



HALBJAHRESFINANZBERICHT 2020

AVES ONE AG

KURS WEITER AUF WACHSTUM

VORWORT

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, sehr geehrte Kunden und Geschäftspartner,

wir haben unseren Wachstumskurs in einem herausfordernden Umfeld erfolgreich fortgesetzt. Im ersten Halbjahr 2020 erreichte Aves One trotz der COVID-19-Pandemie wachsende Umsätze und ein stabiles EBITDA.

Unser Konzernumsatz stieg gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich auf EUR 63,6 Mio. (Vj. EUR 55,6 Mio.). Darin enthalten ist der Verkauf der letzten Immobilienaktivität. Abzüglich dieses einmaligen Erlöses in Höhe von EUR 3,4 Mio. stieg der Umsatz aus dem operativen Geschäft auf EUR 60,2 Mio.

Der Haupttreiber des Umsatzwachstums war das Rail-Segment. Es steuerte trotz der etwas gesunkenen Auslastung ca. 70% des Vermietungsumsatzes bei. Der Umsatzbeitrag belief sich auf EUR 41,2 Mio. – eine Steigerung um rund 15% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Im Container-Segment erhöhten sich die Umsatzerlöse im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 nur geringfügig auf EUR 18,3 Mio. (Vj. EUR 18,1 Mio.).

Das Halbjahresergebnis zeigt deutlich, dass sich die konsequente strategische Fokussierung auf das Rail-Segment auszahlt. Zudem bewährt sich unser stringentes Portfoliomanagement. Der Geschäftsbereich Rail erwirtschaftete in den ersten sechs Monaten 2020 ein um etwa 15% höheres EBITDA von EUR 32,4 Mio. Die EBITDA-Marge des Rail-Segments lag stabil bei starken 78,6% (Vj. 78,6%). Unser Core-Business ist weiterhin erfolgreich.

Die hohe Stabilität und Ertragsstärke des Rail-Segments verdeutlicht der Vergleich mit dem Container-Segment. Dieses entwickelte sich im ersten Halbjahr vor allem aufgrund von Buchverlusten aus Containerabgängen vergleichsweise schwächer. Der Geschäftsbereich verlor im Vergleich zum Vorjahreszeitraum EUR 3,0 Mio. EBITDA und steuerte einen EBITDA-Beitrag in Höhe von EUR 12,8 Mio. zum Konzernergebnis bei. Auf Konzernebene ist das EBITDA aufgrund der guten Entwicklung des Rail-Geschäfts mit EUR 42,2 Mio. (Vj. EUR 41,8 Mio.) leicht gestiegen.

Diese Entwicklung bestätigt uns darin, den eingeschlagenen Weg konsequent fortzusetzen. Insbesondere das Rail-Segment, aber auch Investitionen in das Wechselbrücken-Portfolio, stehen dabei im Fokus. Der weitere Ausbau der Rail-Investments und zugleich der weitere Abbau der Seecontainer bleiben die wichtigsten operativen Ziele. Die Investitionen in das Rail-Segment im ersten Halbjahr 2020 zeigen, dass die Gesellschaft insbesondere im Bereich der Neubauwaggons weiter stark wächst und das Wachstumstempo weiter auf hohem Niveau gehalten werden kann.

Für das Jahr 2020 bleiben wir vor dem Hintergrund des herausfordernden Umfeldes dabei Umsatzerlöse und ein EBITDA mindestens auf dem Niveau des überaus starken Geschäftsjahres 2019 zu erzielen. Wir erwarten folglich ein Umsatzvolumen von über EUR 117 Mio. und ein EBITDA von über EUR 84 Mio.

Wir bedanken uns bei Ihnen für Ihr Vertrauen und freuen uns, wenn Sie uns auf unserem Wachstumskurs weiterhin begleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand

Tobias Aulich

Jürgen Bauer

Sven Meißner

INHALT

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT	4
Grundlagen des Konzerns.....	5
Wirtschaftsbericht.....	5
Chancen- und Risikobericht.....	11
Prognosebericht.....	14
VERKÜRZTER KONZERNZWISCHENABSCHLUSS	18
Konzernbilanz.....	19
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.....	21
Konzern-Gesamtergebnisrechnung.....	22
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung.....	23
Konzern-Kapitalflussrechnung.....	24
Ausgewählte erläuternde Anhangsangaben.....	26
VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER	43
BESCHEINIGUNG NACH PRÜFERISCHER DURCHSICHT	44

KONZERN- ZWISCHENLAGEBERICHT

1 GRUNDLAGEN DES KONZERNS

Der Aves One-Konzern (im Folgenden „Aves-Konzern“; „Aves One AG“ auch einzeln als „Aves“ oder „Gesellschaft“) ist ein stark wachsender Bestandhalter langlebiger Logistik-Assets mit dem Fokus auf Güterwagons, Container und Wechselbrücken gehören ebenfalls zum Portfolio. Die Gesellschaft plant, das Asset-Volumen im Rail-Segment sowie im Bereich der Wechselbrücken bis Ende des Jahres 2020 weiter nachhaltig zu steigern.

Mit einem jungen, ertragsstarken Güterwagenportfolio gehört die Aves One AG zu den führenden privaten Bestandhaltern von Logistik-Assets für die Schiene in Europa. Die Strategie ist auf eine stetige Optimierung des Eigenbestands und den kontinuierlichen Ausbau des Portfolios ausgerichtet. Die sehr guten Zugänge zu den Märkten sowie umfangreiche Expertise zum Thema Finanzierung durch das Management sowie ein exzellentes Netzwerk von Partnern aus beiden Bereichen sind das Fundament des kontinuierlichen Auf- und Ausbaus der Geschäftstätigkeit.

Die Gesellschaft selbst hat keinen eigenen wesentlichen operativen Geschäftsbetrieb, sondern erbringt als Holdinggesellschaft administrative Tätigkeiten für ihre Tochtergesellschaften. Die Aves One AG mit Sitz in Hamburg ist im Regulierten Markt (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse gelistet (ISIN: DE000A168114; WKN: A16811).

2 WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 GESAMTWIRTSCHAFTLICHE LAGE

Im Verlauf des ersten Halbjahres hat der weltweite Ausbruch der COVID-19-Pandemie sowie deren Folgewirkungen die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen drastisch beeinträchtigt.

Der Internationale Währungsfonds (nachfolgend „IWF“) rechnet in seiner Prognose vom Juni 2020 mit einem Weltwirtschaftswachstum von -4,9% und reduzierte somit seine Prognose vom April nochmal deutlich um 1,9%. Ausschlaggebend hierfür waren die COVID-19-Eindämmungsmaßnahmen wie beispielsweise die Schließung von Fabriken, Geschäften, Kontaktsperren und die vorübergehende nahezu komplette Einstellung des internationalen Passagierflugverkehrs.

In der Eurozone resultierte gemäß der Statistikbehörde Eurostat für das zweite Quartal 2020 im Vergleich zum Vorquartal ein Rückgang des Bruttoinlandsproduktes um 12,1%. Für die EU war ein Rückgang um 11,7% zum ersten Quartal zu verzeichnen. Dies stellen die stärksten Rückgänge seit Beginn der Erhebung 1995 dar. Insbesondere für Spanien, Portugal, Frankreich und Italien waren signifikante Verminderungen der Wirtschaftsleistung zu beobachten.

Gemäß des Statistischen Bundesamtes betrug der Rückgang der Wirtschaftsleistung in Deutschland im Vergleich zum Vorquartal 9,7% und stellt damit einen deutlichen stärkeren Einbruch als während der Finanzkrise 2008/2009 dar und ist darüber hinaus der massivste Rückgang seit Beginn der vierteljährlichen BIP-Berechnungen im Jahr 1970. Demgegenüber setzte nach ersten Lockerungen der Kontaktbeschränkungen im Mai 2020 die wirtschaftliche Erholung ein. Der stärkste jemals gemessene Anstieg des ifo Geschäftsklimaindex von 79,2 Punkten im Mai auf 86,2 Punkte im Juni des laufenden Geschäftsjahres zeigt die positive Erwartungshaltung und Stimmungsaufhellung der deutschen Wirtschaft.

Erhebliche Einbußen der Wirtschaftsleistung waren auch für die USA (-9,5% gegenüber dem Vorquartal) sowie für die Schwellenländer zu verzeichnen.

Zum Entgegenwirken der wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie haben weltweit nationale und supranationale Notenbanken fiskalpolitische und monetäre Maßnahmen ergriffen. Diese Maßnahmen umfassen unter anderem direkte Subventionen, Kredite und Steuererleichterungen an Unternehmen und Privatpersonen.

BRANCHENSITUATION

Im Folgenden wird auf die Entwicklung der Branchen der Geschäftsbereiche des Aves-Konzerns eingegangen.

RAIL

Die Europäische Kommission strebt das Ziel an, dass 30% des Straßengüterverkehrs über 300 km bis 2030 und 50% bis 2050 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden. Einhergehend hiermit soll eine Senkung der CO₂-Emissionen realisiert werden. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag und ihrem „Masterplan Schienengüterverkehr“ beschlossen, den Schienengüterverkehr dauerhaft zu stärken und auszubauen und gleichzeitig die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen.

Gemäß der von Bund und Bahn Anfang des Jahres 2020 neuen unterzeichneten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sollen bis 2030 insgesamt EUR 86 Mrd. in die Schieneninfrastruktur investiert werden. Dies bedeutet, dass durchschnittlich EUR 8,6 Mrd. jährlich in Erhalt und Modernisierung des Schienennetzes fließen. Relevante Investitionen in die Schienengüterinfrastruktur sind unter anderem auch in Frankreich, Österreich, Polen und in der Schweiz vorgesehen. Dies zeigt die Bedeutung des Schienengüterverkehrs in Deutschland und Europa.

In den USA beherrschen Leasingunternehmen ca. 65% des Güterwagenmarktes. Gemäß der SCI Verkehr GmbH, Köln (im Folgenden „SCI“), wird der Anteil der Leasingunternehmen in Europa von 36% in 2018 auf 45% bis 2025 ansteigen und somit der Güterwagenbestand der Vermietungsgesellschaften um 2,2% bis 2,5% jährlich zunehmen. Ersatzinvestitionen sind und werden im Güterwagenbereich Markttreiber bleiben, da aufgrund des hohen Durchschnittsalters der Wagenflotte in Europa in den nächsten Jahren hohe Ersatzinvestitionen erforderlich werden. Gemäß Informationen von Betreibern und Herstellern werden nach wie vor weniger Wagen produziert als Ersatzinvestitionen benötigt würden, daher steigt das Durchschnittsalter der Flotten weiter an. Der Markt für die Produktion von neuen Eisenbahnwagen ist in Europa relativ klein im Vergleich zur Flottengröße und deckt in Jahren mit starker Nachfrage nicht die Marktbedürfnisse. Zugleich werden alte Wagen verschrottet.

Der langfristige Trend zeigt eindeutig eine Steigerung des Gesamtaufkommens des Güterverkehrs und profitiert von generellen Wachstumstrends. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung in Europa liegt derzeit bei ca. 19%. In den vergangenen Jahren war festzustellen, dass die durchschnittliche Transportweite auf der Schiene weiterhin zunimmt. Dies ist ein Zeichen für die Effizienzsteigerung des Schienenverkehrs.

Darüber hinaus wurde während des Corona-Lockdowns in den meisten europäischen Ländern zur Sicherstellung der Versorgung der Schienengüterverkehr als systemrelevant eingestuft. Der Lockdown hat verdeutlicht, wie wichtig der Schienengüterverkehr für den wirtschaftlichen Kreislauf ist.

Der Vorstand geht davon aus, dass es bei den großen Eisenbahnverkehrsunternehmen zukünftig eine stärkere Entwicklung hin zur Anmietung von Wagen geben wird. Es ist der Trend zu verzeichnen, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen als Folge des liberalisierten Bahnmarktes häufiger kurzfristige Verkehrsverträge mit ihren Endkunden eingehen müssen, und daher nicht langfristig in Güter- und Kesselwagen investieren. Die wichtigsten Nutzer der Waggons der Aves sind traditionell Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahnspeditionen, Industriekunden und Verloader.

Die Aves ist überzeugt, dass der Schiene im zukünftigen europäischen Güterverkehr eine bedeutende Rolle zukommen wird. Wachstumsimpulse werden zudem durch die Trassenpreissenkung im Schienengüterverkehr erwartet. Mit dem Investitionsstau verbundener dringender Erneuerungsbedarf in den Güterwagenflotten der traditionellen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie neue europäische Anforderungen an Sicherheit und Instandhaltung von Güterwagen wird, nach Überzeugung des Vorstandes, in den nächsten Jahren einen deutlichen Anstieg der Nachfrage an modernen Güterwagen mit sich bringen. Generell ist der Vorstand der Meinung, dass verkehrspolitische Maßnahmen auf EU- und regionaler Ebene die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr langfristig positiv beeinflussen und auch die Schiene im Wettbewerb zum Straßengüterverkehr konkurrenzfähiger machen werden.

CONTAINER

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen ist in 2019 um lediglich 1,0% gestiegen nachdem der IWF zu Beginn des Jahres 2019 noch von einem Wachstum von 4,0% ausgegangen war.

Mit der zunehmenden Ausbreitung des Coronavirus waren spätestens im März 2020 auch die weltweiten wirtschaftlichen Folgen der Pandemie sichtbar, die sich entsprechend auf den internationalen Warenverkehr ausgewirkt haben. Im ersten Halbjahr 2020 reduzierte sich die Menge der weltweit transportierten TEU um 6,8% und hierbei insbesondere auf dem Atlantik, sowie den Strecken zwischen Fernost nach Europa sowie Nord- und Südamerika.

Trotz dieses Rückgangs und den Folgen der COVID-19-Pandemie ist eine merkliche Erholung des Welthandels und Containerumschlags zu verzeichnen. Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist von 110,2 im Juni 2020 auf 116,2 im Juli 2020 gestiegen und liegt somit nur noch leicht unter dem Vorjahreswert. Maßgeblich beeinflusst wurde dieser Anstieg durch ein erneutes Allzeithoch des Containerumschlags in den chinesischen Häfen. Aber auch außerhalb Chinas erhöhte sich der Umschlag kräftig, sodass sich der Containerumschlag dem vor der Corona-Pandemie erreichten Niveau annähert und die Belegung sich auf mehr und mehr Regionen und Häfen ausweitet. Inwiefern dieser Trend nachhaltig ist oder einen Aufholeffekt darstellt, bleibt abzuwarten.

Die Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte belief sich zum Jahresanfang 2020 auf rund 23 Mio. TEU und soll im Jahresverlauf um rund 0,6 Mio. TEU zunehmen (Drewry Container Forecaster Q2 2020).

