

**BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT
–Aktiengesellschaft von 1877–, Bremen**

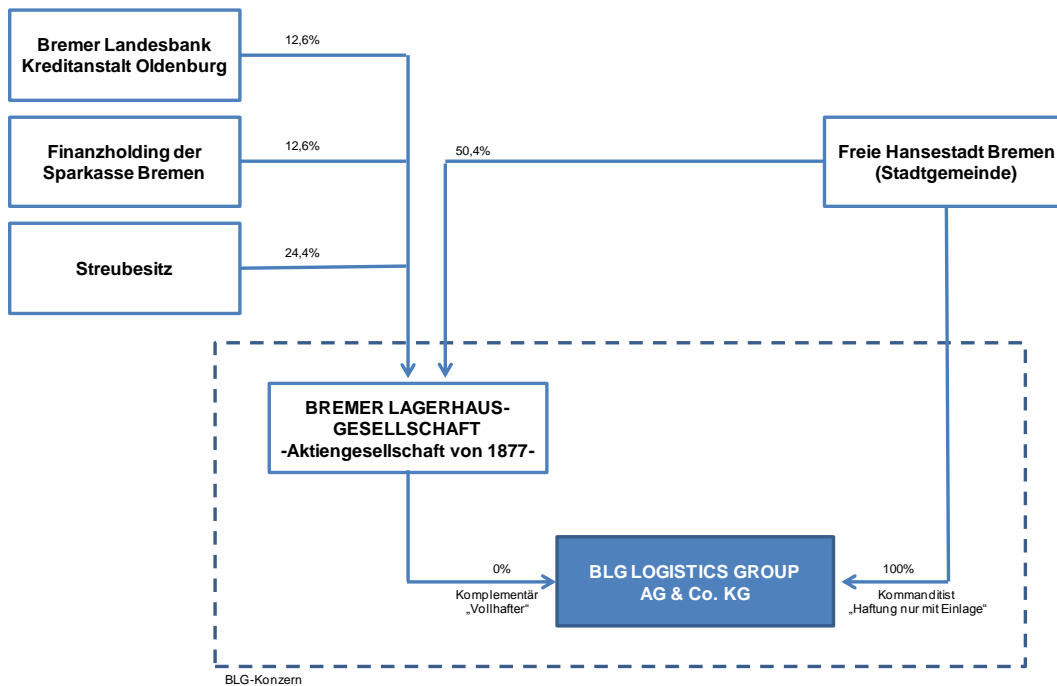
Grundlagen des Konzerns.....	5
Rechtliche Konzernstruktur	5
Geschäftsmodell und Organisationsstruktur	6
Geschäftsbereich AUTOMOBILE	6
Geschäftsbereich CONTRACT	6
Geschäftsbereich CONTAINER	6
Änderungen im Konsolidierungskreis der Geschäftsbereiche.....	7
Leitung und Kontrolle	7
Erklärung zur Unternehmensführung	7
Wortlaut der Entsprechenserklärung	7
Code of Ethics	9
Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat	10
Zusammensetzung des Aufsichtsrats.....	11
Ausschüsse des Aufsichtsrats	11
Director's Dealings.....	12
Übernahmerelevante Angaben nach § 315 Absatz 4 Handelsgesetzbuch	12
Vergütungsbericht.....	13
Forschung und Entwicklung.....	18
Rechtliche und wirtschaftliche Einflussfaktoren.....	18
Konzernsteuerung.....	18
Wirtschaftsbericht.....	18
Rahmenbedingungen.....	18
Branchenbezogene Rahmenbedingungen	19
Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage	20
Geschäftsverlauf	21
Ertragslage	21
Geschäftsbereich AUTOMOBILE	23
Geschäftsbereich CONTRACT	24
Geschäftsbereich CONTAINER	25
Vergleich der Ertragslage mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2013	26
Vermögenslage.....	27
Finanzlage	28
Nachtragsbericht.....	29
Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	30
Mitarbeiter	30
Mitarbeiter nach Altersgruppen	31
Arbeitssicherheit und Gesundheitsvorsorge.....	31
Nachhaltigkeit.....	32
Unternehmerische Verantwortung	32
Ökologische Nachhaltigkeit	32
Ökonomische Nachhaltigkeit	33
Gesellschaftliches Engagement	34

