLEGER

Die Anleger beteiligen sich mittelbar als Treugeber über die Treuhänderin PCE Anlegerverwaltung GmbH, Hamburg, an der Sechste »River Cruiser« GmbH & Co. geschlossene Investment KG. Die mittelbare Beteiligung kann nach Abschluss der Platzierungsphase jederzeit in eine unmittelbare Beteiligung als Kommanditist umgewandelt werden. Anleger partizipieren an Gewinnen, Verlusten sowie am Liquidationserlös und haben Entnahmerechte, Verwaltungsrechte, Stimmrechte und Bucheinsichtsrechte sowie die Pflicht zur Einzahlung ihrer Einlage.

## HAFTUNG DER ANLEGER

Begrenzung auf 10 % der Pflichteinlage.

## STEUERVORSCHRIFTEN

Bei der Fondsgesellschaft handelt es sich um eine Kommanditgesellschaft, die Einkünfte aus Gewerbebetrieb erzielt. Zu weiteren Erläuterungen wird auf das Kapitel 15 »Angaben der für die Anleger bedeutsamen Steuervorschriften« auf den Seiten 67 ff. des Verkaufsprospektes verwiesen.

## WESENTLICHE RISIKEN

Die Investition in die Fondsgesellschaft birgt neben der Chance auf Erträge in Form von Auszahlungen auch Verlustrisiken. Folgende Risiken können die Wertentwicklung der Beteiligung und damit das Ergebnis des Anlegers beeinträchtigen. Die beschriebenen Risiken können einzeln oder kumuliert auftreten:

**Fehlende Risikostreuung:** Die Fondsgesellschaft investiert ohne Einhaltung des Grundsatzes der Risikomischung, aus diesem Grund besteht ein erhöhtes Ausfallrisiko.

**Maximalrisiko:** Das maximale Risiko für den Anleger besteht im Totalverlust des Anlagebetrages (Kommanditeinlage zzgl. Agio) bei gleichzeitiger Gefährdung des Privatvermögens des Anlegers bis hin zur Zahlungsunfähigkeit bzw. Privatinsolvenz. Dieses kann sich unter den Gesichtspunkten einer Fremdfinanzierung der Beteiligung, der Haftung für Gesellschaftsverbindlichkeiten nach § 172 Absatz 4 HGB bzw. §§ 30, 31 GmbH-Gesetz, der Verpflichtung zur Zahlung von Steuern oder der Nichtanerkennung der Kommanditistenhaftung nach deutschem Recht durch ausländische Gerichte ergeben.

**Einnahmeausfallrisiko:** Es besteht das Risiko, dass der Charterer/Beförderungsnehmer seine Zahlungsverpflichtungen nur teilweise, verzögert oder gar nicht erfüllt. Bei vorzeitiger Kündigung, Nichtausübung der Verlängerungsoption oder nach Ablauf des Beförderungsvertrags könnte keine oder eine Anschlussbeschäftigung mit geringeren als den prognostizierten Einnahmen abgeschlossen werden.

**Veräußerungsrisiko:** In der Planrechnung wird ein Verkauf des Schiffes Ende Dezember 2026 für € 9,295 Mio. unterstellt. Es besteht das Risiko, dass das Schiff nicht oder nur zu einem geringeren Kaufpreis verkauft werden kann.

**Liquiditätsrisiko:** Geringere Einnahmen und/oder höhere Ausgaben als prognostiziert können für die Fondsgesellschaft zu Liquiditätsengpässen und zu Zahlungsschwierigkeiten bis hin zur Insolvenz der Fondsgesellschaft führen.

**Kreditrisiken:** Sofern die Fondsgesellschaft nicht in der Lage ist, ihren Verpflichtungen aus der Fremdfinanzierung, wie Zins- und Tilgungszahlung, vollständig nachzukommen, kann dies zu einer Auszahlungssperre führen. Zudem hat die Bank das Recht, weitere bankübliche Sicherheiten zu verlangen oder das Darlehen zu kündigen und fällig zu stellen. Dies kann zur Verwertung des Schiffes und zu einem Verlust des Zeichnungskapitals führen.

**Marktrisiko/Wertentwicklungsrisiko:** Das wirtschaftliche Ergebnis der Fondsgesellschaft bzw. die Wertentwicklung des Flusskreuzfahrtschiffes kann aufgrund einer Vielzahl von unbeeinflussbaren Faktoren, wie z.B. die Entwicklung des Kreuzfahrtmarktes auf europäischen Flüssen und die Entwicklung am Reise- und Chartermarkt für Flusskreuzfahrtschiffe, negativ beeinflusst werden, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Einnahmen und die Wertentwicklung des Flusskreuzfahrtschiffes.

**Risiko aus eingeschränkter Fungibilität:** Für den Verkauf von Beteiligungen an der Fondsgesellschaft besteht kein gesetzlich geregelter Zweitmarkt. Der Verkaufspreis kann deutlich unter dem ermittelten Anteilswert liegen. Es besteht das Risiko, dass sich kein Käufer findet.

**Haftungsrisiko:** Anleger haften gegenüber Gläubigern der Fondsgesellschaft (mittelbar über den Treuhänder) bis zur Höhe von 10 % ihrer Pflichteinlage, wenn sie Auszahlungen erhalten haben, die nicht durch Gewinne gedeckt sind und ihr Kapitalkonto unter die Grenze von 10 % der Pflichteinlage absinkt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass ausländische Gerichte die Beschränkung der Haftung auf 10 % der Pflichteinlage nicht anerkennen und Anleger mit ihrem Auslandsvermögen unbeschränkt haften.

**Rechtliche und steuerliche Risiken:** Änderungen der steuerlichen, rechtlichen und/oder regulatorischen Rahmenbedingungen in Deutschland sowie unvorhersehbare tatsächliche Entwicklungen können sich auf die Ertragslage