Gemäß dem Branchendienst Seabury betrug das globale Ladungsaufkommen in 2019 rund 152 Mio. TEU, ein Anstieg um 0,8% gegenüber dem Vorjahr. Aufgrund der Wirtschafts- und Handelsbeschränkungen durch die COVID-19-Pandemie gehen Branchenexperten von einem sinkenden Containertransportvolumen in 2020 aus.

Die Experten von Drewry prognostizieren, dass bedingt durch die COVID-19-Pandemie der Anteil der Leasinggesellschaften an der globalen Containerschiffsflotte in 2020 leicht sinken, bis 2024 jedoch der Anteil weiter ausgebaut wird.

Harrison Consulting schätzt ein, dass die Hersteller nach der Verringerung der Produktion in 2019 und auch in 2020 in die Lage versetzt werden die Preise für Container erhöhen zu können, ein Trend der sich für Vermieter sowohl bei den Mietverlängerungsraten als auch bei den Wiederverkaufspreisen der Container positiv auswirken könnte. Im Zuge der COVID-19-Pandemie ist bislang für den Aves-Konzern im aktuellen Geschäftsjahr zu beobachten, dass Reedereien bei Neuanmietungen und Mietverlängerungen Mietsenkungen verlangen.

Weiterhin könnte die Zweitmarktnachfrage nach Containern, aufgrund der vielfältigen Einsatzmöglichkeiten u.a. auch für Käufergruppen im Bereich von Infrastrukturprojekten sowie Hilfsprogrammen, die diese als kostengünstige Unterbringungsmöglichkeit nutzen, zukünftig weiter steigen. Dies wiederum kann zu steigenden Preisen im Resale-Markt führen. Insbesondere die Nutzung gebrauchter Container als Lagercontainer oder im Rahmen einmaliger Transporte für große, schwere, hochwertige oder kritische Ladung stößt auf ein zunehmendes Interesse im Markt.

Im Bereich der Wechselbrücken zählen Logistikunternehmen aus dem sogenannten Kurier-, Express- und Paket-Markt (KEP-Markt) zu den Hauptmietern. Einer der Hauptwachstumstreiber ist unverändert der zunehmende Online-Handel im B2C-Segment (Business-to-Consumer), aber auch für internationale Sendungen war ein Anstieg zu verzeichnen. Im Jahr 2019 wurden mit 3,7 Mrd. Sendungen eine neue Bestmarke im KEP-Markt erzielt. Nach Einschätzung des Bundesverbandes Paket- und Expresslogistik e.V. wird für die nächsten Jahre bis 2024 ein weiteres Wachstum des Sendungsvolumens um insgesamt 3,6% bis 4,2% pro Jahr auf 4,4 Mrd. Sendungen erwartet. Die Bedeutung der internationalen KEP-Sendungen wird hier weiter zunehmen und sich mittelfristig fortsetzen. Ferner konzentrieren sich die Logistiker weiter auf das Kerngeschäft oder haben aus bilanzpolitischen Gründen keine Wahlmöglichkeit bzw. kein Interesse an der Beschaffung dieser mobilen Anlagegüter.

2.2 GESCHÄFTSVERLAUF

In der Berichtsperiode lag der Fokus vornehmlich, auch unter den durch die COVID-19-Pandemie verursachten Rahmenbedingungen, weiterhin auf der Fortführung des Wachstumskurses, insbesondere im Bereich Rail, einer Steigerung der Umsatzerlöse und der Ertragslage sowie einer weiteren Optimierung der Finanzierungsstruktur. Neben Investitionen vor allem in Waggons mit stabilen Cashflows konnte die leicht rückläufige Auslastung im Bereich Rail und Container weiterhin auf einem stabilen Niveau gehalten werden.

Die im eigenen Bestand gehaltenen Assets des Aves-Konzerns beliefen sich nach mehreren Akquisitionen zum Bilanzstichtag 30. Juni 2020 auf ein Gesamtvolumen von rund EUR 973 Mio. Im Einzelnen ergaben sich folgende bedeutsame Geschäftsvorfälle in 2020:

GREMIENBESCHLÜSSE

Der Aufsichtsrat der Aves One AG hat am 29. Juni 2020 Herrn Sven Meißner vorzeitig für einen Zeitraum bis zum 30. Juni 2023 zum Vorstand der Gesellschaft bestellt.

WIRTSCHAFTLICHE TRANSAKTIONEN

Mit Vertrag vom 24. Januar 2020 wurde der Self-Storage-Park in Münster veräußert und somit die Einstellung des Bereiches Real Estate erfolgreich abgeschlossen.

In den ersten sechs Monaten des laufenden Geschäftsjahres hat der Aves-Konzern das Rail-Portfolio mit Investitionen in Höhe von rund EUR 65,3 Mio. weiter ausgebaut. Hierbei wurden 669 nahezu vollvermietete Güterwagen erworben, von denen ein Großteil erst nach dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie ausgeliefert wurden. Ferner verfügt die Aves über eine sehr gut gefüllte Pipeline von mehr als EUR 120 Mio., die zum Teil bereits fixiert sind und sich teilweise in vertraglichen Verhandlungen befinden.

Darüber hinaus wurde auch das Wechselbrückenportfolio gestärkt. Im ersten Halbjahr 2020 wurden mehr als 200 langfristig vermietete Wechselbrücken mit einem Gesamtvolumen von EUR 2,1 Mio. ausgeliefert. Zusätzlich wurden weitere 500 Wechselbrücken im Volumen von rund EUR 4,6 Mio. bestellt, deren Auslieferung bis Ende des Jahres erfolgen soll. Hiermit wurde das Durchschnittsalter des Wechselbrücken-Portfolios reduziert sowie die durchschnittliche Mietlaufzeit erhöht.

Im Zuge der Finanzierung des Wachstumskurses sowie im Rahmen der weiteren Diversifizierung der Finanzierungsstruktur hat der Aves-Konzern in 2020 weitere Inhaberschuldverschreibungen emittiert und wird dieses Instrumentarium auch im Verlauf des verbleibenden Geschäftsjahres weiterhin nutzen.

2.3 ERTRAGSLAGE

Der Aves-Konzern erwirtschaftete im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (Vj.) in den ersten sechs Monaten dieses Jahres, im Folgenden „Berichtsperiode“, Umsatzerlöse von TEUR 63.567 (Vj. TEUR 55.557). Die Umsätze beinhalten mit TEUR 3.394 Erlöse aus der Veräußerung der verbliebenen Immobilie. Das deutliche Umsatzwachstum resultiert überwiegend aus der starken Investitionstätigkeit des Vorjahres und den hiermit verbundenen Umsatzeffekten für die aktuelle Berichtsperiode sowie den im Laufe des Geschäftsjahres vorgenommenen Investitionen. Die Umsatzerlöse betreffen mit TEUR 41.163 (Vj. TEUR 35.755) das Rail-Segment und mit TEUR 18.255 (Vj. TEUR 18.089) das Container-Segment. Der Umsatz der operativen Geschäftsbereiche konnte somit im Vergleich zum Anstieg des Asset-Bestands leicht langsamer gesteigert werden.

in TEUR	H1 2020	H1 2019	Q2 2020	Q2 2019
Umsatzerlöse	63.567	55.557	29.839	28.365
Bestandsveränderungen	-3.063	0	0	0
Materialaufwand	-11.769	-9.343	-5.912	-4.689
Personalaufwand	-2.420	-2.338	-1.131	-1.178
Sonstige Erträge	1.010	1.129	9	718
Sonstige Aufwendungen	-5.164	-3.158	-2.364	-2.015
EBITDA	42.161	41.847	20.441	21.201
Abschreibungen	-18.892	-15.384	-9.856	-7.913
EBIT	23.269	26.463	10.585	13.288
Finanzergebnis	-20.987	-18.523	-14.241	-12.016
Periodenergebnis vor Steuern (EBT)	2.282	7.940	-3.656	1.272
Periodenergebnis vor Steuern (EBT), bereinigt¹	1.780	6.773	2	3.396
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-904	-2.890	1.170	-2.885
davon laufende Ertragsteuern	-2.509	-1.776	-2.032	-1.714
davon latente Steuern	1.605	-1.114	3.202	-1.171
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag	1.378	5.050	-2.486	-1.613

¹EBT bereinigt um Währungseffekte im Finanzergebnis

Die Bestandsveränderungen von TEUR 3.063 (Vj. TEUR 0) resultieren aus dem Verkauf der Logistikkimmobilie, die ergebnisneutral veräußert wurde.

Die sonstigen Erträge lagen mit TEUR 1.010 leicht unter denen des Vorjahres von TEUR 1.129 und betreffen mit TEUR 748 (Vj. TEUR 182) das Rail-Segment sowie mit TEUR 161 (Vj. TEUR 1.234) das Container-Segment. Eine Segmenteinteilung erfolgte nach Umsätzen. Nach Regionen war diese jedoch nicht möglich, da die Container weltweit und die Waggons überwiegend in der DACH-Region vermietet sind.

Der Materialaufwand erhöhte sich infolge des starken Umsatzwachstums auf TEUR 11.769 gegenüber TEUR 9.343 im Vorjahr. Insgesamt war für die Marge ((Umsatzerlöse abzüglich Materialaufwand)/Umsatzerlöse) der operativen Geschäftsbereiche ein leichter Rückgang von 82,5% im Vorjahr auf 80,2% in der Berichtsperiode zu verzeichnen. Für das Rail-Segment resultierte hierbei ein Rückgang der Marge auf 79,3% (Vj. 81,1%), die im Wesentlichen auf einer leicht verminderten Auslastung im Vergleich zum Vorjahr beruht, sich jedoch weiterhin auf einem stabilen Niveau befindet. Im Segment Container reduzierte sich die Marge von 85,4% auf 82,2%. Der überproportionale Anstieg des Materialaufwands beruht im Wesentlichen mit TEUR 815 auf erhöhten Instandhaltungsmaßnahmen, die zur Stärkung des Wechselbrückenportfolios vorgenommen worden sind. Darüber hinaus hat eine leicht verminderte Auslastung, die sich jedoch weiterhin auf einem vergleichbar hohen Niveau bewegt, die Reduzierung der Marge beeinflusst.

Der Personalaufwand befindet sich mit TEUR 2.420 (Vj. TEUR 2.338) nahezu auf Vorjahresniveau. Der Anstieg der sonstigen Aufwendungen auf TEUR 5.164 (Vj. TEUR 3.158) resultiert überwiegend mit TEUR 1.341 aus erhöhten Verlusten aus Anlagenabgängen hauptsächlich im Containerbereich sowie um TEUR 478 gestiegenen Prüfungs- und EDV-Kosten.

Das Ergebnis vor Zinsen, Ertragsteuern und Abschreibungen (EBITDA) konnte in der Berichtsperiode auf TEUR 42.161 (Vj. TEUR 41.847) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gesteigert werden. Die EBITDA-Marge sank, bereinigt um den Einmalerlös aus der Veräußerung der Logistikkimmobilie, von 75,3% auf 70,1% im Berichtsjahr. Das Rail-Segment konnte mit einem EBITDA von TEUR 32.360 ein um TEUR 4.270 verbessertes EBITDA im Vergleich zum Vorjahreszeitraum erzielen. Für das Containersegment war ein Rückgang des EBITDA von TEUR 15.759 im Vorjahreszeitraum auf TEUR 12.754 in der Berichtsperiode zu verzeichnen. Im Wesentlichen beruht der Rückgang auf erhöhten Verlusten aus Anlagenabgängen von TEUR 1.828 (Vj. TEUR

573), die nahezu vollumfänglich aus der Veräußerung von weniger ertragsstarken Seecontainern stammen sowie um TEUR 1.073 verminderten sonstigen Erträgen.

Infolge der starken Investitionstätigkeit des Vorjahres und der Berichtsperiode war für die Abschreibungen ein Anstieg, um TEUR 3.508 auf TEUR 18.892 zu verzeichnen.

Das Finanzergebnis des Konzerns entwickelte sich von TEUR -18.523 auf TEUR -20.987. Dieser deutliche Anstieg beruht im Wesentlichen auf erhöhten Zinsaufwendungen von TEUR 21.324 (Vj. TEUR 19.140) in Folge von Darlehensaufnahmen (in Form von Bankdarlehen, Anleihen, Darlehen institutioneller Anleger und Direktinvestments) zur Finanzierung neu erworbener Assets sowie der Verminderung der nicht zahlungswirksamen Währungseffekte von TEUR 1.167 im Vorjahreszeitraum auf TEUR 502 in den ersten sechs Monaten des aktuellen Geschäftsjahres.

Unter Berücksichtigung des Finanzergebnisses ergibt sich somit ein Ergebnis vor Steuern (EBT) in Höhe von TEUR 2.282 (Vj. TEUR 7.940). Hiervon entfallen TEUR 9.409 (Vj. TEUR 10.001) auf das Segment Rail sowie TEUR -4.216 (Vj. TEUR -264) auf das Container-Segment. Nach Steuern wird ein Konzernjahresüberschuss in Höhe von TEUR 1.378 (Vj. TEUR 5.050) ausgewiesen. Bereinigt um die im Finanzergebnis ausgewiesenen Wechselkurseffekte wurde ein bereinigtes EBT von TEUR 1.780 (Vj. TEUR 6.773) erzielt.

2.4 FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

VERMÖGENSLAGE

Zum Bilanzstichtag hat sich die Bilanzsumme des Aves-Konzerns gegenüber dem 31. Dezember 2019 von TEUR 1.036.206 auf TEUR 1.068.328 erhöht.

Die Aktivseite der Konzernbilanz zum 30. Juni 2020 war durch Sachanlagen in Höhe von insgesamt TEUR 975.027 (31.12.2019: TEUR 924.327) geprägt. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den getätigten Investitionen in den Bereichen Rail und Wechselbrücken. In den Finanzanlagen werden mit TEUR 2.075 (31.12.2019: TEUR 2.305) Zinscaps ausgewiesen, die bis auf einen Zinscap als hedge accounting behandelt wurden. Darüber hinaus betreffen TEUR 1.609 (31.12.2019: TEUR 741) vorzeitige Kündigungsrechte der vom Aves-Konzern emittierten Anleihen.