Risikobericht	34
Grundlagen des Chancen- und Risikomanagements.....	34
Chancen- und Risikomanagementsystem	35
Zielsetzungen und Methoden des Finanzrisikomanagements	36
Kapitalrisikomanagement.....	36
Beschreibung der wesentlichen Merkmale des Internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess nach § 315 Absatz 2 Nr. 5 Handelsgesetzbuch.....	37
Begriffsbestimmung und Elemente des internen Kontroll- und des Risikomanage- mentsystems.....	37
Rechnungslegungsbezogene Risiken	37
Prozess der Rechnungslegung und Maßnahmen zur Sicherstellung der Ordnungs- mäßigkeit	37
Einschränkende Hinweise	38
Chancen.....	38
Unser Geschäftsmodell	38
Strategische Chancen.....	39
Logistikdienstleistungen für Produkte von und nach China.....	39
Geschäftsbereich CONTRACT:Ausbau der Dienstleistungen für e-commerce im Geschäftsfeld Handelslogistik	39
Geschäftsbereich AUTOMOBILE: Weiterentwicklung des Geschäftsfelds Bahntrans- porte durch den Ausbau des Standorts Falkenberg zum Waggon-service- und Logistik- zentrum	40
Sonstige Chancen.....	41
Risiken	41
Risikokategorien und Einzelrisiken	41
Strategische Risiken	41
Risiken aus Akquisitionen und Investitionen	41
Risiken aus Kooperationen und strategischen Allianzen	42
Marktrisiken.....	42
Bedrohung von Marktposition und Wettbewerbsvorteilen	42
Konjunkturabhängigkeit - Gesamtwirtschaftliche Risiken.....	43
Rechtliches und politisches Umfeld.....	44
Vertragsrisiken.....	45
Risiken aus Geschäftsbeziehungen	45
Infrastrukturkapazität und -sicherheit	45
Personalrisiken	45
Risiken der Informationstechnologie	46
Ausfallrisiko.....	46
Fremdwährungsrisiko	46
Liquiditätsrisiko	46
Zinsänderungsrisiko.....	47

Prognosebericht	49
Ausrichtung des Konzerns in der Zukunft.....	49
Erwartete wirtschaftliche Rahmenbedingungen	49
Entwicklung des Konzerns in den folgenden zwei Jahren.....	51
Geschäftsbereich AUTOMOBILE	51
Geschäftsbereich CONTRACT.....	52
Geschäftsbereich CONTAINER	52
Geplante Investitionen	53
Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns.....	53

Grundlagen des Konzerns

Rechtliche Konzernstruktur



Die börsennotierte BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– hat für den BLG-Konzern als persönlich haftende Gesellschafterin die Geschäftsführung der BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG übernommen. In dieser Funktion hat die BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– den Konzernabschluss aufgestellt.

Die BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– ist am Gesellschaftskapital der BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG nicht beteiligt und ihr steht auch kein Ergebnisbezugsrecht an der Gesellschaft zu. Für die übernommene Haftung und für ihre Geschäftsführungstätigkeit erhält sie jeweils eine Vergütung. Sämtliche Kommanditanteile der BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG werden von der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) gehalten. Die Geschäfte der BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG werden durch den Vorstand der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– als Organ der Komplementärin geführt. Der Vorstand führt die Geschäfte entsprechend § 76 Absatz 1 Aktiengesetz in eigener Verantwortung und ist Weisungen der Gesellschafter nicht unterworfen.

Die BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG konzentriert sich als Holding auf die strategische Ausrichtung und Entwicklung des BLG-Konzerns mit den drei Geschäftsbereichen AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER. Die Geschäftsbereiche wiederum sind in vierzehn Geschäftsfelder gegliedert. Die operative Führung der Geschäftsfelder einschließlich der Ergebnisverantwortung obliegt den jeweiligen Geschäftsfeldleitungen der Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT sowie der Gruppengeschäftsführung des Teilkonzerns EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG, für den Geschäftsbereich CONTAINER. Zentral- und Stabsbereiche der Holding erbringen konzernweit Service- und Beratungsleistungen.

Geschäftsmodell und Organisationsstruktur

Der BLG-Konzern (BLG) tritt nach außen unter der Marke BLG LOGISTICS auf. Die BLG ist ein seehafenorientierter Logistikdienstleister mit über 100 Gesellschaften und Niederlassungen in Europa, Nord- und Südamerika, Afrika und Asien.