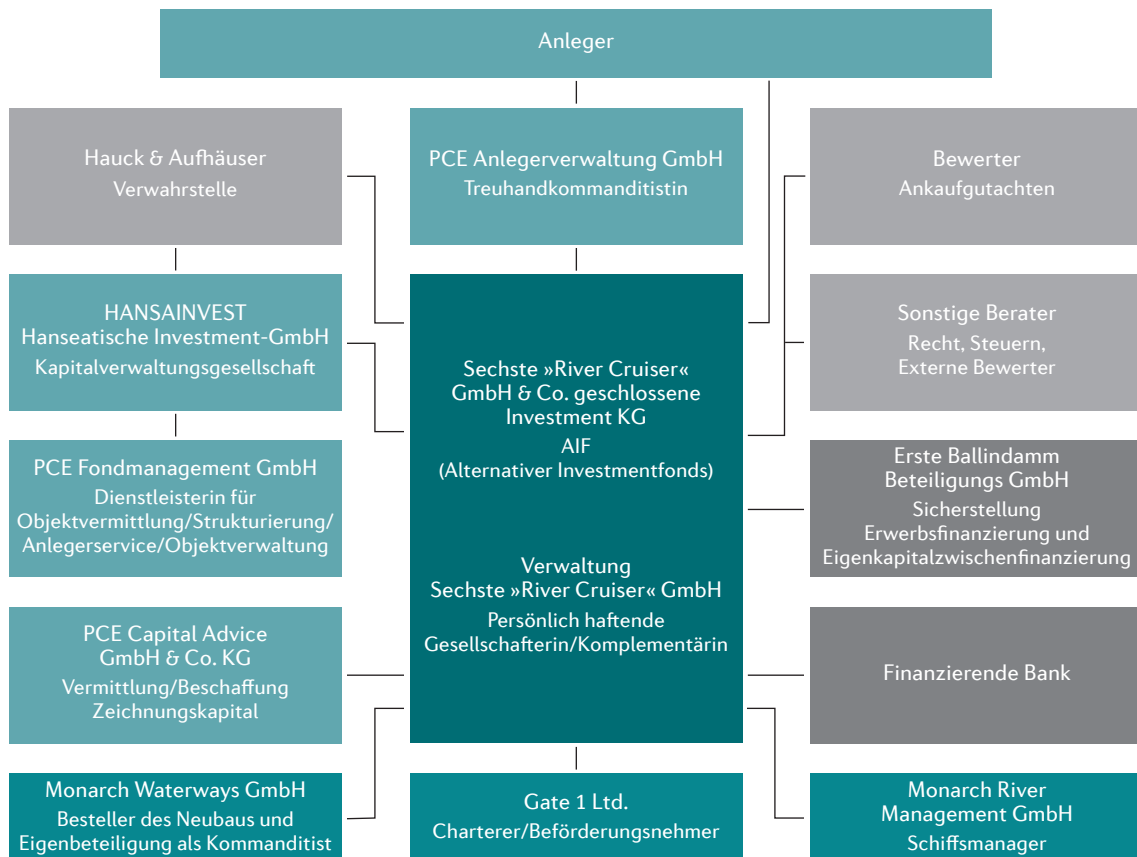
bzw. Werthaltigkeit der Beteiligung nachteilig auswirken. Die im Verkaufsprospekt beschriebenen steuerlichen Grundlagen beruhen nicht auf einer verbindlichen Auskunft der zuständigen Finanzbehörden. Eine anderslautende Auffassung der Finanzbehörden oder Finanzgerichte kann nicht ausgeschlossen werden. Gleiches gilt für eine sich ändernde Rechtsprechung oder Verwaltungspraxis.

**Platzierungs-/Rückabwicklungsrisiko:** Es besteht das Risiko, dass das einzuwerbende Kommanditkapital nicht vollständig oder nicht in dem geplanten Zeitraum eingeworben oder eingezahlt wird. Die Erste Ballindamm Beteiligungs GmbH (»EBD«) sichert gemeinsam mit der Finanzierungszusage von bis zu 80 % des Baupreises des Schiffes die Übernahme des Schiffes, falls 18 Monate nach Platzierungsbeginn nicht Kapital in Höhe von mindestens € 3,0 Mio. eingeworben werden kann. Die EBD verpflichtet sich in diesem Fall eine Kommanditeinlage von bis zu € 2,965 Mio. (zzgl. Agio) zu übernehmen und einzuzahlen. Es besteht das Risiko, des Ausfalls oder der Insolvenz der Garantin. Für den Fall, dass weniger als € 3 Mio. von Anlegern eingeworben werden kann, liegt keine Platzierungsgarantie vor. Bei einer Rückabwicklung erhalten Anleger in der Regel nur ihren Anteil am Gesellschaftsvermögen zurück.

Der Anleger geht mit dem Erwerb eines Anteils an der Investmentgesellschaft eine langfristige Verpflichtung ein. Er sollte daher alle in Betracht kommenden Risiken in seine Anlageentscheidung einbeziehen. Diese können an dieser Stelle nicht vollständig und abschließend erläutert werden.

Eine ausführliche Darstellung der Risiken ist ausschließlich dem Verkaufsprospekt, Kapitel 12 »Die Risiken« im Verkaufsprospekt zu entnehmen.

## FONDSSTRUKTUR



## 2. DIE PCE

Die PCE-Unternehmensgruppe konzipiert und emittiert seit Anfang 2004 individuelle Beteiligungsangebote in Sachwerte. Hierzu gehören die Identifizierung geeigneter Anlageobjekte, die Beschaffung einer passenden Fremdfinanzierung und die Auflage eines Beteiligungsangebots für Anleger. Das Leistungsspektrum umfasst das Management der Investition während der gesamten Laufzeit einschließlich des Verkaufs. Hierbei entwickelt die PCE für unterschiedliche Investorengruppen passende Fondskonzepte. Es wurden Publikumsfonds, Private Placements und maßgeschneiderte Projekte für Einzelinvestments aufgelegt. Die PCE hat bisher 19 Beteiligungsangebote in der Handelsschifffahrt und Flusskreuzfahrt konzipiert und realisiert, hiervon 17 Schiffe in insgesamt 16 Schiffsfonds und drei Schiffe für vermögende Einzelanleger. Das Gesamtinvestitionsvolumen beläuft sich auf rund US\$ 500 Mio.



Sitz der PCE am Ballindamm 8

### ERFAHRENES MANAGEMENT UND GEPRÜFTE QUALITÄT

Gründer und geschäftsführender Gesellschafter der PCE-Unternehmen ist Kai-Michael Pappert. Er ist Reederei- und Diplom-Kaufmann und war für ein anderes Emissionshaus ab 1993 zunächst als Vertriebsleiter und von 1996 bis Anfang 2003 als geschäftsführender Gesellschafter tätig. In dieser Zeit wurden 76 geschlossene Fonds – davon 72 Schiffs-

### MUSTERDEPOT DER PCE-FLUSSKREUZFAHRTFONDS PER 31. DEZEMBER 2014 <sup>1</sup>

Fonds Flusskreuzfahrt- schiffe	Emissions- jahr	Einzahlungen		Liquiditätsauswirkung aus den steuerlichen Ergebnissen <sup>2</sup>			Auszahlungen bis 31.12.2014		
		Prospekt	Ist	Prospekt	Ist	Abwei- chung	Prospekt	Ist	Abwei- chung
Viking Cruisers <sup>6</sup>	2008	-105.000	-105.000	-8.696	-8.999	-303	63.000	63.830	830
MS Viking Sun									
MS Viking Sky									
Viking Cruisers II <sup>7</sup>	2008	-105.000	-105.000	-13.893	-13.151	742	80.500	81.362	862
MS Clara Schumann									
MS Theodor Fontane									
Douro Cruiser <sup>89</sup>	2011	-105.000	-105.000	0	4.570	4.570	19.380	20.880	1.500
Douro Cruiser <sup>89</sup>	2012	-105.000	-105.000	0	6.398	6.398	19.380	18.696	-684

<sup>1</sup> Die Werte sind in Euro angegeben und beziehen sich auf eine Zeichnungssumme von € 100.000 zzgl. Agio.

Die Zahlen wurden auf Basis von testierten Jahresabschlüssen erstellt, die Darstellung wurde nicht von einem Wirtschaftsprüfer testiert.

<sup>2</sup> Steuerliche Werte 2014 auf Grundlage der Jahresabschlüsse 2014.