Die kurzfristigen Vermögenswerte reduzierten sich auf TEUR 68.624 gegenüber TEUR 91.273 zum 31. Dezember 2019. Überwiegend durch den Verkauf der Logistikimmobilie reduzierte sich das Vorratsvermögen um TEUR 3.446 auf TEUR 319. Für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen war ein Rückgang auf TEUR 18.455 (31.12.2019: TEUR 22.465) zu verzeichnen. Die sonstigen Vermögenswerte und Vorauszahlungen von TEUR 26.125 (31.12.2019: TEUR 30.071) beinhalten überwiegend in Höhe von TEUR 15.612 (Vj. TEUR 21.976) verfügbare Zahlungsmittel (Reservekonten für zukünftige Instandhaltungsmaßnahmen und Kapitaldienste), die hauptsächlich im Rahmen von Finanzierung von Rail-Portfolios eingerichtet wurden. Ferner werden in den kurzfristigen Vermögenswerten Zahlungsmittel in Höhe von TEUR 22.083 (31.12.2019: TEUR 30.887) ausgewiesen. Der Rückgang beruht im Wesentlichen auf der Verwendung der bereits zum Ende des letzten Geschäftsjahres eingeworbenen Mittel für Investitionen in das Assetportfolio.

Auf der Passivseite nahm das Eigenkapital in der Konzernbilanz im Vergleich zum 31. Dezember 2019 von TEUR 41.644 auf TEUR 42.926 zu. Die langfristigen Schulden erhöhten sich von TEUR 813.216 zum 31. Dezember 2019 auf TEUR 846.870 überwiegend durch die Emission von Anleihen zur Finanzierung von Logistik-Assets. Die kurzfristigen Schulden reduzierten sich leicht von TEUR 181.346 auf TEUR 178.532.

In den kurzfristigen Finanzschulden werden TEUR 164.895 ausgewiesen, gegenüber TEUR 166.494 zum 31. Dezember 2019. Der Anstieg der Finanzschulden insgesamt steht im Zusammenhang mit den im Berichtsjahr getätigten Investitionen und beinhaltet neben Anleihen, Bankenfinanzierungen auch Finanzierungen institutioneller Investoren und Direktinvestments.

Der Vorstand der Aves One AG hat weiterhin das im Container-Segment bestehende Wechselkursrisiko (US-Dollar zu EURO) bewusst in Kauf genommen, da es sich bei den Wechselkurseffekten der EURO-

Finanzierungen im Container-Segment im Wesentlichen um nicht zahlungswirksame Effekte handelt und zugrunde liegende Logistik-Assets grundsätzlich langfristig gehalten werden und der Zeitpunkt eines Verkaufes der Assets bewusst gewählt werden kann. Eine Absicherung des Währungsrisikos über Finanzinstrumente würde hingegen zu einem sofortigen Zahlungsmittelabfluss führen, der vermieden werden soll, um die Liquidität des Konzerns nicht zu belasten. Der Vorstand der Aves One AG beobachtet jedoch regelmäßig das Währungsrisiko sowie die Währungsentwicklung und prüft, ob gegebenenfalls für die Zukunft eine Absicherung über geeignete Finanzinstrumente in Erwägung gezogen werden sollte.

FINANZLAGE

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug TEUR 44.028 (Vj. TEUR 43.005). Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit belief sich auf TEUR -48.009 (Vj. TEUR -31.869). In der Berichtsperiode wurden mit TEUR -60.274 (Vj. TEUR -45.384) erhöhte Investitionen in das Sachanlagevermögen als im Vorjahreszeitraum getätigt.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit belief sich auf TEUR -4.833 (Vj. TEUR -9.116).

Für die Finanzierung der Güter- und Kesselwagen und Wechselbrücken ging die Gesellschaft in der Berichtsperiode im Vergleich zum Vorjahr verringerte Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 113.703 (Vj. TEUR 118.980) ein. Außerdem fanden zahlungswirksame Zinszahlungen über TEUR -17.616 (Vj. TEUR -15.688) statt. Die Auszahlungen für Tilgungen von Finanzschulden beliefen sich auf TEUR -99.077 (Vj. TEUR -112.408). Der Aves-Konzern war jederzeit in der Lage seinen Zahlungsverpflichtungen fristgerecht nachzukommen.

Der Vorstand arbeitet weiter kontinuierlich an einer Verbesserung der Kapitalstruktur und deren Anpassung an sich verändernde Marktbedingungen und geeigneten Refinanzierungen, um die Zahlungsfähigkeit des Aves-Konzerns auch in Zukunft sicherzustellen. Im aktuellen wirtschaftlichen Umfeld hat das Management aus Gründen der Vorsicht durchschnittlich etwas mehr an Liquidität vorgehalten.

Dem Vorstand liegen keine Anzeichen dafür vor, dass es zu wesentlichen unvorteilhaften Änderungen in den Kapitalströmen des Aves-Konzerns kommen wird.

3 CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

3.1 RISIKOMANAGEMENT

Mit Hilfe des Risikomanagementsystems kann der Aves-Konzern eventuelle Risiken frühzeitig und präzise identifizieren. Diese bewertet und steuert der Vorstand in enger Zusammenarbeit mit den operativen Einheiten des Unternehmens. Die integralen Bestandteile des Systems sind die systematische Risikoidentifikation und Risikobewertung, woraufhin Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Begrenzung von Risiken eingeleitet werden können. Über eine individuelle Risikoinventur der Makro- als auch Mikrorisiken werden alle wesentlichen Risiken erfasst. Besonderes Augenmerk liegt hierbei auf bestandsgefährdenden Risiken und deren Früherkennung. So können Gegenmaßnahmen eingeleitet oder Strategieveränderungen umgehend angegangen werden. Das Risikomanagementsystem wird kontinuierlich und systematisch weiterentwickelt. Die Risikopolitik des Aves-Konzerns entspricht dem Bestreben, nachhaltig zu wachsen und die Profitabilität zu erhöhen.

STRUKTUREN UND PROZESSE

Im Rahmen der Risikobewertung erfolgt eine Einordnung der bekannten Risiken durch die verantwortlichen Geschäftsführer der jeweiligen Segmente Holding, Rail und Container. Hier werden die Risiken nach Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit gruppiert. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird dabei in gering (0%-33%), mittel (33%-66%) und hoch (66%-100%) eingeteilt. Jedem Risiko wird das maximale finanzielle Risiko in EUR zugeordnet. Durch Multiplikation der beiden Variablen entsteht das gewichtete Risiko, welches ein direktes Ranking ermöglicht. Je nach Höhe des gewichteten Risikos in TEUR ergibt sich eine Einstufung in vier Kategorien:

- Gering (< TEUR 1.000)
- Mittel/Wesentlich (TEUR 1.000 - 5.000)
- Kritisch (TEUR 5.000 - 10.000)
- Existenzbedrohend (größer TEUR 10.000)

Ab einem „wesentlich“ gewichteten Risiko wird dieses Risiko seitens des Vorstandes und der Geschäftsführer der Segmentholdinggesellschaften besonders beobachtet.

Die bereits identifizierten Risiken werden regelmäßig, entsprechend den sich verändernden Rahmenbedingungen, durch den Vorstand/die Geschäftsführer neu bewertet und ggf. neu eingestuft. Gleiches geschieht auch mit den neu identifizierten Risiken. Es besteht ein Meldesystem auf Vorstandsebene gemäß § 90 AktG. Über Änderungen der Geschäftspolitik und größere Geschäfte mit erheblichen Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft wird entweder im Rahmen der quartalsweise stattfindenden ordentlichen Aufsichtsratssitzungen informiert oder im Bedarfsfall sofort.

Eine ausführliche Darstellung der Risiken des Aves-Konzerns erhalten Sie im Konzernlagebericht 2019, der im Internet unter http://www.avesone.com/de/aves_investoren_publicationen_finanzberichte.php sowie im Bundesanzeiger erhältlich ist.

3.2 WESENTLICHE VERÄNDERUNGEN DER RISIKEN IM VERGLEICH ZUM KONZERNLAGEBERICHT 2019

Hinsichtlich der Darstellung der wesentlichen Risiken und Chancen wird auf die jeweiligen Angaben im Konzernlagebericht zum Geschäftsbericht 2019 verwiesen. Insgesamt gelten zum 30. Juni 2020 die gleichen Konzernrisiken als wesentlich wie bereits zum 31. Dezember 2019. Nachfolgend werden die kritischen Risiken erläutert.

RISIKEN IN VERBINDUNG MIT MARKTPREISÄNDERUNGEN DER ASSETS

Die Preise für den Kauf und die Vermietung von Seecontainern sind in der Berichtsperiode im Vergleich zum Geschäftsjahr 2019 stabil bis leicht steigend. Bezüglich der Mietraten wird dem Marktpreisrisiko durch möglichst langfristige Verträge begegnet. Im Seecontainermarkt verbleibt eine Abhängigkeit von Preisänderungen für den nur kurzfristig vermieteten Anteil des Portfolios. Im Zuge der COVID-19-Pandemie ist zu beobachten, dass die Reedereien Mietratensenkungen bei den Verlängerungen der Verträge verlangen. Das Risiko wird wegen der hohen Volatilität verbunden mit den Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie und deren Auswirkungen auf den weltweiten Warentransport weiterhin als kritisch angesehen.

3.3 GESAMTBILD ZUR RISIKOLAGE

Das Geschäftsmodell des Aves-Konzerns beruht auf drei wesentlichen, miteinander in Wechselwirkung stehenden Faktoren: Akquisition von langlebigen Logistik-Assets mit nachhaltig guter Cashflow-Performance in liquiden Märkten, Zugang zu günstigen Finanzierungskonditionen und Generierung von Kapital.

Diese drei Faktoren stellen damit die wesentlichen Risikobereiche dar. Das Bewusstsein um diese Situation prägt die Aktivitäten des Vorstands. Dies wird als Grundlage für die weitere Optimierung der Finanzierung zu günstigen Konditionen angesehen. Parallel werden Investitionsprojekte angebahnt und entwickelt, die den Vorgaben bezüglich Nachhaltigkeit und Rendite entsprechen. Eng damit verbunden ist die Versorgung mit liquiden Mitteln, die zu jeder Zeit gesichert sein muss, um einerseits den Verpflichtungen gegenüber den Investoren oder Fremdkapitalgebern nachzukommen, aber auch um schnell auf sich am Markt bietende Investitionsgelegenheiten reagieren zu können. Neben allen anderen Risikobereichen, die der ständigen Überwachung unterliegen, sieht sich der Vorstand auch bezüglich der herausragenden Themen durch die im Unternehmen vorhandene Expertise und stabile Gesellschafterstruktur in der Lage, um bei Bedarf auch notwendige Kapitalbeschaffungsmaßnahmen erfolgreich durchführen zu können.

So bestehen zum Bilanzstichtag zwar wesentliche und auch kritische, aber nicht existenzbedrohende Risiken, die entweder einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand des Unternehmens gefährden.

3.4 CHANCENBERICHT

Das Risikomanagementsystem beinhaltet neben Risiko- auch Chancenpotentiale. Die strategische Ausrichtung auf Geschäftschancen soll neben der Risikoidentifikation sowie Risikovermeidung dazu beitragen den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern, die Profitabilität zu erhöhen sowie den Fortbestand der Aves langfristig zu sichern. Die Chancen des Aves-Konzerns sind gegenüber dem Vorjahreszeitraum weiter gestiegen. Hierzu tragen sowohl die starke Investitionstätigkeit im abgelaufenen Geschäftsjahr als auch die im laufenden Geschäftsjahr getätigten Akquisitionen sowie die aktuelle Investitionspipeline bei. Darüber hinaus werden der weiter steigende Bedarf an Logistik-Assets, Auslastungen auf vergleichbar weiterhin hohem Niveau sowie die Verbesserung der Finanzierungsstruktur positiven Einfluss auf den Aves-Konzern haben. Die Identifikation von Chancen ist integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Auf Basis der beschriebenen Rahmenbedingungen, Markt- und Branchensituation sowie der Geschäftsentwicklung ergeben sich diverse Chancenpotentiale, wovon nachfolgend Ausgewählte dargestellt werden.

RAIL

In Deutschland und Europa wird die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs gefördert und gefordert. Gemäß einer Zielvorgabe der Europäischen Kommission sollen 50% des Frachtverkehrs bis 2050 von der Straße auf andere Transportmittel, wie z.B. die Schiene oder das Schiff wechseln. Damit einhergehend sollen Klimaschutzziele, wie die Senkung der CO₂-Emissionen, erreicht werden und somit die Umweltvorteile des Verkehrsträgers Schiene gegenüber dem Transport auf der Straße genutzt und ausgebaut werden. Mit dem von der EU in 2019 eingeführten Green-Deal sind die ursprünglichen Klimaziele nochmal erweitert worden. Zudem hat sich auch während der COVID-19-Pandemie gezeigt, dass der Verkehrsträger Schiene effizient und klimaschonender als andere Transportmittel zur Sicherstellung der Versorgung beitragen kann. Insofern können hier im Zusammenhang mit den Erfordernissen, den negativen Auswirkungen auf den Klimawandel entgegenzuwirken, weitere positive Impulse für den Schienengüterverkehr resultieren.

SCI erwartet, dass vor allem der Intermodalsektor bis 2030 stark wachsen wird, um die gesteckten Ziele zur Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene erreichen zu können. Schon heute werden 35% der Verkehrsleistung der Güterbahnen in Deutschland im kombinierten Verkehr erbracht, der als wichtiger Wachstumsmarkt anzusehen ist.

Angesichts dieser Rahmenbedingungen befindet sich der Aves-Konzern in einem Marktumfeld mit guter Perspektive. Da die staatlichen Bahngesellschaften begrenzte Finanzierungsmöglichkeiten haben, fokussieren sie sich verstärkt auf Investitionen in das Schienennetz und den Personenverkehr. Ein Ende dieser Desinvestition bei Waggons scheint eher unwahrscheinlich. In den USA beherrschen Leasingunternehmen etwa 65% des Güterwagenmarktes, in Europa steigt der Anteil kontinuierlich, ist aber mit knapp über 30% im Vergleich noch niedrig. Ersatzinvestitionen sind und werden im Güterwagenbereich Markttreiber bleiben, da aufgrund des hohen Durchschnittsalters der Güterwagenflotte in Europa in den nächsten Jahren hohe Ersatzinvestitionen erforderlich werden. Den Informationen von Betreibern und Herstellern zufolge werden nach wie vor weniger Wagen produziert als Ersatzinvestitionen benötigt würden, daher steigt das Durchschnittsalter der Flotten weiter an. Die Aves sieht gute Chancen, in diesem Markt zu wachsen und durch zusätzliche Erst- oder Erweiterungsinvestitionen dazu beizutragen, die wachsende Lücke zwischen Bedarf und Angebot des Marktes zu schließen. Mit den getätigten Investitionen verfügt die Aves über ein breites Portfolio an Güter- und Kesselwagen, Intermodalwagen und Schüttgutwagen sowie weiteren Wagen. Der Vorstand legt den Fokus auf das Rail-Segment und beabsichtigt, diesen Geschäftsbereich durch weitere Akquisitionen deutlich auszubauen und Wachstumschancen wahrzunehmen.

CONTAINER

Der Markt für Container ist unter anderem in besonderem Maße abhängig vom Welthandel, den Kapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte sowie der Produktion von neuen Containern. Speziell im Containerbereich spielt neben einem gestiegenen Transportbedarf auch die Entwicklung des Stahlpreises sowie die seit 2020 geltenden Bestimmungen bezüglich der Reduzierung des Schwefeldioxidausstoßes eine Rolle. Des Weiteren wird erwartet, dass Marktteilnehmer, wie zum Beispiel Reedereien, sich weiter auf ihr Kerngeschäft konzentrieren und lediglich begrenzte Budgets für die Neuanschaffung von Containern planen und dem Trend der letzten Jahre folgend immer weniger Logistik-Assets in Eigenbesitz halten werden. Es wird weiterhin eine

Fortsetzung des Trends erwartet, dass die Flotten der Leasinggesellschaften deutlich stärker wachsen als die der Reedereien. Vor diesem Hintergrund größerer Flexibilität werden Reedereien vermehrt Container von Containergesellschaften mieten, welche wiederum u.a. mit Containern des Aves-Konzerns arbeiten.

Im Bereich Special-Equipment zählen Logistikunternehmen aus dem sogenannten Kurier-, Express- und Paket-Markt (KEP-Markt) zu den Hauptmietern von Wechselbrücken. Einer der Hauptwachstumstreiber ist unverändert der zunehmende Online-Handel im B2C-Segment (Business-to-Consumer), aber auch für internationale Sendungen war ein Anstieg zu verzeichnen. Nach Einschätzung des Bundesverbandes Paket- und Expresslogistik e.V. wird für die nächsten Jahre bis 2024 ein weiteres Wachstum des Sendungsvolumens zwischen 3,6 % und 4,2 % pro Jahr (Corona-Effekt berücksichtigt) auf über 4,4 Milliarden Sendungen erwartet. Logistiker konzentrieren sich weiterhin auf ihr Kerngeschäft oder haben aus bilanzpolitischen Gründen keine Möglichkeiten der Beschaffung dieser mobilen Anlagegüter. Diese beiden Faktoren beschleunigen somit das Wachstum der Leasinggesellschaften, die Partner des Aves-Konzerns sind. Auch SCI erwartet positive Effekte für den Wechselbrückenmarkt. Demnach werden durch neue Marktteilnehmer Erweiterungen der Produktionskapazitäten von Wechselbrücken erwartet, die sich in einer Erhöhung der Mietraten niederschlagen sollten. Aufgrund des zunehmenden Online-Handels wird von einer steigenden Nachfrage nach Wechselbrücken ausgegangen. Durch die Internationalisierung der Logistikunternehmen, insbesondere nach Osteuropa, kann zusätzliches Wachstumspotential für den Wechselbrückenmarkt entstehen.

DIE CHANCEN DES AVES-KONZERNS

Sollten sich die Märkte wie prognostiziert entwickeln und die geplanten strategischen Maßnahmen der Aves umgesetzt werden können, bestehen gute Chancen, die Auslastungsquoten über alle Geschäftsbereiche weiter stabil auf hohem Niveau zu halten und die Ertragslage zu verbessern. Weiterhin werden die gegenwärtigen und künftigen Märkte im Hinblick auf Chancen für strategische Akquisitionen, Beteiligungen oder Partnerschaften untersucht, um das organische Wachstum ergänzen zu können. Derartige Aktivitäten können die Wettbewerbsposition des Aves-Konzerns in den derzeit bewirtschafteten Märkten stärken, neue Märkte erschließen oder das Portfolio in ausgewählten Bereichen ergänzen. Der Vorstand geht davon aus, die geplanten Maßnahmen umsetzen zu können.

4 PROGNOSEBERICHT

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE LAGE

Die COVID-19-Pandemie hat seit ihrem Ausbruch im ersten Quartal des Jahres drastische Auswirkungen auf das weltweite Wirtschaftswachstum.

In der im Juni aktualisierten Konjunkturprognose des IWF gehen die Experten in ihrem Basisszenario von einem Rückgang des Weltwirtschaftswachstums von 4,9% aus, nachdem im April noch ein Rückgang von 3,0% prognostiziert worden ist. Dieser drastische Einbruch der Weltkonjunktur übertrifft somit deutlich das Ausmaß der konjunkturellen Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009. Die Ökonomen des IWF weisen darauf hin, dass die Prognose mit hoher Unsicherheit behaftet ist, da diese unterstellt, dass der ökonomische Tiefpunkt der Krise im zweiten Quartal des Jahres überwunden wurde. In 2021 wird eine merkliche Erholung und ein weltweites Wachstum von 5,4% erwartet.

Für Deutschland wird nach Ansicht des IWF ein Rückgang des Bruttoinlandsproduktes von 7,8% resultieren, das in 2021 mit einem Wachstum von 5,4% deutlich zulegen soll. Das RWI – Leibnitz Institut für Wirtschaftsforschung prognostiziert hingegen für 2020 einen Rückgang von 5,8% und für 2021 einen Zuwachs von 6,4%.

Gemäß der Sommerprognose der EU-Kommission wird erwartet, dass die Konjunktur im Euroraum in 2020 um 8,7% schrumpfen und in 2021 um 6,1% wachsen wird. Für die EU sei demnach mit einem Rückgang von 8,3% in 2020 für das Bruttoinlandsprodukt zu rechnen, welches in 2021 mit einem Wachstum von 5,8% zulegen soll.

Für China, welches als erstes von Lockerungsmaßnahmen und dem Hochfahren der Wirtschaft profitierte, wird ein Wachstum von 1,0% in 2020 erwartet, das im Folgejahr mit 8,2% weiter deutlich steigen soll.

Auch für die USA soll die Konjunktur nach den Berechnungen des IWF in 2020 um 8,0% erheblich einbrechen. Für 2021 wird hier ein Wachstum von 4,5% prognostiziert.

Insgesamt ist den verschiedenen Prognosen gleich, dass diese mit großer Unsicherheit verbunden sind, da u.a. die Dauer und das Ausmaß der Pandemie und mögliche künftige Eindämmungsmaßnahmen nicht absehbar sind. Darüber hinaus ist nicht verlässlich einschätzbar, inwieweit die Konjunktur- und Hilfsprogramme von Notenbanken und Regierungen Wirksamkeit entfalten und gegebenenfalls protektionistische Maßnahmen und eine Abkehr von globalen Produktions- und Lieferketten den Handel und die Weltwirtschaft negativ beeinträchtigen.

BRANCHENSITUATION

RAIL

Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung in Europa liegt bei in etwa 19%. Durch die voranschreitende Liberalisierung, der bislang durch Staatsbahnen dominierten Märkte ergeben sich Wachstumschancen für private Logistikdienstleister. Darüber hinaus hat die Bundesregierung sowie die Europäische Kommission aufgrund der Umweltvorteile und der Klimaschutzziele beschlossen den Schienengüterverkehr dauerhaft zu stärken und auszubauen. Darüber hinaus werden zusätzliche Wachstumsimpulse der durch die Bundesregierung beschlossenen Trassenpreissenkung im Schienengüterverkehr erwartet.

Die Mehrheit der Bahnbetriebe hat die Notwendigkeit zur Restrukturierung sowie zur Konsolidierung erkannt, teilweise auch erste Schritte eingeleitet. Oftmals fehlt allerdings gerade bei den staatlichen Teilhabern die Bereitschaft, erkannte Reformschritte konsequent umzusetzen und notwendige Investitionen zu finanzieren bzw. es erfolgt eine Fokussierung auf die Schienennetzinfrastruktur und den Personenverkehr.

Im Zuge der weiteren Konsolidierungsprozesse sind zahlreiche Zusammenschlüsse und Unternehmensübernahmen bereits erfolgt und weitere deuten sich an. Ein steigendes Interesse an sogenannten Rolling Stock Assets war von Seiten der globalen Logistikprovider, Reedereien und den Private-Equity-Gesellschaften sowie Infrastrukturfonds zu beobachten.

Das Thema Lärmschutz ist und bleibt ein wichtiger Faktor im europäischen Schienengüterverkehr zur Erreichung von Umweltschutzziele. Darüber hinaus wird kundenseitig bezüglich der Waggonausstattung zunehmend ein Standard erwartet, wie er bereits im Straßengüterverkehr maßgebend ist, beispielsweise das Vorhandensein digitaler Systeme, mit denen u. a. eine Positionsbestimmung von Fahrzeugen und Laufleistungsdaten möglich sind. Im Hinblick auf das Wartungs- und Instandhaltungsmanagement kommt dabei der Möglichkeit zur Datensammlung bzw. -auswertung eine immer wichtigere Rolle zu, um Instandhaltungskosten zu reduzieren und Logistikprozesse zu vereinfachen.

Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Schienengüterverkehr, der in der Krise als systemrelevant deklariert wurde, sind momentan nicht abschließend abschätzbar, allerdings könnte dieser sogar langfristig gestärkt aus dieser Situation hervorgehen. Bislang ist der Rail-Bereich des Aves-Konzerns aber nur gering von den Folgen des Ausbruchs des Virus betroffen. Unterschiedliche Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf diverse Industrien, in denen das Portfolio der Aves eingesetzt ist, werden gleichwohl erwartet. Aufgrund der schlechten Stahlkonjunktur sind leichte Auslastungsrückgänge zu verzeichnen, die sich aktuell aber immer noch auf einem hohen Niveau befinden. In Industrien, in denen beispielsweise die Produktionszahlen oder Produktnachfrage kurzfristig rückläufig sind, kann die Auslastung sinken. Demgegenüber wird es auch Bereiche geben, in denen eine höhere Nachfrage nach Güter- und Kesselwagen zu verzeichnen ist. Mietpreiserhöhungen, wie zuletzt weitgehend akzeptiert, werden aller Voraussicht nach in 2020 nicht durchsetzbar sein.

Es ist davon auszugehen, dass nach der COVID-19-Pandemie im Rahmen von Konjunkturprogrammen Infrastrukturinvestitionen getätigt werden und der Produktionsstandort Europa gestärkt wird. Dementsprechend kann der europäische Schienengüterverkehr eher als Gewinner aus der Gesamtentwicklung hervorgehen.

CONTAINER

Nach den Berechnungen des IWF vom Juni 2020 soll das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen in 2020 um 11,9% sinken und sich in 2021 deutlich erholen und mit 8,0% wachsen. Gemäß den Einschätzungen des IfW-Institutes erholt sich jedoch der Welthandel deutlich schneller als in der Finanzkrise 2008/2009 und zeigt eine V-förmige Erholung. Gestützt werden diese Erkenntnisse demnach auch durch die Schifffahrtsaktivität in wichtigen Regionen, gemessen an der Gesamtkapazität der beobachtbaren Containerschiffe. Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist von 110,2 im Juni 2020 auf 116,2 im Juli 2020 gestiegen, liegt somit nur noch leicht unter dem Vorjahreswert und zeigt eine spürbare Erholung des Welthandels und Containerumschlags.

Gemäß Drewry (Drewry, Container Equipment Insight Q2/2020) war für die Produktion von Containern im ersten Halbjahr 2020 ein Rückgang um mehr als 40% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu verzeichnen. Nachdem im Jahr 2019 ca. 2,8 Mio. TEU Container produziert worden sind, wird für 2020 von einer Herstellung von leicht über 2 Mio. TEU Containern ausgegangen und für 2021 eine starke Erholung der Produktionsaktivitäten erwartet. Darüber hinaus erwartet Drewry, dass, bedingt durch die COVID-19-Pandemie, der Anteil der Leasinggesellschaften an der globalen Containerschiffsflotte in 2020 leicht sinken, bis 2024 jedoch der Anteil weiter ausgebaut wird.

Laut Harrison Consulting hat die verminderte Produktion von Containern in 2019 und 2020 sowie die Schließung von Fabriken durch das Corona-Virus, insbesondere in China, dazu geführt, dass sich die Containerkapazitäten weiter verknappt haben. Im Zuge dessen konnten aufgrund der verringerten Kapazitäten in China, USA und Europa die Preise für neue Container von USD 1.650 im vierten Quartal 2019 auf USD 1.975 im zweiten Quartal 2020 erhöht werden. Drewry geht davon aus, dass sich diese Entwicklung auch in der zweiten Jahreshälfte 2020 fortsetzen wird und zudem Hersteller wieder Gewinnmargen ausweisen werden. In der Vergangenheit war für die Entwicklung der Neubaupreise sowie der Resale-Preise eine unmittelbare Korrelation zu verzeichnen. Obwohl eine gewisse Erholung der Resale-Preise im ersten Halbjahr sichtbar war, ist momentan eine Abschwächung der in der Vergangenheit direkten Korrelation der Neubaupreise und der Preise des Zweitmarktes zu beobachten. Die Zweitmarktnachfrage nach Containern, aufgrund der vielfältigen Einsatzmöglichkeiten u.a. auch für Käufergruppen im Bereich von Infrastrukturprojekten sowie Hilfsprogrammen, die diese als kostengünstige Unterbringungsmöglichkeit nutzen, kann gemäß Harrison zukünftig weiter steigen und somit auch einen Impuls für steigende Resale-Preise auslösen. Ob die Entwicklung tatsächlich auf den Resale-Markt durchschlägt, bleibt abzuwarten.

Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie sowie deren Folgewirkungen auf den Containermarkt sind insgesamt momentan nicht verlässlich abschätzbar.

Es ist jedoch weiterhin davon auszugehen, dass sich Marktteilnehmer wie die Reedereien aufgrund des Margendrucks weiter auf ihr Kerngeschäft konzentrieren und dem Trend der letzten Jahre folgend immer weniger Logistik-Assets im Eigenbestand halten werden. Vor dem Hintergrund größerer Flexibilität werden Reedereien vermehrt Container von den Containerleasinggesellschaften mieten, die wiederum Assetmanager im Auftrag des Aves-Konzerns sind.

Im Bereich Wechselbrücken zählen Logistikunternehmen aus dem sogenannten Kurier-, Express- und Paketmarkt (KEP-Markt) zu den Hauptmietern von Wechselbrücken. Der Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. erwartet bis zum Jahr 2024 ein weiteres Wachstum des Sendungsaufkommens von 3,6% bis 4,2% pro Jahr auf insgesamt 4,4 Mrd. Sendungen. Einer der Hauptwachstumstreiber ist unverändert der zunehmende Online-Handel im B2C-Segment (Business-to-Consumer), aber auch für internationale Sendungen war ein Anstieg zu verzeichnen, der sich zukünftig fortsetzen und zunehmen wird.