Prämissen: Höchste Steuerprogression; Splittingtabelle; Solidaritätszuschlag 5,5 %.

Beim Douro Cruiser sind entgegen der Prospektannahme ausgleichsfähige Verluste entstanden.

<sup>3</sup> Kumulierte Tilgungen bezogen auf die Musterbeteiligung. Die Prospektwerte sind inklusive der in Anspruch genommenen Erhöhungsreserve dargestellt. Beim Douro Cruiser ist die Abweichung auf eine höhere Kreditaufnahme zurückzuführen, die analog zu höheren Tilgungen gegenüber Prospekt führt.

<sup>4</sup> Liquiditätsbestand ohne Kontokorrentkredite bezogen auf eine nominale Musterbeteiligung von € 100.000.

<sup>5</sup> Der Anteil der Gesamtabweichung wurde im Verhältnis des Kommanditkapitals inklusive Agio der einzelnen Fonds zum insgesamt im Musterdepot vorhandenen Kommanditkapital inklusive Agio gewichtet.

fonds – mit einem Eigenkapital von rund € 1,3 Mrd. und einem Investitionsvolumen von rund € 3 Mrd. erfolgreich aufgelegt. Anfang 2004 startete er mit der PCE, um individuelle Beteiligungskonzepte zu realisieren.

Die PCE-Unternehmen haben ein integriertes Qualitätsmanagementsystem aufgebaut. Die DNV GL Business Assurance hat dieses Qualitätsmanagementsystem für die PCE detailliert geprüft und nach DIN ISO 9001:2008 zertifiziert.



### LEISTUNGSBILANZ MARKTSEGMENT FLUSSKREUZFAHRT

Im Segment der Flusskreuzfahrt hat die PCE seit 2008 fünf Schiffe im Management. In diesem Marktsegment wurde ein Investitionsvolumen von insgesamt € 45,5 Mio. mit rund 500 Anlegern realisiert.

Die fünf Flusskreuzfahrtschiffe verfügten bei Auflegung der Beteiligungen über langfristig vereinbarte Bareboatcharterverträge und haben sich per Ende 2014 prospektgemäß oder besser entwickelt. Für vier der Schiffe konnten bereits Weiterbeschäftigungen im direkten Anschluss vereinbart werden. Wie in den Vorjahren wurden auch in 2014 bei allen vorgenannten Schiffen aufgrund der guten wirtschaftlichen Situation die geplanten Auszahlungen an die Gesellschafter halbjährlich vorgenommen. Das nachfolgend dargestellte Musterdepot liegt per 31. Dezember 2014 voraussichtlich in der Summe 6 % über den Prospektwerten. Die bisherige Entwicklung von Beteiligungen, die von PCE aufgelegt wurden, ist kein Indikator für die zukünftige Entwicklung dieser Beteiligung oder/und des vorliegenden Angebots.

Die aktuelle Leistungsbilanz 2014 (Stand Mai 2015) befindet sich in Vorbereitung und wird Interessenten nach Fertigstellung auf Wunsch zur Verfügung gestellt.

geleistete Tilgungen bezogen auf Musterbeteiligung <sup>3</sup>			Liquiditätsbestand bezogen auf Musterbeteiligung <sup>4</sup>			Gesamt-abweichung in EUR	KG-Kapital Gesamt inkl. Agio in EUR	Anteil am Gesamtvolumen	Gesamtabweichung gewichtet und relativ zur Einzahlung <sup>5</sup>
Prospekt	Ist	Abweichung	Prospekt	Ist	Abweichung				
57.202	59.842	2.640	6.123	5.553	-570	2.597	11.970.000	55,58 %	1,4 %
64.767	64.767	0	6.218	4.750	-1.468	135	6.079.500	28,23 %	0,0 %
20.680	50.060	29.380	10.566	5.027	-5.539	29.911	1.342.500	6,23 %	1,8 %
20.680	50.060	29.380	10.566	5.027	-5.539	29.555	2.144.100	9,96 %	2,8 %
<b>Summe</b>							<b>21.536.100</b>	<b>100 %</b>	<b>6,0 %</b>

6 Das kumulierte Ergebnis (Betriebsergebnis vor AfA) seit 2008 beträgt T€ 13.844 (Prospekt T€ 13.833). Die emissionsabhängigen Kosten in der Platzierungsphase entsprechen den Prospektangaben.

7 Das kumulierte Ergebnis (Betriebsergebnis vor AfA) seit 2008 beträgt T€ 8.222 (Prospekt T€ 8.335). Die emissionsabhängigen Kosten in der Platzierungsphase entsprechen den Prospektangaben.

8 Es handelt sich um einen Fonds, der hier in zwei Tranchen dargestellt wird. Die steuerlichen Ergebnisse der in 2011 beigetretenen Gesellschafter weichen von denen in 2012 beigetretenen Gesellschaftern ab, so dass ein getrennter Ausweis gewählt wurde. Nach Erreichen der vorgesehenen relativen Gleichstellung der Gesellschafter werden die Tranchen zusammengefasst.

9 Das kumulierte Ergebnis (Betriebsergebnis vor AfA) beträgt seit 2011 T€ 1.822 (Prospekt T€ 1.875). Die emissionsabhängigen Kosten in der Platzierungsphase entsprechen den Prospektangaben.

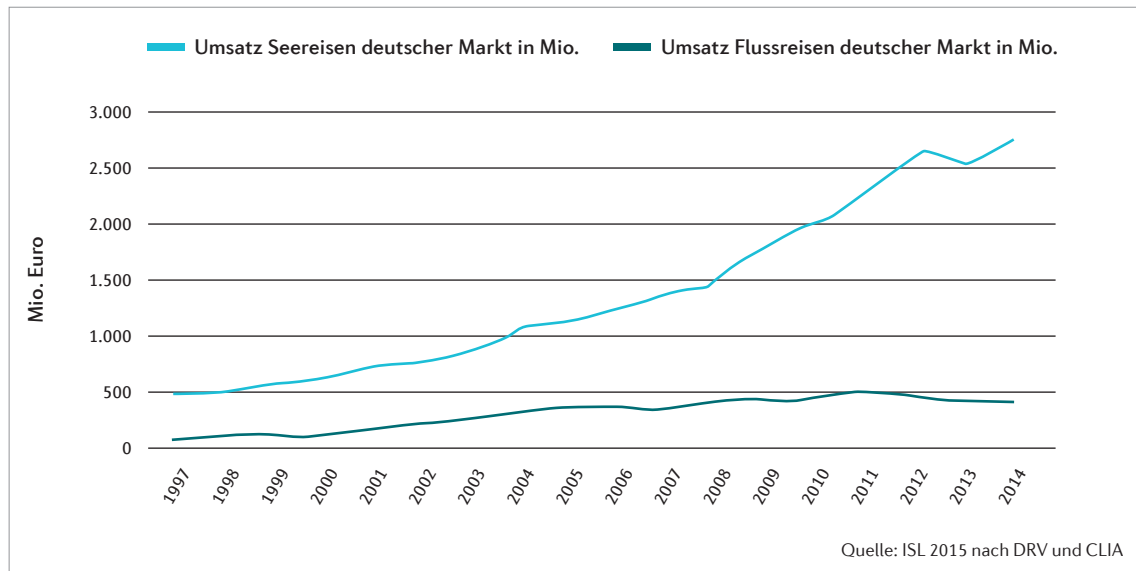
### 3. DER FLUSSKREUZFAHRTMARKT

Die nachfolgenden Informationen basieren im Wesentlichen auf einem von der PCE Capital Advice GmbH & Co. KG in Auftrag gegebenen Gutachten zur Marktentwicklung in der Kreuzfahrt auf europäischen Flüssen, erstellt vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen.