AUSBLICK

Das Geschäftsmodell des Aves-Konzerns steht durch seine Geschäftsbereiche nach Ansicht des Vorstandes auf einem soliden Fundament. Insbesondere das Rail-Segment, aber auch Investitionen in das Wechselbrücken-Portfolio stehen dabei im Geschäftsjahr 2020 weiterhin im Fokus. Der Vorstand hat im Zuge der weiteren Fokussierung die strategische Entscheidung getroffen, nicht weiter in Seecontainer zu investieren. Die Investitionen in das Rail-Segment im ersten Halbjahr 2020 zeigen, dass die Gesellschaft insbesondere im

Bereich der Neubauwaggons weiter stark wächst und das Wachstumstempo weiter auf hohem Niveau gehalten werden kann. Durch die Fokussierung auf diese Geschäftsbereiche setzt die Aves sich von anderen Marktteilnehmern ab.

Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und deren Folgewirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung sind auch für den Aves-Konzern spürbar. Das Kernsegment Rail und die Vermietungsumsätze sind weiterhin stabil. Auslastungsrückgänge in diesem Bereich resultieren hier vornehmlich aus der vor der COVID-19-Pandemie begonnenen Krise in der Stahlbranche, für die auch keine rasche Erholung erwartet wird. Die überwiegend davon betroffenen Waggonrückgaben in diesem Bereich waren im Mai abgeschlossen. In vielen anderen Rail-Märkten ist die Nachfrage intakt. Im Geschäftsjahr 2020 auslaufende wichtige Mietverträge konnten verlängert und Bestellungen von Neubauwaggons vorgenommen werden. Insgesamt ist der Vorstand mit der Entwicklung im Rail-Segment zufrieden. Der weitere Ausbau des Rail-Portfolios und Abbau des Seecontainerbestands stellen die wichtigsten operativen Ziele im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres dar. Wie bereits geschehen, wird ein weiterer Ausbau des Wechselbrückenportfolios angestrebt und die Performance dieses Teilbereiches durch den Vorstand permanent überwacht und optimiert.

Für das laufende Geschäftsjahr 2020 blickt der Vorstand, auf Grundlage der sich in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen, dem Gesamtjahreseffekt aus den Investitionstätigkeiten des abgelaufenen Geschäftsjahres 2019 sowie den Investitionen des laufenden Geschäftsjahres, zuversichtlich in die Zukunft.

Zur Finanzierung des weiteren Wachstums des Aves-Konzerns und der Zukäufe von Portfolien von mobilen Logistik-Assets werden weiterhin verschiedene Finanzierungsformen geprüft. In diesem Zusammenhang wird die bereits in den Vorjahren begonnene Reduzierung der Finanzierungskosten durch Umfinanzierungen sowie durch andere Finanzierungsformen durch den Vorstand konsequent fortgesetzt.

Als Gesamtfazit bleibt der Vorstand für das Jahr 2020 vor dem Hintergrund des herausfordernden Umfeldes bei seiner Prognose zumindest Umsatzerlöse und ein EBITDA auf dem Niveau des überaus starken Geschäftsjahres 2019 zu erzielen. Der Vorstand prognostiziert somit ein Umsatzvolumen von über EUR 117 Mio. und ein EBITDA von über EUR 84 Mio. für das Geschäftsjahr 2020.

Die Finanzierungskosten werden aufgrund des geplanten Asset-Wachstums absolut weiter steigen. Die Entwicklung der relativen Finanzierungskosten wird jedoch aufgrund der Refinanzierungsmaßnahmen und der Optimierung des Finanzierungsmix weiter im Fokus des Vorstands stehen.

Wie auch im vergangenen Jahr gibt der Vorstand den Hinweis, dass aufgrund der Tatsache, dass das Container-Segment und das gesamte diesbezügliche operative Geschäft in USD abgewickelt wird, die Finanzierungen jedoch zum großen Teil nach wie vor in EUR abgeschlossen werden, der Konzernabschluss stark durch Währungseffekte beeinflusst werden kann.

Hamburg, 21. September 2020

Der Vorstand

VERKÜRZTER KONZERN- ZWISCHENABSCHLUSS

KONZERNBILANZ

in TEUR	Anhangs- angabe	30.06.2020	31.12.2019
Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	1.4.1	6.535	6.566
Sachanlagen	1.4.2, 4.1	975.027	924.327
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen		70	72
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.2, 5	3.684	3.046
Latente Steueransprüche	4.7	14.388	10.922
Langfristige Vermögenswerte		999.704	944.933
Vorräte	4.3	319	3.765
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.4	18.455	22.465
Finanzforderungen		493	424
Sonstige Vermögenswerte und Vorauszahlungen	4.5	26.125	30.071
Steuererstattungsansprüche		1.149	3.661
Zahlungsmittel	4.6	22.083	30.887
Kurzfristige Vermögenswerte		68.624	91.273
Bilanzsumme		1.068.328	1.036.206

KONZERNBILANZ

in TEUR	Anhangs- angabe	30.06.2020	31.12.2019
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital		13.015	13.015
Kapitalrücklage		40.043	40.043
Gewinnrücklagen		-7.402	-8.776
Übrige Rücklagen		-2.853	-2.757
Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens		42.803	41.525
Nicht beherrschende Anteile		123	119
Eigenkapital	4.8	42.926	41.644
Schulden			
Finanzschulden	4.9, 5	837.780	805.906
Latente Steuerschulden	4.7	9.090	7.310
Langfristige Schulden		846.870	813.216
Steuerschulden		2.332	2.522
Finanzschulden	4.9, 5	164.895	166.494
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		6.269	7.854
Sonstige Verbindlichkeiten		5.036	4.476
Kurzfristige Schulden		178.532	181.346
Schulden gesamt		1.025.402	994.562
Bilanzsumme		1.068.328	1.036.206

KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG

in TEUR	Anhangs- angabe	30.06.2020	30.06.2019
Umsatzerlöse	3.1	63.567	55.557
Bestandsveränderung fertige und unfertige Erzeugnisse	3.2	-3.063	0
Sonstige betriebliche Erträge	3.3	1.012	1.158
Materialaufwand	3.4	-11.769	-9.343
Personalaufwand	3.5	-2.420	-2.338
Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.6	-5.164	-3.158
Gewinn- und Verlustanteile an Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nach Steuern		-2	-29
Ergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Steuern (E-BITDA)		42.161	41.847
Abschreibungen und Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	3.7	-18.892	-15.384
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit nach Equity -Ergebnis (EBIT)		23.269	26.463
Zinserträge		218	74
Zinsaufwendungen		-21.324	-19.140
Währungseffekte auf Finanzforderungen und Finanzverbindlichkeiten		502	1.167
Finanzierungsnebenkosten		-597	-624
Sonstiges Finanzergebnis		214	0
Finanzergebnis	3.8	-20.987	-18.523
Periodenergebnis vor Steuern		2.282	7.940
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	3.9	-904	-2.890
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag		1.378	5.050
Davon entfallend auf:			
<i>Aktionäre der Aves One AG</i>		1.374	5.075
<i>Nicht beherrschende Anteilseigner</i>		4	-25
Ergebnis je Aktie aus dem Konzernergebnis in EUR (verwässert und unverwässert):		0,11	0,39
Durchschnittliche Anzahl der ausstehenden Aktien (verwässert und unverwässert)		13.015.053	13.015.053

KONZERN-GESAMTERGEBNIS-RECHNUNG

in TEUR	30.06.2020	30.6.2019
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag	1.378	5.050
Nicht reklassifizierbare Gewinne / Verluste	0	0
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	39	-92
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	39	-92
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	0	0
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges	0	0
Cashflow-Hedges nach Steuern	0	0
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-242	-4.609
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	13	0
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges	79	1.411
Abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung nach Steuern	-150	-3.198
Reklassifizierbare Gewinne / Verluste	-111	-3.290
Konzern-Gesamtergebnis	1.267	1.760
Davon entfallend auf:		
<i>Aktionäre der Aves One AG</i>	1.263	1.785
<i>Nicht beherrschende Anteilseigner</i>	4	-25
	1.267	1.760

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

in TEUR	Anzahl Aktien im Umlauf	Grundkapi- tal AG	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	EK-Instru- mente	Übrige Rücklagen			Anteile der Aktio- näre der Aves One AG	Nicht be- herr- schende Anteile	Eigen- kapital gesamt
						Wäh- rungsum- rechnung	Sicherungsgeschäfte				
							Cashflow- Hedge Rücklage	Abge- grenzte Kosten der Siche- rungs-be- ziehung			
Stand zum 01.01.2019	13.015.053	13.015	40.043	-20.758	103	1.188	0	-842	32.749	149	32.898
Konzernergebnis	0	0	0	5.075	0	0	0	0	5.075	-25	5.050
Sonstiges Ergebnis	0	0	0	0	0	-92	0	-3.198	-3.290	0	-3.290
Konzern-Gesamtergebnis	0	0	0	5.075	0	-92	0	-3.198	1.785	-25	1.760
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Übrige Veränderungen	0	0	0	0	33	0	0	0	33	0	33
Stand zum 30.06.2020	13.015.053	13.015	40.043	-15.683	136	1.096	0	-4.040	34.567	124	34.691
Stand zum 01.01.2020	13.015.053	13.015	40.043	-8.776	168	832	-1.433	-2.324	41.525	119	41.644
Konzernergebnis	0	0	0	1.374	0	0	0	0	1.374	4	1.378
Sonstiges Ergebnis	0	0	0	0	0	39	0	-150	-111	0	-111
Konzern-Gesamtergebnis	0	0	0	1.374	0	39	0	-150	1.263	4	1.267
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Übrige Veränderungen	0	0	0	0	15	0	0	0	15	0	15
Stand zum 30.06.2020	13.015.053	13.015	40.043	-7.402	183	871	-1.433	-2.474	42.803	123	42.926

KONZERN-KAPITALFLUSS- RECHNUNG

in TEUR	30.06.2020	30.06.2019
Periodenergebnis vor Steuern	2.282	7.940
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und auf Sachanlagen sowie sonstige Finanzanlagen	18.892	15.384
Veränderung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	9
Gewinne (-)/Verluste (+) aus der Veräußerung/dem Abgang von Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	1.632	398
Gewinn- oder Verlustanteil an Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nach Steuern	2	29
Zinserträge	-219	-74
Zinsaufwendungen	21.324	19.140
Wechselkursbedingte Gewinne (-)/Verluste (+) (nicht zahlungswirksam)	-557	-1.023
Sonstige Aufwendungen/Erträge, die nicht der operativen Geschäftstätigkeit zuzuordnen sind	597	0
Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-1.193	0
Operativer Cashflow vor Veränderung des Working Capitals	42.779	41.803
Veränderungen des Working Capitals		
Erhöhung (-)/Verminderung von:		
Vorräten	3.453	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die nicht dem Investitions-/ Finanzierungsbereich zuzuordnen sind	3.991	2.522
Sonstige Vermögenswerte und Vorauszahlungen	-2.418	3.666
Erhöhung (-)/Verminderung von:		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die nicht dem Investitions-/ Finanzierungsbereich zuzurechnen sind	-6.854	-1.439
Sonstige Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	3.886	-3.541
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	44.837	43.011
Ertragsteuerzahlungen	-809	-6
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	44.028	43.005
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens	0	0
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	0	-98
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	5.901	16.231
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-60.274	-45.384
Veränderungen im verfügbaren Zahlungsmittelbestand	6.364	-2.618
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-48.009	-31.869

in TEUR	30.06.2020	30.06.2019
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten	113.703	118.980
Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten	-99.077	-112.408
Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	-273	0
Sonstige Aufwendungen/Erträge die der Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-1.570	0
Gezahlte Zinsen	-17.616	-15.688
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-4.833	-9.116
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-8.814	2.021
Liquide Mittel am 01. Januar	30.887	17.148
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	10	5
Liquide Mittel am 30. Juni	22.083	19.174

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERENDE ANHANGSANGABEN

5 GRUNDLEGENDE INFORMATIONEN

Gegenstand des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses sind die börsennotierte Aves One AG mit Sitz in Hamburg (HRB 124 894) sowie deren Tochterunternehmen (zusammen nachfolgend „Aves-Konzern“).

Die Anteile der Aves One AG werden im Prime Standard (regulierter Markt) an der Börse Frankfurt sowie im General Standard (regulierter Markt) der Börsen Hamburg und Hannover gehandelt.

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr (1. Januar bis 31. Dezember).

5.1 GESCHÄFTSFELDER DES AVES-KONZERNS

Der Aves-Konzern ist ein auf die Bestandshaltung und das Management von Logistik-Assets spezialisierter Logistik-Konzern. Der Aves-Konzern investiert in langlebige Logistik-Assets mit stabilen Cashflows. Der Fokus der Geschäftstätigkeit liegt auf der Bestandshaltung und dem aktiven Management von Logistik-Assets. Zum Bilanzstichtag 30. Juni 2020 belief sich das Asset-Portfolio auf insgesamt rund EUR 973 Mio. Der Geschäftsbereich Rail stellt das bedeutendste Geschäftsfeld dar und wird auch zukünftig im Zentrum des weiteren Wachstums stehen. Weitere wesentliche Tätigkeitsschwerpunkte des Konzerns sind die Bereiche Wechselbrücken und Seecontainer. Die sehr guten Zugänge zum Equipment-Markt sowie umfangreiche Kenntnisse zum Thema Finanzierung durch das Management und ein exzellentes Netzwerk von Partnern aus beiden Bereichen sind das Fundament für den kontinuierlichen Auf- und Ausbau der Geschäftstätigkeit.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres wurde das Engagement insbesondere im Bereich Rail durch den Erwerb von Güter- und Kesselwagen sowie durch Investitionen in Wechselbrücken weiter vorangetrieben.

5.2 GRUNDLAGEN DER AUFSTELLUNG DES KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSSES

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss des Aves-Konzerns für den Berichtszeitraum 1. Januar 2020 bis 30. Juni 2020 ist in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 Zwischenberichterstattung sowie den diesbezüglichen Interpretationen (IFRIC) des IFRS Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind (EU-IFRS), erstellt worden. Gemäß den Anforderungen zur Zwischenberichterstattung enthält dieser verkürzte Zwischenabschluss lediglich ausgewählte erläuternde Anhangsangaben und ist deshalb zwingend in Verbindung mit dem veröffentlichten Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 zu lesen.

Der verkürzte Konzernzwischenabschluss des Aves-Konzerns wird in Euro aufgestellt und alle Beträge sind, sofern nicht anders angegeben, auf Tausend EUR (TEUR) gerundet. Da die Berechnung der Einzelposten auf unverkürzten Zahlen beruht, können Rundungsdifferenzen auftreten, wenn Beträge in Tausend EUR ausgewiesen werden.