#### DER MARKT FÜR KREUZFAHRTEN AUF EUROPÄISCHEN FLÜSSEN UND SEINE EINFLUSSFAKTOREN

Der Kreuzfahrtmarkt ist sowohl für Hochseekreuzfahrten als auch für Flusskreuzfahrten ein touristischer Wachstumsmarkt, wie die nachfolgende Grafik zeigt. Bei den hier angegebenen Umsätzen der Seereisen ist zu beachten, dass die Zahl für 2013 und 2014 nur eingeschränkt mit den Vorjahreszahlen vergleichbar ist. Bis 2012 hat der DRV (Deutscher Reiseverband) die Zahlen aufbereitet und anders als die CLIA (Cruise Lines International Association) danach im Allgemeinen nicht die Kosten für die Anreise zur Kreuzfahrt herausgerechnet.

#### UMSÄTZE DER HOCHSEE- UND FLUSSKREUZFAHRT IM DEUTSCHEN MARKT



#### EINSATZMÖGLICHKEITEN AUF RHEIN-MAIN-DONAU UND ALTERNATIVEN DESTINATIONEN

Der Einsatz des »Monarch Empress« ist auf den Flüssen Rhein-Main-Donau geplant, ist aber technisch neben Rhein und Donau auch für Mosel und weiteren Nebenflüssen bis hin zum Schwarzen Meer sowie das Ijsselmeer konzipiert. Seit der Vollendung des Main-Donau-Kanals 1992 gibt es ein großes, zentrales Gewässersystem in Mitteleuropa, das von den belgisch-niederländischen Gewässern bis ans Schwarze Meer reicht und die schiffbaren Nebenflüsse Mosel, Neckar und Theiß umfasst. Vom Rhein sind über den Mittellandkanal auch Weser, Elbe, Moldau, Havel und die Oder zu erreichen. Zwischen diesen Gewässern können einige Schiffe hin- und herwechseln. Die Flüsse Rhône, Gironde, Seine, der Po, der Douro sowie Guadiana und Guadalquivir sind nicht an die übrigen Einsatzgebiete für Flusskreuzer angeschlossen.

Region	2004	2014	Veränderung
Europa (ohne Osteuropa)	164	293	78,6 %
Russland und Ukraine	166	133	-19,9 %
Afrika (=Nil)	281	274	-2,5 %
China und restliche Regionen	96	116	20,8 %
<b>Gesamtzahl der Schiffe</b>	<b>707</b>	<b>816</b>	<b>15,4 %</b>

Flussschiffe werden in der Regel ganzjährig in ihrem Fahrtgebiet belassen und legen in Europa im Winter aufgrund der Witterungsbedingungen und damit begründeten Nachfragerückgang eine Pause ein. Auf einigen Gewässern ist dies wegen Vereisung technisch bedingt. Dennoch gelingt es, die modernen Schiffe im Herbst immer länger

Quelle: Hader & Hader 2014

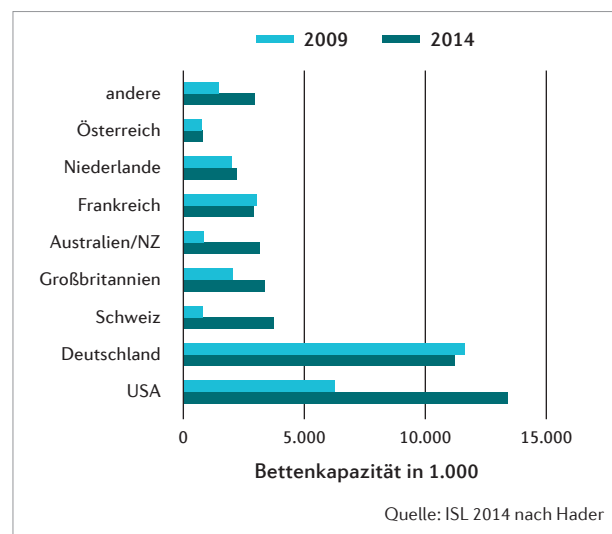
bis zu den Advents-, Weihnachts- und Silvesterreisen einzusetzen, so dass nur eine Saisonpause von Januar bis Ostern bleibt.

Die Entwicklung in den Einsatzgebieten der Flusskreuzfahrtschiffe verlief über die letzten zehn Jahre sehr unterschiedlich. In Europa erfolgte mit fast 80 % ein großer Zuwachs, während in Russland und der Ukraine die Flotte mangels Neubauten kontinuierlich schrumpft.

### DIE NACHFRAGE FÜR FLUSSREISEN AUF RHEIN-MAIN-DONAU UND IN RELEVANTEN FAHRTGEBIETEN

Die Reisenden auf Flusskreuzfahrtschiffen stammen aus verschiedenen, sogenannten Quellmärkten unterschiedlicher Länder und Kontinente. Der Charterer des »Monarch Empress« Gate 1 gewinnt seine Reisegäste in Nordamerika und Australien. Die Entwicklungen dieser und weiterer Märkte zeigt der Vergleich der Bettenkapazitäten für Quellmärkte in 2009 und 2014.

### BETTENKAPAZITÄT FÜR QUELLMÄRKTE 2009 UND 2014



Die USA haben mittlerweile den lange dominierenden deutschen Markt überholt. US-Amerikanische Reiseveranstalter verfügten 2014 etwa über 13.500 Betten, was gegenüber rund 6.300 Betten in 2009 einem Anstieg um 115 % in 5 Jahren entspricht. Mit großem Abstand folgen auf den Plätzen 3 bis 6 Großbritannien, Australien, Schweiz und Frankreich.

### DAS ANGEBOT FÜR FLUSSREISEN AUF RHEIN-MAIN-DONAU UND IN RELEVANTEN FAHRTGEBIETEN/TRENDS

Die Wirtschaftlichkeit eines Marktes ist grundsätzlich abhängig von dem Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage. Die ersten Neubauten aus der Anfangszeit der Flusskreuzfahrt genügen zum Zeitpunkt der Auflegung des Investmentvermögens konzeptionell noch den Anforderungen der Drei-Sterne-Kategorie. Heute liegen die Anforderungen an den Komfort weit höher. Die meisten Neubauten schmücken sich mit vier Sternen in der Hotelkategorie.

Für amerikanische Gäste werden fast ausschließlich Neubauten angeboten. Heute beträgt der Anteil der Gesamtflotte der vor 1980 gebauten Schiffe noch 12 %, ist aber seit 2007 nur von 44 auf 36 Schiffe gesunken. Sie finden noch immer ihren Markt, wenn gleich dies angesichts der Übermacht der komfortableren Neubauten jetzt schwieriger wird. Der Anstieg seit 2012 geht vor allem auf die ausländischen Veranstalter zurück. So werden alleine für den US-amerikanischen Anbieter Viking River Cruises seit 2012 mindestens zehn Neubauten jährlich abgeliefert, und dies wird bis mindestens 2016 anhalten.

Die Nachfrage wird sich vom deutschen noch weiter auf den englischsprachigen Markt verschieben, für den allein 2015 etwa zwei Dutzend Neubauten vorgesehen sind. Die deutschen Passagiere geraten dabei in den Hintergrund, aber auch ihre Zahl wird weiter mit niedrigeren Zuwachsraten steigen.

### ALTERSSTRUKTUR DER FLOTTE IN DER REGION EUROPA-WEST 2014

Gewässer	vor 1951	1951 bis 1970	1971 bis 1980	1981 bis 1990	1991 bis 2000	2001 bis 2005	2006 bis 2010	2011 bis 2014	Gesamt
Rhein-Donau-Raum	8	10	9	11	39	31	36	66	210
nur Donau	–	1	1	5	2	4	–	–	13
Rhone-Saone	–	1	–	–	6	8	5	6	26
Seine	1	–	–	–	3	8	4	3	19
Douro	1	1	–	–	–	5	–	5	12
andere	3	–	–	1	1	5	1	2	13
<b>Summe</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>51</b>	<b>61</b>	<b>46</b>	<b>82</b>	<b>293</b>

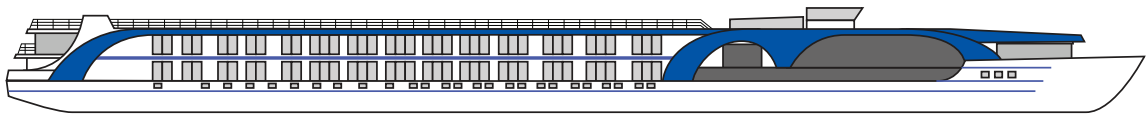
Quelle: Hader & Hader 2014

# 4. DAS SCHIFF UND DIE WERFT

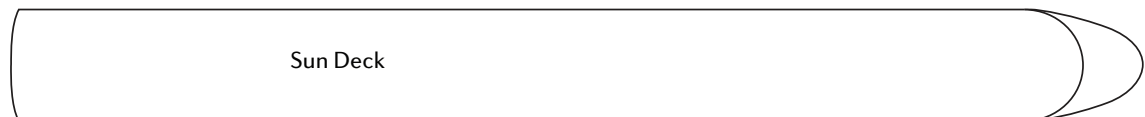
## ECKDATEN FLUSSKREUZFAHRTSCHIFF »MONARCH EMPRESS«

Typ:	110 m Flusskreuzfahrtschiff
Bauwerft:	TeamCo Shipyard BV in Heusden, Niederlande
Bauwerft Schiffskasko:	Severnav Werft, Rumänien
Ablieferung:	15. März 2016 geplant
Bau-Nummer:	189
Baupreis inkl. Bauaufsicht:	€ 13,77 Mio.
Qualitätsstandard:	Entspricht Vier-Sterne-Plus Segment <sup>1</sup>
Klasse:	Lloyds Register (LRS) und Netherlands Shipping Inspectorate (NSI)
Passagierkapazität:	144 Gästebetten zzgl. 38 Betten für die Crew
Länge / Breite / Tiefgang:	110 m / 11,45 m / 1,65 m
Hauptmaschinen / Antrieb:	2 x Caterpillar, Typ C32 mit 746 KW / 2 x Veth, Typ VZ-900 CR
Stromerzeugung:	2 x Dieselgeneratoren á 334 KW von Scania, Typ DI-16-52m
Fahrtgebiet:	Europäisches Flusssystem, insbesondere Rhein, Main, Donau

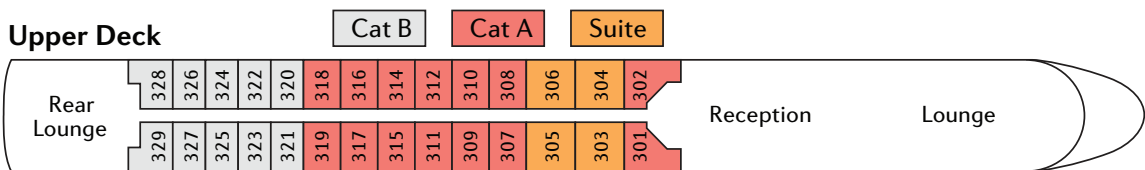
## DECKPLÄNE



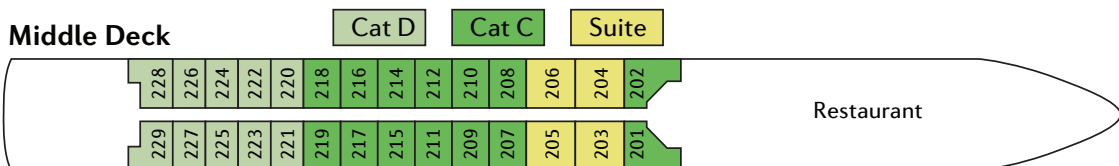
### Sun Deck



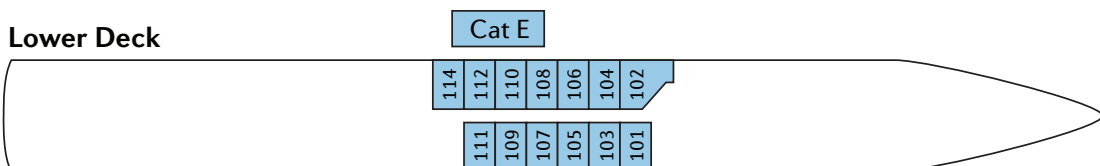
### Upper Deck



### Middle Deck



### Lower Deck





3D-Modellzeichnung des Monarch Empress

Das Flusskreuzfahrtschiff wird auf der niederländischen Werft TeamCo Shipyard BV mit Sitz Heusden gebaut und soll am 15. März 2016 abgeliefert werden. Der Schiffskasko wird von der rumänischen Severnav Werft zugeliefert. Seit Gründung der TeamCo Shipyard BV im Jahr 2005 wurden auf dem 20.000 m<sup>2</sup> großen Werftgelände insgesamt rund 80 Binnenschiffe und kleinere Seeschiffe fertiggestellt. Neben Flusskreuzfahrtschiffen gehören Tankschiffe, kleine Containerschiffe und Massengutfrachter für die Binnenschifffahrt zu den von der Werft gebauten Schiffstypen. Es wurden neben Umbauten von Flusskreuzfahrtschiffen bisher zwei Flusskreuzfahrtschiffe abgeliefert und drei befinden sich zum Zeitpunkt der Auflegung des Investmentvermögens im Bau.