5.3 WESENTLICHE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Bei der Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses wurden grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses im Geschäftsbericht für das Jahr 2019 veröffentlicht.

Die nachfolgend tabellarisch aufgeführten Standards, Interpretationen oder Änderungen, die verpflichtend ab dem 1. Januar 2020 anzuwenden sind, haben keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Aves-Konzerns.

Standard/Interpretation	Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungspflicht	Übernahme durch EU
IAS 1 und IAS 8 Darstellung des Abschlusses sowie Rechnungslegungsmethoden, Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen und Fehler: Definition Wesentlichkeit	31.10.2018	01.01.2020	Ja
IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 Reform der Referenzzinssätze	26.09.2019	01.01.2020	Ja

Veröffentlichte, aber noch nicht verpflichtend anzuwendende Standards, Interpretationen oder Änderungen hat der Aves-Konzern nicht vorzeitig umgesetzt.

5.4 WESENTLICHE ERMESSENSENTSCHEIDUNGEN, SCHÄTZUNGEN UND ANNAHMEN

Gegenstand dieses verkürzten Konzernzwischenabschlusses zum 30. Juni 2020 sind die Aves One AG und ihre Tochtergesellschaften. Dieser Abschluss ist in Übereinstimmung mit den von der EU übernommenen IFRS aufgestellt worden. Dabei muss die Unternehmensleitung Ermessensentscheidungen tätigen, d.h. Schätzungen vornehmen und Annahmen treffen, die Auswirkungen auf die Höhe der bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sowie den Ausweis von Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Bilanzstichtag und die ausgewiesenen Erlöse und Aufwendungen des Berichtszeitraums haben. Der Konzernzwischenabschluss soll in Zusammenhang mit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 gelesen werden.

Aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, bei dem die widerlegbare Vermutung besteht, dass es sich um ein sogenanntes „triggering event“ handelt, wurde zum 30. Juni 2020 die Werthaltigkeit des Goodwills bzw. des Seecontainerbestands überprüft. Da der Aves-Konzern bei der Pandemie derzeit von einem vorübergehenden Ereignis ausgeht, welches die langfristige Geschäftsentwicklung des Konzerns nicht nachhaltig negativ beeinflussen wird, wurden die Planjahre 2020 bis 2024 an aktuelle Erwartungen hinsichtlich der Gesamtmarktentwicklung und den daraus abgeleiteten Annahmen angepasst.

5.4.1 WERTMINDERUNGEN AUF IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Ein Wertminderungstest für den Goodwill der CH2 AG wurde vorgenommen. Als zahlungsmittelgenerierende Einheit (im Folgenden „ZGE“) wurde im Rahmen der Erstallokation das Container-Segment identifiziert, da die CH2 AG im Geschäftsjahr der Erstallokation nahezu ausschließlich für dieses Segment tätig war und dies auch gleichzeitig die niedrigste Ebene darstellt, auf der der Geschäfts- und Firmenwert überwacht wird.

Der erzielbare Betrag der ZGE wurde auf Basis diskontierter Cashflows abzüglich Veräußerungskosten ermittelt. Aufgrund nicht beobachtbarer Input-Faktoren ist der so abgeleitete beizulegende Zeitwert Stufe 3 der Fair Value Hierarchie zuzuordnen.

Die wesentlichen Annahmen, die der Ermittlung des erzielbaren Betrags zugrunde liegen, sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen. Sie reflektieren die Einschätzung des Vorstands des Aves-Konzern zur zukünftigen Entwicklung in den relevanten Branchen basierend auf Erfahrungswerten von externen und internen Quellen.

in Prozent	30.06.2020	31.12.2019
Abzinsungssatz	4,3%	4,1%
Nachhaltige Wachstumsrate	0,5%	0,5%
Geplante EBITDA-Wachstumsrate (Durchschnitt der kommenden 4 Jahre; 31.12.2019: 5 Jahre)	6,3%	2,4%

Im Rahmen des Impairmenttests wurde für die Planjahre 2020 bis 2024 eine durchschnittliche Umsatzwachstumsrate in Höhe von 1,8% angenommen. Der daraus resultierende Abstand zwischen erzielbarem Betrag und Buchwert der ZGE hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 um TEUR 7.250 von TEUR 24.860 auf TEUR 17.610 vermindert.

Der erzielbare Betrag wurde hinsichtlich der durchschnittlichen Umsatzwachstumsrate als auch des Abzinsungssatzes gewissen Sensitivitätsanalysen unterzogen. Bei einer Reduzierung der angenommenen Wachstumsrate während der Planjahre 2020 bis 2024 von 1,8% auf rund 0,9% hätten sich erzielbarer Betrag und Buchwert bei sonst unveränderten Annahmen entsprochen. Auch bei einer Erhöhung des Abzinsungssatzes von 4,3% auf 4,6% würden beizulegender Zeitwert und Buchwert unter sonst gleichbleibenden Annahmen übereinstimmen.

Während die der Ermittlung des erzielbaren Betrags zugrundeliegenden Cashflows über die Planjahre 2020 bis 2024 spezifisch bemessen wurden, wurde für die Folgejahre eine ewige Wachstumsrate angenommen. Die nachhaltige Wachstumsrate wurde basierend auf Einschätzungen des Vorstands zur langfristigen durchschnittlichen jährlichen EBITDA-Wachstumsrate ermittelt, die mit der Annahme, die ein unabhängiger Marktteilnehmer treffen würde, übereinstimmt.

Das geplante EBITDA wurde unter Berücksichtigung von Erfahrungswerten geschätzt und unter folgenden Prämissen ermittelt:

- Mieterträge wurden auf Basis der Containerauslastung und erwarteten Mietraten detailliert vom operativen Management geplant.
- Die Investitionen wurden auf Basis der operativen Investitionsplanung angenommen.
- Die Finanzierungskosten spiegeln aktuelle Marktkonditionen wider.
- Die USD-Entwicklung wurde mit einem fixen Wechselkurs angenommen.
- Die Storage-Kosten wurden auf einem vergleichbaren Niveau wie in 2019 und 2020 angenommen.

5.4.2 WERTMINDERUNGEN AUF SACHANLAGEN

Zusätzlich wurde für den Seecontainerbestand ein Impairmenttest vorgenommen, der den Marktentwicklungen resultierend aus der COVID-19-Pandemie bezüglich Auslastung, Mietpreisentwicklung sowie veränderter Kapitalkostensätze Rechnung trägt. Hieraus resultierte für die Assets des Seecontainerbereiches kein Wertminderungsbedarf.

5.5 DEFINITION DER FINANZKENNZAHLEN EBITDA, EBIT, EBT

Im vorliegenden verkürzten Konzern-Zwischenabschluss werden Finanzkennzahlen verwendet, die nicht in den einschlägigen Rechnungslegungsstandards allgemeingültig definiert sind. Zu diesen Kennzahlen gehören die Steuerungsgrößen EBITDA, EBIT und EBT.

Das EBITDA (Earnings before interest, tax, amortization and depreciation) umfasst sämtliche Erträge und Aufwendungen der Berichtsperiode mit Ausnahme von Wertminderungen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, im Finanzergebnis ausgewiesenen Erträgen und Aufwendungen und Steuern vom Einkommen und Ertrag.

Das EBIT (Earnings before interest and tax) umfasst das EBITDA sowie die Wertminderungen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen der Berichtsperiode.

Das EBT (Earnings before tax) umfasst das EBIT sowie im Finanzergebnis ausgewiesene Erträge und Aufwendungen der Berichtsperiode.

Im Vergleich zum Geschäftsbericht zum 31. Dezember 2019 werden im Rahmen der Segmentberichterstattung in Abschnitt 2 keine Steuerungsgrößen nach Holdingumlagen ausgewiesen, da der Aves-Konzern die interne Weiterbelastung administrativer Leistungen an Tochterunternehmen einmalig zum Geschäftsjahresende vornimmt. Eine Bereinigung des EBT erfolgt insbesondere im Hinblick auf Währungseffekte auf Finanzforderungen und -verbindlichkeiten, die im Finanzergebnis ausgewiesen werden, da diese nicht Teil der Segmentsteuerung sind.

5.6 KONSOLIDIERUNGSKREIS

In den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2020 werden neben der Aves One AG, Hamburg, einschließlich zwei nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen insgesamt 69 (Vj. 70) Tochterunternehmen einbezogen.

Im Vergleich zum 31. Dezember 2019 ist die Aves Storage Verwaltungs GmbH, Hamburg, durch Beteiligungsverkauf aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

5.7 WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2020 ist in der Währung „Euro“, der Berichtswährung der Aves One AG, aufgestellt. Die im Bereich der Bestandshaltung und des Managements von Seecontainern tätigen Tochtergesellschaften haben eine von der Konzernberichts-währung abweichende funktionale Währung (US-Dollar).

Der Währungsumrechnung zum Zwecke der Konzernabschlusserstellung liegen folgende Wechselkurse zugrunde:

	Stichtagskurs			Durchschnittskurs	
	30.06.2020	31.12.2019	30.06.2019	30.06.2020	30.06.2019
1 EURO =					
US-Dollar	1,11980	1,12340	1,13800	1,10145	1,12977

6 SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Aves-Konzern und bleibt unverändert zum Geschäftsbericht zum 31. Dezember 2019. Die einzelnen Unternehmen und Unternehmensteile werden unabhängig von ihrer gesellschaftsrechtlichen Beteiligungsstruktur allein nach wirtschaftlichen Kriterien den Segmenten zugeordnet.

In Übereinstimmung mit der internen Unternehmenssteuerung besteht die Segmentberichterstattung aus zwei berichtspflichtigen Segmenten:

- Rail
- Container (Seecontainer, Wechselbrücken)

Das Segment „Rail“ beinhaltet die Vermietung von Eisenbahnwaggons – wie zum Beispiel Kesselwagen (Chemie-, Mineralöl-, und Druckgaskesselwagen), Flachwagen (u.a. Stahltransportwagen, Containertragwagen, Doppeltaschenwagen, Holztransportwagen), offene Wagen, gedeckte Wagen sowie Sonderwagen. Das technische als auch das kaufmännische Management erfolgt unverändert über die Assetmanager ERR Duisburg und Wascosa.

Das Segment „Container“ beinhaltet die Vermietung von Seecontainern – Dry Container in den Varianten 20 Fuß, 40 Fuß und 40 Fuß High Cube sowie Reefer Container in der Variante 40 Fuß, wobei das technische als auch das kaufmännische Management über diverse externe Dienstleister erfolgt. Darüber hinaus ist die Vermietung von Wechselbrücken u.a. an Logistikunternehmen des sogenannten Kurier-, Express- und Paket-Markts diesem Segment zugeordnet. Auch hier erfolgt das Management über externe Dienstleister. Tankcontainer, die diesem Bereich ebenfalls zugeordnet aber nur von untergeordneter Bedeutung waren, sind in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres 2019 vollständig veräußert worden.

Sämtliche Verwaltungs- und Gemeinkosten und zentrale Dienstleistungen werden in der Segmentberichterstattung in einer Überleitungsposition zum Konzern unter „Holdingaktivitäten“ zusammengefasst, unabhängig davon, in welcher Gesellschaft diese im Rahmen der gesellschaftsrechtlichen Struktur entstanden sind.

Die Segmentsteuerung erfolgt durch den Vorstand der Aves One AG grundsätzlich auf Basis der Umsatzerlöse und des EBITDA für das jeweilige Segment. Als unterstützende Steuerungs- und Betrachtungsgrößen für die wertorientierte Unternehmensführung werden auch das EBIT und EBT herangezogen. Die Definition der Finanzkennzahlen ist Abschnitt 1.5 zu entnehmen.

Im Vergleich zum Geschäftsbericht zum 31. Dezember 2019 werden im Rahmen der Segmentberichterstattung zum 30. Juni 2020 keine Steuerungsgrößen nach Holdingumlagen ausgewiesen, da der Aves-Konzern die Leistungsverrechnung an Tochterunternehmen einmalig zum Geschäftsjahresende vornimmt. Eine Bereinigung des EBT erfolgt insbesondere im Hinblick auf Währungseffekte auf Finanzforderungen und -verbindlichkeiten, da diese nicht Teil der Segmentsteuerung sind.

Sämtliche Umsatzerlöse werden von Konzernunternehmen erzielt, die ihren Sitz in der Europäischen Union haben. Die Umsatzerlöse des Segments „Rail“ resultieren in wesentlichen Teilen aus einer Beteiligung mit Sitz in Österreich. Im Übrigen resultieren sämtliche Umsatzerlöse aus Gesellschaften mit Sitz in Deutschland. Das Containergeschäft ist bezogen auf Seecontainer aufgrund des weltweiten Einsatzes jedes einzelnen Containers nicht nach Ländern zu segmentieren. Eine Steuerung nach Regionen erfolgt somit nicht.

Kennzahlen nach Segmenten zum 30. Juni 2020

in TEUR	Berichtspflichtige Segmente			Überleitung zum Konzern		
	Container	Rail	Summe	Holding-aktivitäten	Konsolidierung	Konzern
Umsatzerlöse						
Außenumsatzerlöse	18.254	41.163	59.417	5.717	-1.567	63.567
Intersegment-Umsatzerlöse	1	0	1	85	-86	0
Umsatzerlöse (Gesamt)	18.255	41.163	59.418	5.802	-1.653	63.567
Bestandsveränderung fertige und unfertige Erzeugnisse	0	0	0	-3.063	0	-3.063
Materialaufwand	-3.248	-8.504	-11.752	0	-17	-11.769
Personalaufwand	0	-233	-233	-2.187	0	-2.420
Gewinn- und Verlustanteile an Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nach Steuern	0	0	0	-2	0	-2
Übrige Erträge und Aufwendungen operativ	-2.253	-66	-2.319	-1.976	143	-4.152
EBITDA vor Holdingumlage	12.754	32.360	45.114	-1.426	-1.527	42.161
Wertminderungen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-6.569	-12.072	-18.641	-251	0	-18.892
EBIT vor Holdingumlage	6.185	20.288	26.473	-1.677	-1.527	23.269
Zinsergebnis	-10.324	-11.134	-21.458	348	4	-21.106
Währungsumrechnung auf Finanzforderungen und Finanzverbindlichkeiten	520	0	520	0	-18	502
Finanzierungsnebenkosten	-597	0	-597	0	0	-597
Sonstiges Finanzergebnis	0	255	255	-41	0	214
Finanzergebnis	-10.401	-10.879	-21.280	307	-14	-20.987
EBT vor Holdingumlage	-4.216	9.409	5.193	-1.370	-1.541	2.282
EBT bereinigt, vor Holdingumlage	-4.736	9.409	4.673	-1.370	-1.523	1.780
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.928	538	-1.390	486	0	-904
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag	-6.144	9.947	3.803	-884	-1.541	1.378
Summe der Vermögenswerte	282.060	761.571	1.043.631	147.362	-122.665	1.068.328
Sachanlagevermögen	260.420	713.443	973.863	1.484	-320	975.027
Summe der Verbindlichkeiten	315.233	729.798	1.045.031	80.761	-100.390	1.025.402

Im Rahmen der Anleiheemissionen im ersten Halbjahr 2020 haben die CH2 Contorhaus Hansestadt Hamburg AG und die CH2 Logistica Portfolioverwaltung GmbH & Co. KG (beide dem Segment „Holding“ zugeordnet) der Aves Schienenlogistik 1 GmbH & Co. KG (Segment „Rail“) Vermittlungsgebühren in Höhe von TEUR 1.567 in Rechnung gestellt (Vj. TEUR 0).