Dieser Schiffstyp wird sowohl von europäischen als auch von amerikanischen Reedereien und Touristikveranstaltern in der europäischen Flusskreuzfahrt eingesetzt und befindet sich nach wie vor im Auftragsbestand der Bauwerften. Bei der Schiffgröße und dem angestrebten Vier-Sterne-Plus<sup>1</sup> Segment handelt es sich um einen bewährten Schiffstyp, der auch den Ansprüchen der Zukunft genügen sollte.

### EINSATZGEBIET

Das »Monarch Empress« ist für einen Einsatz auf dem Rhein, dem Main, der Donau und deren Nebenflüssen bis hin zum Schwarzen Meer sowie auf dem Ijsselmeer konzipiert. Für die erste Reisesaison in 2016 sind Reisen auf dem Rhein um Amsterdam sowie auf der Donau zwischen Regensburg und Budapest geplant.

<sup>1</sup> Die Bewertung mit Vier-Sternen beruht auf der Verkehrsauffassung in der Flusskreuzfahrt. Wesentliches Element ist hierbei Qualität und Umfang der vereinbarten Dienstleistungen. Eine verbindliche Normierung besteht nicht.



## 5. DIE BESCHÄFTIGUNG UND DAS SCHIFFSMANAGEMENT

### DIE BESCHÄFTIGUNG

Die Beschäftigung des Flusskreuzfahrtschiffes »Monarch Empress« erfolgt auf der Grundlage des am 12. März 2015 unterzeichneten Beförderungsvertrags zwischen der Fondsgesellschaft und dem US-amerikanischen Reiseveranstalter Gate 1 Ltd. (nachfolgend »Gate 1«). Im Beförderungsvertrag hat sich die Fondsgesellschaft verpflichtet, mit dem »Monarch Empress« nach Ablieferung in 2016 für Gate 1 als Reiseveranstalter Flusskreuzfahrten auf europäischen Flüssen durchzuführen.

Für seine Leistungen unter dem Beförderungsvertrag erhält die Fondsgesellschaft ein Beförderungsentgelt, das sich aus festen und variablen Komponenten zusammensetzt. Für den nautischen und technischen Betrieb sowie für die Hotel- und Cateringleistungen des Flusskreuzfahrtschiffes wird die in Basel ansässige Monarch River Management GmbH (im Folgenden »Schiffsmanager«) – eine 100%ige Tochtergesellschaft der FleetPro River Ltd. – beauftragt. Grundlage ist ein Management- und Bewirtschaftungsvertrag, den der Schiffsmanager am 15. Mai 2015 mit der Fondsgesellschaft abgeschlossen hat (im Folgenden »Managementvertrag«).



*Flusskreuzfahrt auf dem Rhein bei Braubach*

Der Beförderungsvertrag und der Managementvertrag sind so aufeinander abgestimmt, dass die Entgelte an den Schiffsmanager und die Einnahmen vom Charterer für alle weitergereichten Dienstleistungen in gleicher Höhe vereinbart wurden. Soweit Abweichungen, z.B. bei den Kosten für Bunker oder Liegeplätze entstehen, sind diese entweder von Gate 1 oder vom Schiffsmanager zu tragen. Bei Budgetabweichungen für Reparaturen, Instandhaltungskosten und Versicherungen des Schiffes oder im Falle von Ausfalltagen entstehen innerhalb dieses Beförderungskonzeptes Kostenrisiken für die Fondsgesellschaft. Die vorgesehene Loss-of-Hire Versicherung deckt Einnahmeverluste erst nach einem Selbstbehalt von sieben Tagen und nur bis zum 45. Ausfalltag ab.

Der Beförderungsvertrag wurde fest für fünf Jahre abgeschlossen und beginnt am 15. März 2016. Nach Ablauf der Erstbeschäftigung besteht für Gate 1 eine Verlängerungsoption über drei Jahre und im Anschluss eine weitere Option für eine Verlängerung bis Ende 2026. Die Ausübung der Verlängerungsoption muss von Gate 1 jeweils rund 18 Monate vor Beginn der Optionsperiode erklärt werden. Zum 31. Dezember 2026 besteht für Gate 1 eine Kaufoption zu einem Preis von € 9.294.750 (67,5 % des Baupreises), die der Charterer 15 Monate vorher erklären muss. Endet der Beförderungsvertrag, ohne dass fristgerecht die Kaufoption ausgeübt wurde, ist die Fondsgesellschaft frei, das Schiff anderweitig zu verchartern oder zu veräußern.



### GATE 1 LTD.

Das US-amerikanische Touristikunternehmen Gate 1 mit Hauptsitz in Fort Washington; Pennsylvania, wurde vor über 30 Jahren von Dani Pipano gegründet. Seit den 90iger Jahren ist das Unternehmen kontinuierlich gewachsen und hat seine Angebotspalette stetig erweitert. Der Reiseveranstalter vertreibt online weltweite Reisepakete, die sich die Kunden – vorrangig US-Amerikaner, Kanadier und Australier - selbst zusammenstellen können. Gate 1 ist spezialisiert auf Gruppenreisen, Bus-Touren mit anschließender Kreuzfahrt, Städtereisen, unabhängige Fly&Drive-Pakete sowie individualisierte Bahn und Flugreisen.

Die Schweizer Tochtergesellschaft von Gate 1, die Monarch Waterways GmbH mit Sitz in Basel, hat den Neubau »Monarch Empress« in Auftrag gegeben und die vollständige Bauzeitfinanzierung übernommen. Darüber hinaus beteiligt sich Monarch Waterways GmbH mit einem Kommanditkapital in Höhe von € 688.500 an der Fondsgesellschaft und hat sich zudem verpflichtet, diese Beteiligung grundsätzlich für sieben Jahre ab Ablieferung des Schiffes zu halten. [www.gate1travel.com](http://www.gate1travel.com)



### DER SCHIFFSMANAGER AUS DER FLEETPRO-GRUPPE

Die Monarch River Management GmbH ist eine Tochtergesellschaft der FleetPro River Ltd., welche ebenfalls ihren Sitz in Basel, Schweiz, hat. Die FleetPro-Unternehmensgruppe hat zurzeit 42 Flusspassagier- und 18 Hochseekreuzfahrtschiffe im Management. FleetPro gilt nach eigenen Angaben als das erste global tätige Kompetenz- und Dienstleistungszentrum, das Passagierschiffe auf allen Gewässern weltweit managt und beschäftigt rund 2.500 eigene Mitarbeiter (170 in der Landorganisation und 2.330 auf den Schiffen). [www.fleetpro-psm.com](http://www.fleetpro-psm.com)



Flusskreuzfahrt auf dem Rhein bei Braubach



## 6. INVESTITIONS- UND FINANZIERUNGSPLAN

### INVESTITIONS- UND FINANZIERUNGSPLAN (PROGNOSE) <sup>1</sup>

Mittelverwendung	TEUR <sup>1</sup>	in % Kommanditkapital <sup>1</sup>	in % Gesamtinvestition <sup>1</sup>
<b>1. Anschaffungskosten des Schiffes inklusive Nebenkosten <sup>2</sup></b>	<b>14.114</b>	<b>183,1</b>	<b>90,5</b>
Emissionsabhängige Kosten	1.291	16,7	8,3
Vergütungen	1.060	13,7	6,8
2. Eigenkapitalvermittlung inklusive Agio <sup>3</sup>	805	10,4	5,2
3. Aufbereitung der betriebswirtschaftlichen Grundlagen <sup>3</sup>	126	1,6	0,8
4. Einrichtung der Fremdverwaltung	25	0,3	0,2
5. Initialkosten der Projektsicherung <sup>4</sup>	104	1,3	0,7
Nebenkosten der Kapitalanlage	231	3,0	1,5
6. Einrichtungs- und Gründungskosten	72	0,9	0,5
7. Bankgebühr	55	0,7	0,4
8. Rechts- und Steuerberatung	104	1,3	0,7
<b>9. Liquiditätsreserve <sup>3 5</sup></b>	<b>184</b>	<b>2,4</b>	<b>1,2</b>
<b>Gesamtinvestition</b>	<b>15.589</b>	<b>202,2</b>	<b>100,0</b>
<b>Mittelherkunft</b>			
10. Kommanditkapital <sup>3</sup>	7.709	100,0	49,4
Fondskapital <sup>3</sup>	7.000	90,8	44,9
Monarch Waterways GmbH	689	8,9	4,4
PCE Anlegerverwaltung GmbH	20	0,3	0,1
11. Agio 5 % auf das Fondskapital <sup>3</sup>	350	4,5	2,2
12. Schiffshypothekendarlehen <sup>3 5</sup>	7.530	97,7	48,3
Tranche I	7.000	90,8	44,9
Tranche II	530	6,9	3,4
<b>Gesamtfinanzierung</b>	<b>15.589</b>	<b>202,2</b>	<b>100,0</b>

<sup>1</sup> Durch die Darstellung in gerundeten Werten können sich geringfügige Differenzen ergeben.

<sup>2</sup> Die Anschaffungskosten enthalten den Baupreis von € 13,77 Mio. sowie Vermittlungsgebühren von T€ 344, vgl. Transaktionsgebühr gemäß § 7 Absatz 6 der Anlagebedingungen.

<sup>3</sup> Sollte die Treuhänderin von ihrem Recht gem. § 4 Nummer 4 des Gesellschaftsvertrags Gebrauch machen, die Eigenkapitalquote der Fondsgesellschaft durch zusätzliches Eigenkapital zu erhöhen, verändern sich diese Positionen entsprechend.

<sup>4</sup> Position 5 weist die Vergütung für die Projektsicherung aus. Für die Zwischenfinanzierung des Eigenkapitals und Sicherstellung der Finanzierung bei Ablieferung werden Fremdmittel von maximal € 2,6 Mio. in Anspruch genommen. Für die Zurverfügungstellung dieser Mittel ist kalkulatorisch eine laufende Vergütung von T€ 261 vorgesehen.

<sup>5</sup> Ab dem Zeitpunkt der Schiffsablieferung wird von der finanzierenden Bank zusätzlich eine Kontokorrentkreditlinie von T€ 250 zur Verfügung gestellt. In dem dargestellten Prognoseszenario wird der Kontokorrentkredit während der Investitionsphase nicht in Anspruch genommen.

## 7. ERGEBNISPROGNOSE FÜR DEN ANLEGER UND SENSITIVITÄTSANALYSE

### RÜCKFLÜSSE FÜR DEN ANLEGER IM PROSPEKTSZENARIO (PROGNOSE)

Nachfolgend werden die wesentlichen Liquiditätsflüsse für den Anleger auf der Grundlage der Liquiditätsplanrechnung (Prognose) im Verkaufsprospekt (Seite 38/39) komprimiert dargestellt:

**Zeichnungssumme:** € 100.000 (zzgl. Agio)

**Steuersatz:** Einkommensteuersatz 42 %; Solidaritätszuschlag 5,5 % der ESt; keine Kirchensteuer

Jahr	Einzahlung <sup>1</sup>	Auszahlungen	Steuererstattungen/ -zahlungen <sup>2</sup>	Summe des Rückflusses <sup>3</sup>
Beitritt	-105.000			
2016		8.865	3.410	12.275
2017		7.250	-2.639	4.611
2018		7.250	-2.169	5.081
2019		7.250	-1.786	5.464
2020		7.250	-1.859	5.391
2021		7.250	-1.934	5.316
2022		7.250	-1.794	5.456
2023		7.250	-2.576	4.674
2024		7.250	-2.659	4.591
2025		9.000	-2.389	6.611
2026		121.428	-2.960	118.468
2027			-15.472	-15.472
<b>Gesamt</b>	<b>-105.000</b>	<b>197.293</b>	<b>-34.827</b>	<b>162.466</b>

Alle Beträge in Euro

1 Kalkuliert wurde eine Einzahlung am 1. August 2015.

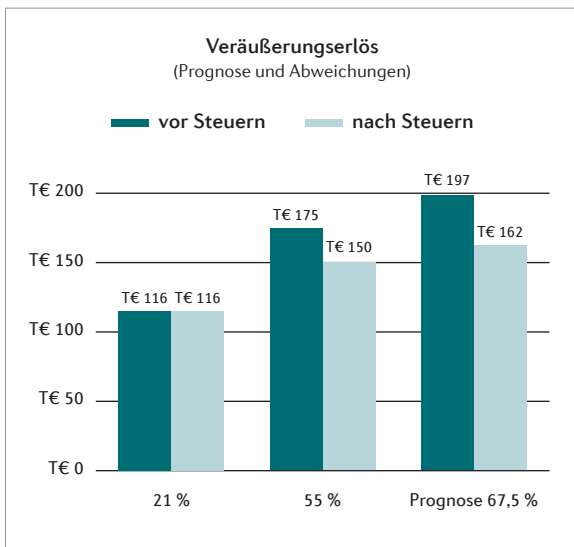
2 Die Steuererstattungen und -zahlungen beruhen jeweils auf dem Ergebnis des Vorjahres.

3 Die Rückflüsse enthalten die Rückzahlungen des eingesetzten Kapitals.

### SENSITIVITÄTSANALYSE – ABWEICHUNGSANALYSE

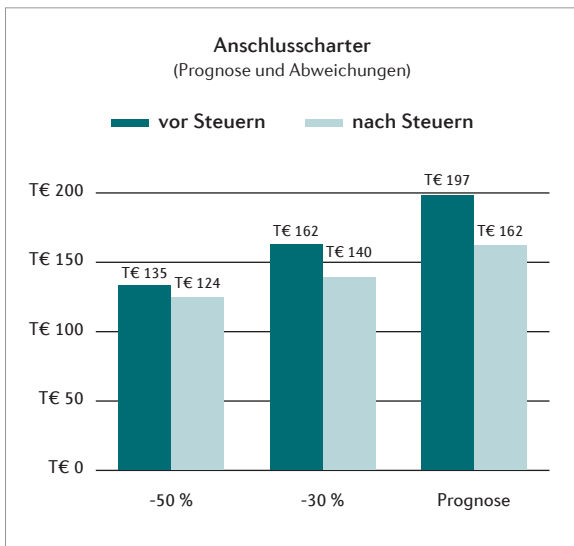
Die nachfolgenden Grafiken geben einen Überblick über mögliche Auswirkungen von Abweichungen von den Prognosewerten. In den Sensitivitätsanalysen wird dargestellt, wie sich der Mittelrückfluss für den Anleger bei einer Einzahlung von € 105.000 vor und nach Steuern in Tausend Euro in Abhängigkeit von den jeweiligen Parametern gegenüber der Prospektkalkulation verändern kann.