Diese innerkonzernlichen Aufwendungen werden in der Segmentberichterstattung anders als zum 30. Juni 2019 als Teil der Transaktionskosten auf Segmentebene Rail abgegrenzt und über die Laufzeit der Anleihe im Rahmen der Effektivzinsmethode erfasst. Auf Konzernebene wird die Abgrenzung der innerkonzernlichen Transaktionskosten bilanzseitig eliminiert. Der Vorstand ist der Ansicht, dass durch die Änderung zuverlässigere und relevantere Informationen auf Segmentebene vermittelt werden.

Kennzahlen nach Segmenten zum 30. Juni 2019

in TEUR	Berichtspflichtige Segmente			Überleitung zum Konzern		
	Container	Rail	Summe	Holding-aktivitäten	Konsolidierung	Konzern
Umsatzerlöse						
Außenumsatzerlöse	18.089	35.755	53.844	1.713	0	55.557
Intersegment-Umsatzerlöse	0	0	0	536	-536	0
Umsatzerlöse (Gesamt)	18.089	35.755	53.844	2.249	-536	55.557
Bestandsveränderung fertige und unfertige Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0
Materialaufwand	-2.635	-6.761	-9.396	4	49	-9.343
Personalaufwand	-13	-242	-255	-2.083	0	-2.338
Gewinn- und Verlustanteile an Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nach Steuern	0	0	0	-29	0	-29
Übrige Erträge und Aufwendungen operativ	318	-662	-344	-2.090	430	-2.004
EBITDA vor Holdingumlage	15.759	28.090	43.849	-1.945	-57	41.847
Wertminderungen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-6.334	-8.916	-15.250	-134	0	-15.384
EBIT vor Holdingumlage	9.425	19.174	28.599	-2.079	-57	26.463
Zinsergebnis	-10.209	-9.173	-19.382	317	0	-19.065
Währungsumrechnung auf Finanzforderungen und Finanzverbindlichkeiten	1.144	0	1.144	0	23	1.167
Finanzierungsnebenkosten	-623	0	-623	0	0	-623
Finanzergebnis	-9.690	-9.173	-18.863	317	23	-18.523
EBT vor Holdingumlage	-264	10.001	9.737	-1.763	-34	7.940
EBT bereinigt, vor Holdingumlage	-1.408	10.001	8.593	-1.763	-57	6.773
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.111	-1.506	-3.617	727	0	-2.890
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag	-2.375	8.495	6.120	-1.036	-34	5.050
Summe der Vermögenswerte	321.639	605.558	927.197	103.689	-96.206	934.680
Sachanlagevermögen	279.512	559.401	838.913	742	-320	839.335
Summe der Verbindlichkeiten	349.106	586.687	935.793	37.818	-73.623	899.988

7 AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

7.1 UMSATZERLÖSE

Die Umsatzerlöse sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um TEUR 8.010 von TEUR 55.557 auf TEUR 63.567 gestiegen.

Der Anstieg beruht im Wesentlichen auf der starken Investitionstätigkeit des abgelaufenen Geschäftsjahres sowie auf den in der aktuellen Berichtsperiode vorgenommenen Investitionen. Darüber hinaus wurden aus dem Verkauf des Self-Storage Parks Umsatzerlöse von TEUR 3.394 generiert.

7.2 BESTANDSVERÄNDERUNG

Die Bestandsveränderungen betragen zum 30. Juni 2020 TEUR -3.063 und resultieren vollumfänglich aus der Veräußerung des bislang im Umlaufvermögen ausgewiesenen Self-Storage Parks.

7.3 MATERIALAUFWAND

Der Materialaufwand ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um TEUR 2.426 von TEUR 9.343 auf TEUR 11.769 gestiegen.

Insgesamt war für die Marge ((Umsatzerlöse abzüglich Materialaufwand)/Umsatzerlöse) der operativen Geschäftsbereiche ein leichter Rückgang von 82,5% im Vorjahr auf 80,2% in der Berichtsperiode zu verzeichnen. Für das Rail-Segment resultierte hierbei ein Rückgang der Marge auf 79,3% (Vj. 81,1%), die im Wesentlichen auf einer leicht verminderten Auslastung im Vergleich zum Vorjahr beruht, sich jedoch weiterhin auf einem stabilen Niveau befindet. Im Segment Container reduzierte sich die Marge von 85,4 % auf 82,2%. Der überproportionale Anstieg des Materialaufwands beruht im Wesentlichen mit TEUR 815 auf erhöhten Instandhaltungsmaßnahmen, die zur Stärkung des Wechselbrückenportfolios vorgenommen worden sind. Darüber hinaus hat eine leicht verminderte Auslastung, die sich jedoch weiterhin auf einem vergleichbar hohen Niveau bewegt, die Reduzierung der Marge beeinflusst.

7.4 PERSONALAUFWAND

Der Personalaufwand ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht um TEUR 82 von TEUR 2.338 auf TEUR 2.420 gestiegen.

Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl ist von 45 Mitarbeitern im ersten Halbjahr 2019 auf 46 Mitarbeiter im ersten Halbjahr 2020 gestiegen. Zum 30. Juni 2020 waren 45 Mitarbeiter (Vj. 45 Mitarbeiter) im Aves-Konzern beschäftigt.

7.5 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um TEUR 2.006 von TEUR 3.158 auf TEUR 5.164 gestiegen.

Der Anstieg ist mit TEUR 1.828 überwiegend auf erhöhte Abgangsaufwendungen im Bereich Container zurückzuführen (Vj. TEUR 573). Darüber hinaus tragen gestiegene Prüfungs- und EDV-Kosten in Höhe von TEUR 693 (Vj. TEUR 304) zur Erhöhung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen bei.

7.6 ABSCHREIBUNGEN UND WERTMINDERUNGEN AUF IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE UND SACHANLAGEN

Die Abschreibungen und Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um TEUR 3.508 von TEUR 15.384 auf TEUR 18.892 gestiegen.

Der Anstieg resultiert überwiegend aus dem Bereich Rail und steht im Einklang mit den in den letzten zwölf Monaten vorgenommenen Bestands- und Neu-Investitionen.

Zum 30. Juni 2020 sind keine Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen vorgenommen worden.

7.7 FINANZERGEBNIS

Das Finanzergebnis ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um TEUR -2.464 von TEUR -18.523 auf TEUR -20.987 gestiegen.

Der Anstieg steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Anstieg der Finanzverbindlichkeiten im Rahmen der Investitionstätigkeit der Aves One und ihren Tochtergesellschaften in den letzten zwölf Monaten. Gegenläufig fällt wechselkursbedingt der Währungsertrag aus der Bewertung von Finanzforderungen und -verbindlichkeiten in Fremdwährung merklich niedriger aus.

7.8 STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um TEUR 1.986 von TEUR -2.890 auf TEUR -904 gesunken.

Die Entwicklung der latenten Steuern ist maßgeblich beeinflusst durch den Aufbau und Abbau der steuerlicher Verlustvorträge in Einzelgesellschaften auf der einen Seite sowie durch Währungseffekte bei der Umrechnung von Euro-Steuerbilanzen in die funktionale Währung USD in Einzelgesellschaften des Segments Container auf der anderen Seite. Vor diesem Hintergrund schwanken die latenten Steuern im Wesentlichen Maße abhängig von der Bewertung des US-Dollars (Währungseffekte).

8 AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

8.1 SACHANLAGEN

Das Sachanlagevermögen hat sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um TEUR 50.700 von TEUR 924.327 auf TEUR 975.027 erhöht.

Dieser Anstieg resultiert überwiegend aus umfangreichen Investitionen im Bereich Rail. Investiert wurde im Wesentlichen in Flachwagen, Tankwagen und Güterwagen. Im Rahmen dieser Investitionen wurden Bankdarlehen in Höhe von TEUR 13.296 und derivative Verbindlichkeiten aus Zinsswaps in Höhe von TEUR 1.200 übernommen. Weiterführende Informationen zu den übernommenen Zinssicherungsinstrumenten sind Abschnitt 5 zu entnehmen.

Wertminderungen auf Sachanlagen wurden zum 30. Juni 2020 nicht identifiziert. An dieser Stelle wird auch auf die Ausführungen in Abschnitt 1.4 verwiesen.

8.2 SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte haben sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um TEUR 638 von TEUR 3.046 auf TEUR 3.684 erhöht.

in TEUR	30.06.2020	31.12.2019
Derivative Vermögenswerte zur Absicherung von Zinsrisiken (Cashflow-Hedges)	2.075	2.305
Derivative Vermögenswerte ohne Hedge-Beziehung	1.609	741
Gesamt	3.684	3.046

Bei den derivativen Vermögenswerten zur Absicherung von Zinsrisiken handelt es sich wie im Vorjahr um Zinsscaps, die den Aves-Konzern gegen steigende Zinsen auf variabel verzinsliche Kreditlinien absichern. Aufgrund anhaltend niedriger Marktzinsen hat sich der beizulegende Zeitwert der Zinsscaps gegenüber dem 31. Dezember 2019 um TEUR 230 weiter vermindert. Der Werteverlust wurde vornehmlich erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasst.

Bei den derivativen Vermögenswerten ohne Hedge-Beziehung handelt es sich wie im Vorjahr vornehmlich um Kündigungsoptionen, die sich der Aves-Konzern im Rahmen seiner Anleiheemissionen zugesichert hat. Im Zuge der im ersten Halbjahr 2020 emittierten Unternehmensanleihen ist der Wert der Kündigungsoptionen im Ersterfassungszeitpunkt um TEUR 666 gestiegen. Die Bewertung der Kündigungsoptionen zum 30. Juni 2020 führte zu einer Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts um TEUR 202, welche im Sonstigen Finanzergebnis erfasst wurde. Weiterführende Informationen zu den im ersten Halbjahr 2020 begebenen Anleihen sind Abschnitt 4.9 zu entnehmen.

8.3 VORRÄTE

Der Vorratsbestand hat sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um TEUR 3.446 von TEUR 3.765 auf TEUR 319 vermindert.

Die Abnahme resultiert überwiegend aus dem Verkauf des Self-Storage Parks.

8.4 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um TEUR 4.010 von TEUR 22.465 auf TEUR 18.455 vermindert.

Der verminderte Forderungsbestand resultiert primär aus der Begleichung offener Vorjahresabrechnungen durch die Asset-Manager in den Geschäftsbereichen Container und Rail.

Die Gesamtheit des Forderungsbestands ist zum 30. Juni 2020 innerhalb eines Jahres fällig.

Im ersten Halbjahr 2020 haben sich basierend auf einer internen Risiko- und Fälligkeitsanalyse keine wesentlichen Wertänderungen im Bereich der individuellen und portfoliobasierten Wertberichtigungen im Vergleich zum 31. Dezember 2019 ergeben.

8.5 SONSTIGE VERMÖGENSWERTE UND VORAUSZAHLUNGEN

Die Sonstigen Vermögenswerte und Vorauszahlungen haben sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um TEUR 3.946 von TEUR 30.071 auf TEUR 26.125 vermindert.

Der Rückgang resultiert im Wesentlichen mit TEUR 3.719 aus der Auskehrung der im Rahmen der Rechtsstreitigkeiten mit der SLI Dritte Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Salzburg, auf Treuhandkonten zu hinterlegenden Beträge und deren Verrechnung mit Ansprüchen der Aves One AG sowie einem Rückgang um TEUR 3.229 von Reservekonten für Instandhaltungsmaßnahmen und Kapitaldienste, die im Zusammenhang mit Finanzierungen von Rail-Portfolios eingerichtet worden sind. Gegenläufig stiegen die Forderungen aus Vorsteuer um TEUR 3.588 auf TEUR 4.455 im Zuge der Investitionstätigkeit der Aves.

8.6 ZAHLUNGSMITTEL

Die frei verfügbaren Zahlungsmittel haben sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um TEUR 8.804 von TEUR 30.887 auf TEUR 22.083 vermindert.

Darüber hinaus bestehen verfügbungsbeschränkte Zahlungsmittel in Höhe von TEUR 15.612 (Vj. TEUR 21.976), die unter den Sonstigen Vermögenswerten und Vorauszahlungen ausgewiesen werden.

Die Entwicklung des Zahlungsmittelbestands zum 30. Juni 2020 ist der Kapitalflussrechnung zu entnehmen.

8.7 LATENTE STEUERANSPRÜCHE UND -VERBINDLICHKEITEN

Zum 30. Juni 2020 bestehen latente Steueransprüche in Höhe von TEUR 14.388 (Vj. TEUR 10.922) und latente Steuerverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 9.090 (Vj. TEUR 7.310).

Latente Steueransprüche resultieren überwiegend aus Verlustvorträgen. Da die Steuerbilanz originär in der Währung der Besteuerung (EUR) aufgestellt wird, die Abschlüsse für die meisten Gesellschaften im Seecointainerbereich jedoch in ihrer funktionalen Währung USD aufgestellt werden, unterliegen die Verlustvorträge Schwankungen aufgrund von Währungseffekten, die sich auf die latenten Steuern unmittelbar auswirken.

Bei den latenten Steuerverbindlichkeiten handelt es sich im Wesentlichen um Bewertungsunterschiede im Anlagevermögen, die ebenfalls zum Teil durch die oben beschriebenen Währungseffekte beeinflusst werden.

Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten werden grundsätzlich saldiert, sofern sie von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden und soweit sich die Laufzeiten entsprechen.

Wertberichtigungen auf latente Steueransprüche wurden vorgenommen, soweit mit einer Nutzbarkeit innerhalb der nächsten fünf Jahre nicht zu rechnen ist.