Die grafischen Darstellungen auf der rechten Seite zeigen jeweils die Summe der Auszahlungen im Prospektscenario und für zwei unterschiedliche negative Annahmen.



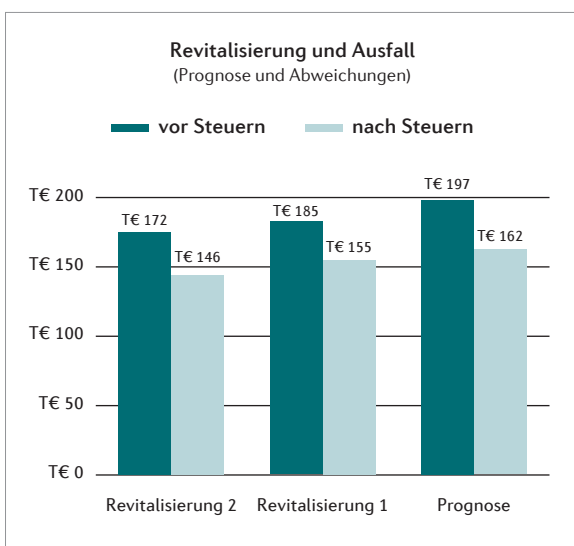
**MITTELRÜCKFLUSS VOR UND NACH STEUERN IN T€ IN ABHÄNGIGKEIT VOM VERÄUSSERUNGSERLÖS IN PROZENT DES BAUPREISES**

In dem Basisszenario wird zum Ende des Jahres 2026 von der Ausübung der Kaufoption und somit einem Veräußerungserlös von 67,5 % des Baupreises ausgegangen. In der Grafik wird dargestellt, wie sich die kumulierten Rückflüsse vor und nach Steuern verändern, falls der tatsächliche Veräußerungserlös niedriger ausfällt, alle anderen Parameter jedoch unverändert bleiben.



**MITTELRÜCKFLUSS VOR UND NACH STEUERN IN T€ IN ABHÄNGIGKEIT VON DER HÖHE DER ANSCHLUSSCHARTER NACH ABLAUF DER ERSTCHARTER**

In dem Basisszenario wird davon ausgegangen, dass nach Abschluss der Festcharter beide Verlängerungsoptionen vom Charterer ausgeübt werden. In der Grafik wird dargestellt, wie sich die kumulierten Rückflüsse vor und nach Steuern verändern, falls eine Anschlussbeschäftigung mit einer geringeren Finanzrate abgeschlossen wird, alle anderen Parameter jedoch unverändert bleiben.



**MITTELRÜCKFLUSS VOR UND NACH STEUERN IN T€ IN ABHÄNGIGKEIT VON ERHÖHTEN REVITALISIERUNGSKOSTEN**

In dem Basisszenario werden im Jahr 2021 bzw. 2024 Revitalisierungskosten von € 200.000 bzw. € 150.000 und je drei Ausfalltage unterstellt. Im Szenario »Revitalisierung 1« wird unterstellt, dass im Jahr 2021 Revitalisierungskosten in Höhe von € 1 Mio. anfallen und in diesem Jahr insbesondere aufgrund einer Revitalisierung 30 Ausfalltage entstehen. Für 2024 wurde keine Änderung unterstellt. Im Szenario »Revitalisierung 2« wird unterstellt, dass in den Jahren 2021 und 2024 Revitalisierungskosten in Höhe von jeweils € 1 Mio. anfallen und in diesem Rahmen jeweils 30 Ausfalltage anfallen, alle anderen Parameter jedoch unverändert bleiben.

### Wichtige Hinweise

Es handelt sich bei dieser Produktinformation nicht um ein Angebot oder eine Aufforderung zur Beteiligung, sondern lediglich um eine Werbemitteilung. Die in dieser Produktinformation enthaltenen Angaben haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit und stellen kein Angebot und keine Anlageberatung dar. Eine Anlageentscheidung kann nicht auf Basis dieser Produktinformation, sondern ausschließlich auf Grundlage des Verkaufsprospekts einschließlich etwaiger Nachträge, Anlagebedingungen, Gesellschaftsvertrag, Treuhandvertrag sowie der wesentlichen Anlegerinformationen getroffen werden.

Der Verkaufsprospekt einschließlich etwaiger Nachträge, Anlagebedingungen, Gesellschaftsvertrag, Treuhandvertrag sowie die wesentlichen Anlegerinformationen sind in der jeweils aktuellen Fassung von dem an der Zeichnung von Anteilen an dem alternativen Investmentfonds (AIF) Interessierten während der Platzierungsphase des Zeichnungskapitals kostenlos als Druckversion über die auf der Rückseite genannten Kontaktdaten bei der Kapitalverwaltungsgesellschaft HANSAINVEST Hanseatische Investment-GmbH (nachfolgend »KVG«) und bei der Vertriebsgesellschaft PCE Capital Advice GmbH & Co. KG angefordert werden. Digitale Versionen stehen jeweils auf den Internetseiten der KVG und der Vertriebsgesellschaft zum kostenlosen Download zur Verfügung.

Interessenten wird empfohlen, vor Unterzeichnung der Beitrittserklärung alle vorgenannten Unterlagen in der jeweils gültigen Fassung aufmerksam zu lesen und sich ggf. von einem fachkundigen Dritten beraten zu lassen.

Die in diesen Produktinformationen enthaltenen Prognosen sind kein verlässlicher Indikator für die zukünftige Entwicklung des geschlossenen inländischen Publikums-AIF Sechste »River Cruiser« GmbH & Co. geschlossene Investment KG.

Die steuerliche Behandlung ist von den persönlichen Verhältnissen des jeweiligen Anlegers abhängig.

Künftige Änderungen der steuerlichen und/oder rechtlichen Rahmenbedingungen sind nicht auszuschließen. N1

© PCE Capital Advice GmbH & Co. KG, Stand: 19. Mai 2015

Bildnachweise: TeamCo Shipyard BV/Gate 1 Ltd.



**Vertriebsgesellschaft:** PCE Capital Advice GmbH & Co. KG · Ballindamm 8 · 20095 Hamburg · Tel. 040/32 08 27 660  
Fax 040/32 08 27 80 · [www.pce-capitaladvice.de](http://www.pce-capitaladvice.de) · [info@pce-capitaladvice.de](mailto:info@pce-capitaladvice.de)

## HANSAINVEST

**Kapitalverwaltungsgesellschaft:** HANSAINVEST Hanseatische Investment-GmbH · Kapstadtring 8 · 22297 Hamburg  
Tel. 040/300 57 62 96 · Fax 040/300 57 61 42 · [www.hansainvest.de](http://www.hansainvest.de) · [service@hansainvest.de](mailto:service@hansainvest.de)