8.8 EIGENKAPITAL

Das Eigenkapital des Aves-Konzerns hat sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um TEUR 1.282 von TEUR 41.644 auf TEUR 42.926 erhöht.

Der Aves-Konzern verfügt damit über eine Eigenkapitalquote in Höhe von 4,0% (Vj. 4,0%). Die Entwicklung der einzelnen Eigenkapitalposten zum 30. Juni 2020 kann der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung sowie der Konzerngesamtergebnisrechnung entnommen werden.

8.9 FINANZSCHULDEN

Die Finanzschulden haben sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um TEUR 30.275 von TEUR 972.400 auf TEUR 1.002.675 erhöht.

in TEUR	30.06.2020			31.12.2019		
	Buchwert	davon kurzfristig	davon langfristig	Buchwert	davon kurzfristig	davon langfristig
Banken	592.978	48.776	544.202	549.255	53.828	495.427
Institutionelle Darlehensgeber	214.277	59.523	154.754	228.219	55.248	172.971
Direktinvestoren	122.486	55.063	67.423	152.817	56.280	96.537
Anleihen	67.828	998	66.830	37.976	610	37.366
Leasingverbindlichkeiten	3.906	535	3.371	4.133	528	3.605
Derivative Verbindlichkeiten zur Absicherung von Zinsrisiken (Cashflow-Hedges)	1.165	0	1.165	0	0	0
Derivative Verbindlichkeiten ohne Hedge-Beziehung	35	0	35	0	0	0
Gesamt	1.002.675	164.895	837.780	972.400	166.494	805.906

Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den im ersten Halbjahr 2020 zusätzlich durch die Aves One AG begebenen Unternehmensanleihen sowie aus sonstigen, in Zusammenhang mit Investitionen stehenden, Finanzierungen. Insgesamt konnte der Aves-Konzern in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres ein Zeichnungsvolumen in Höhe von TEUR 29.547 realisieren (Vj. TEUR 38.820).

in TEUR	30.06.2020			31.12.2019		
	Buchwert	Nominalwert	Marktwert	Buchwert	Nominalwert	Marktwert
Zinssatz; Emission; Fälligkeit; Zinsbindung; Emissionsvolumen						
5,25%; 2019; 2024; festverzinslich; TEUR 5.000 ¹	4.947	5.000	5.000	4.930	5.000	5.005
5,25%; 2019; 2024; festverzinslich; TEUR 2.999 ¹	2.967	2.999	2.790	2.957	2.999	2.999
5,25%; 2019; 2024; festverzinslich; TEUR 40.000 ¹	39.173	40.000	39.360	30.089	30.821	29.299
5,00%; 2020; 2022; festverzinslich; TEUR 4.000 ¹	4.091	4.000	4.000	0	0	0
5,00%; 2020; 2023; festverzinslich; TEUR 10.000 ¹	9.657	9.390	9.390	0	0	0
3,25%; 2020; 2022; festverzinslich; TEUR 5.000 ¹	1.718	1.746	1.746	0	0	0
4,25%; 2020; 2023; festverzinslich; TEUR 4.000 ¹	1.753	1.770	1.770	0	0	0
5,25%; 2020; 2025; festverzinslich; TEUR 30.000 ¹	3.522	3.462	3.462	0	0	0
Gesamt	67.828	68.367	67.518	37.976	38.820	37.303

¹Börsennotiert

Wie die im Geschäftsjahr 2019 begebenen Unternehmensanleihen sehen die Anleihebedingungen der Neuemissionen vorzeitige Kündigungsrechte zu Gunsten des Aves-Konzerns vor. Der beizulegende Zeitwert der Kündigungsoptionen erhöht den Buchwert der Anleihen zum Ausgabezeitpunkt um TEUR 667 (Vj. TEUR 741). Zusammen mit den Transaktionskosten in Höhe von TEUR 973 (Vj. TEUR 2.288) wird dieser im Rahmen der Effektivzinsmethode bis zum erwarteten Laufzeitende erfolgswirksam im Zinsergebnis vereinnahmt.

Zum 30. Juni 2020 führen Transaktionskosten und Kündigungsoptionen zu einer Abweichung vom Nominalwert in Höhe von TEUR 1.537 (Vj. TEUR 1.454). Darüber hinaus sind zum 30. Juni 2020 abgegrenzte Zinsen in Höhe von TEUR 998 (Vj. TEUR 610) im Buchwert berücksichtigt.

Im Rahmen einer zum 30. Juni 2020 durchgeführten Akquisition von 100 Doppeltaschenwagen wurden Bankdarlehen in Höhe von TEUR 13.296 übernommen. Da es sich dabei um variabel verzinsliche Finanzschulden handelt, wurden auch die bereits bestehenden Zinssicherungsinstrumente im Zuge des Zukaufs kaufpreiserhöhend auf den Aves-Konzern übertragen.

Die Zinsswaps, deren beizulegender Zeitwert zum 30. Juni 2020 TEUR 1.200 beträgt, können mit einer Quote von insgesamt 97,1% in eine Sicherheitsbeziehung zu den Grundgeschäften gebracht werden. Vor diesem Hintergrund werden gemäß den Anforderungen von IFRS 9 zur Bilanzierung von Sicherheitsbeziehungen Cashflow-Hedges in Höhe von TEUR 1.165 und derivative Verbindlichkeiten ohne Hedge-Beziehung in Höhe von TEUR 35 zum 30. Juni 2020 erfasst.

9 AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZU DEN FINANZINSTRUMENTEN

Die Prinzipien und Methoden zur Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten sind gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich unverändert. Detaillierte Erläuterungen zur Klassifizierung sowie zu den Bewertungsprinzipien und -methoden sind dem Konzernabschluss 2019 zu entnehmen.

Der beizulegende Zeitwert entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert wird der beizulegende Zeitwert mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung zukünftiger Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder durch die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt. Dabei erfolgt die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts anhand einheitlicher Bewertungsmethoden und -parameter.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten umfassen derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine Hedge-Beziehung gebracht werden konnten. Bei den derivativen Vermögenswerten handelt es sich wie zum 31. Dezember 2019 um Kündigungsoptionen im Zusammenhang mit Anleiheemissionen sowie um Zinsscaps, die nicht in eine Sicherungsbeziehung mit dem Grundgeschäft gebracht werden konnten. Die derivativen Verbindlichkeiten ohne Hedge-Beziehung resultieren erstmalig aus zum 30. Juni 2020 im Rahmen eines Asset-Deals übernommenen Zinsswaps zur Absicherung variabel verzinslicher Bankdarlehen. Wertänderungen im beizulegenden Zeitwert werden unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Zu den erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten gehören wie zum 31. Dezember 2019 ausschließlich Zinsscaps, die gemäß den Anforderungen des IFRS 9 als Cashflow-Hedges designiert werden konnten. Die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten stellen den Teil der zum 30. Juni 2020 im Zuge eines Asset-Deals übernommenen Zinsswaps zur Absicherung variabel verzinslicher Bankdarlehen dar, der gemäß IFRS 9 in eine Sicherungsbeziehung gebracht werden konnte. Im Rahmen der erfolgsneutralen Bewertung werden die Änderungen im beizulegenden Zeitwert nach Berücksichtigung latenter Steuern im Eigenkapital erfasst.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten der Finanzinstrumente.

in TEUR	Kategorie gemäß IFRS 9	Wertansatz nach IFRS 9				
		Buchwert 30.06.2020	Fortgeführte Anschaffungskosten	beizulegender Zeitwert erfolgswirksam	beizulegender Zeitwert erfolgsneutral	Wertansatz nach IFRS 16
Derivative Vermögenswerte ohne Hedge-Beziehung	FVTPL	1.609	0	1.609	0	0
Derivative Vermögenswerte mit Hedge-Beziehung	n/a	2.075	0	0	2.075	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC	18.455	18.405	0	0	0
Finanzforderungen	AC	493	493	0	0	0
Sonstige Vermögenswerte und Vorauszahlungen	AC	26.125	26.125	0	0	0
Zahlungsmittel	AC	22.083	22.083	0	0	0
Langfristige Finanzschulden ohne Leasing- und derivative Verbindlichkeiten	AC	833.209	833.209	0	0	0
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	n/a	3.371	0	0	0	3.371
Derivative Verbindlichkeiten ohne Hedge-Beziehung	FVTPL	35	0	35	0	0
Derivative Verbindlichkeiten mit Hedge-Beziehung	n/a	1.165	0	0	1165	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	AC	6.269	6.269	0	0	0
Kurzfristige Finanzschulden ohne Leasing- und derivative Verbindlichkeiten	AC	164.360	164.360	0	0	0
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	n/a	535	0	0	0	535
Sonstige Verbindlichkeiten	AC	5.036	5.036	0	0	0

in TEUR	Kategorie gemäß IFRS 9	Wertansatz nach IFRS 9				
		Buchwert 31.12.2019	Fortgeführte Anschaffungskosten	beizulegender Zeitwert erfolgswirksam	beizulegender Zeitwert erfolgsneutral	Wertansatz nach IFRS 16
Derivative Vermögenswerte ohne Hedge-Beziehung	FVTPL	741	0	741	0	0
Derivative Vermögenswerte mit Hedge-Beziehung	n/a	2.305	0	0	2.305	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC	22.465	22.465	0	0	0
Finanzforderungen	AC	424	424	0	0	0
Sonstige Vermögenswerte und Vorauszahlungen	AC	30.071	30.071	0	0	0
Zahlungsmittel	AC	30.887	30.887	0	0	0
Langfristige Finanzschulden ohne Leasingverbindlichkeiten	AC	802.301	802.301	0	0	0
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	n/a	3.605	0	0	0	3.605
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	AC	7.854	7.854	0	0	0
Kurzfristige Finanzschulden ohne Leasingverbindlichkeiten	AC	165.966	165.966	0	0	0
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	n/a	528	0	0	0	528
Sonstige Verbindlichkeiten	AC	4.476	4.476	0	0	0

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Zuordnung der finanziellen Vermögenswerte und Schulden nach Bewertungskategorien.

Neben den zum beizulegenden Zeitwert bewerteten derivativen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten mit und ohne Hedge-Beziehung hält der Aves-Konzern zahlreiche finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Bilanz zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Bei diesen Instrumenten unterscheiden sich die beizulegenden Zeitwerte mehrheitlich nicht wesentlich von den Buchwerten, da die Zinsforderungen bzw. -verbindlichkeiten entweder nahezu den aktuellen Marktsätzen entsprechen oder die Instrumente kurzfristig sind. Wesentliche Differenzen zum 30. Juni 2020 wurden aufgrund ihres langfristigen Charakters ausschließlich für Finanzschulden identifiziert.

in TEUR	Stufe 1: notierte Preise von aktiven Märkten	Stufe 2: beobachtbare Marktdaten	Stufe 3: nicht beobachtbare Marktdaten	Beizulegender Zeitwert 30.06.2020
Derivative Vermögenswerte ohne Hedge-Beziehung	0	1.609	0	1.609
Derivative Vermögenswerte mit Hedge-Beziehung	0	2.075	0	2.075
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete derivative Vermögenswerte	0	3.684	0	3.684
Derivative Verbindlichkeiten ohne Hedge-Beziehung	0	35	0	35
Derivative Verbindlichkeiten mit Hedge-Beziehung	0	1.165	0	1.165
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete derivative Verbindlichkeiten	0	1.200	0	1.200
Bankdarlehen	0	555.997	0	555.997
Institutionelle Darlehensgeber	0	227.454	0	227.454
Direktinvestoren	0	130.851	0	130.851
Anleihen	67.518	0	0	67.518
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzschulden	67.518	914.302	0	981.820

in TEUR	Stufe 1: notierte Preise von aktiven Märkten	Stufe 2: beobachtbare Marktdaten	Stufe 3: nicht beobachtbare Marktdaten	Beizulegender Zeitwert 31.12.2019
Derivative Vermögenswerte ohne Hedge-Beziehung	0	741	0	741
Derivative Vermögenswerte mit Hedge-Beziehung	0	2.305	0	2.305
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete derivative Vermögenswerte	0	3.046	0	3.046
Bankdarlehen	0	501.125	0	501.125
Institutionelle Darlehensgeber	0	238.988	0	238.988
Direktinvestoren	0	155.275	0	155.275
Anleihen	37.303	0	0	37.303
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzschulden	37.303	895.388	0	932.691

Die Zuordnung der beizulegenden Zeitwerte in die drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise. In Stufe 1 werden beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Preis direkt auf einem aktiven Markt ermittelt werden kann. Beizulegende Zeitwerte in Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Zinskurven verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen werden. Beizulegende Zeitwerte der Stufe 3 errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden.

Zum 30. Juni 2020 hat es keinen Transfer zwischen den einzelnen Stufen der Fair Value Hierarchie gegeben.

10 AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Kapitalflussrechnung zeigt den Ursprung der Zahlungsmittelzu- und -abflüsse im Aves-Konzern.

Die liquiden Mittel laut Konzern-Kapitalflussrechnung setzen sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestand und kurzfristigen Einlagen mit einer Restlaufzeit von nicht mehr als drei Monaten zusammen und entsprechen den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmitteln.

Verfügungsbeschränkte Teile des Finanzmittelfonds werden unter den Sonstigen Vermögenswerten und Vorauszahlungen ausgewiesen und betragen zum 30. Juni 2020 TEUR 15.612 (Vj. TEUR 21.976).

Die Auszahlungen für Investitionen betreffen in Höhe von EUR 58,4 Mio. den Bereich Rail sowie mit EUR 1,7 Mio. den Bereich der Wechselbrücken.

11 EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG (NACHTRAGSBERICHT)

Hauptversammlung

Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 23. Juli 2020 wurde die Aves One AG zum Erwerb eigener Aktien in Höhe von bis zu 10% des Grundkapitals der Gesellschaft ermächtigt.

Erweiterung Wechselbrücken-Portfolio

Der Aves-Konzern hat im August 500 fabrikneue Wechselbrücken im Volumen von rund EUR 4,6 Mio. erworben. Die Auslieferung der langfristig vermieteten Vermögenswerte soll bis Ende des Jahres 2020 erfolgen.

12 VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Zwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Hamburg, 21. September 2020

Der Vorstand

Tobias Aulich

Jürgen Bauer

Sven Meißner

13 BESCHEINIGUNG NACH PRÜFERISCHER DURCHSICHT

An die Aves One AG, Hamburg

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangsangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der Aves One AG, Hamburg, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2020, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Konzernzwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen vorgenommen. Da-nach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind.

Hamburg, den 21. September 2020

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Christoph Fehling
Wirtschaftsprüfer

ppa. Martin Kleinfeldt
Wirtschaftsprüfer