Die Berichterstattung des BLG-Konzerns gliedert sich in drei Geschäftsbereiche, die strategisch und wirtschaftlich miteinander verknüpft sind.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE befasst sich mit der Logistik von Fertigfahrzeugen und betrifft im Wesentlichen die weltweite Distribution von den Herstellern bis zu den Händlern in den Bestimmungsländern. Mit einem Volumen von 7,5 Millionen Fahrzeugen hat dieser Geschäftsbereich 2013 seine Position als führender Automobillogistiker Europas gesichert.

Das europäische Netzwerk umfasst Terminals an der See, an großen Flüssen und im Hinterland, ergänzt durch Transporte per Straße, Schiene und Wasser sowie durch eigene Technikzentren. Für den Lückenschluss zwischen Seehafen und über 7.000 Händlern sorgt eine moderne Lkw-Flotte mit über 500 Autotransportern. Zudem wurden 2013 mehr als 1.200 Spezialwaggons für den Bahntransport von Fahrzeugen eingesetzt.

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE betreibt neben den Seeterminals in Bremerhaven, Gioia Tauro, Cuxhaven, Hamburg, Danzig und St. Petersburg auch mehrere Terminals am Rhein und an der Donau. Sieben Binnenschiffe sind dort für den Autotransport im Einsatz. Darüber hinaus sind wir mit unseren logistischen Dienstleistungen in Polen, Russland, der Slowakei, Slowenien, Tschechien sowie in der Ukraine präsent.

Geschäftsbereich CONTRACT

Der Geschäftsbereich CONTRACT realisiert umfassende individuelle Logistiklösungen für Kunden aus Industrie und Handel. Die Leistungsschwerpunkte sind die Autoteilelogistik sowie Industrie- und Produktionslogistik, Handels- und Distributionslogistik, die Seehafenlogistik für konventionelle Güter in Bremen sowie die Logistik für die Offshore-Windenergie in Bremerhaven.

In der Kontraktlogistik ist die BLG in Logistikzentren und Spezialanlagen an über 30 Standorten in Europa und in Übersee für starke Marken wie adidas, Automotive Lighting, BMW, Bosch, Engelbert Strauss, Griesson – de Beukelaer, Hansgrohe, Ikea, Konica Minolta, MAN, Mercedes, Siemens oder Tchibo tätig.

Geschäftsbereich CONTAINER

Der Geschäftsbereich CONTAINER wird durch das Joint Venture EUROGATE, führender Terminalbetreiber Europas, entwickelt. Die Position basiert auf dem kontinentalen Terminalkonzept und der Ergänzung mit Dienstleistungen rund um den Containerverkehr. Zum Netzwerk gehören Transporte per Schiene, Straße und Wasser sowie Logistikleistungen für containerisierte Güter.

Das Terminalnetzwerk umfasst die Standorte Bremerhaven, Hamburg, Wilhelmshaven, Lissabon, Gioia Tauro, La Spezia, Ravenna, Salerno, Cagliari, Tanger und Ust-Luga.

Änderungen im Konsolidierungskreis der Geschäftsbereiche

Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE wurden die restlichen 50 Prozent an der BLG Automobile Logistics Russia LTD durch die BLG AUTOMOBILE LOGISTICS GmbH & Co. KG übernommen. Die Gesellschaft wird jetzt vollkonsolidiert.

Die BLG ViDi LOGISTICS TOW, Kiew, Ukraine, wurde mit Wirkung zum 31. Dezember 2013 entkonsolidiert.

Im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der BLG ViDi LOGISTICS TOW wurde auch die at Equity einbezogene E.H. Harms Automobile Logistics Ukraine TOW, Kiew, Ukraine entkonsolidiert.

Darüber hinaus wurde im Zuge des Formwechsels der BLG Cargo Logistics GmbH & Co. KG zur BLG Cargo Logistics GmbH die BLG Cargo Logistics Beteiligungs-GmbH auf die BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG verschmolzen.

Des Weiteren schieden im Rahmen einer konzerninternen Umstrukturierung die EUROCARGO Container Freight Station and Warehouse GmbH und die PEUTE Speditions GmbH durch Verschmelzung auf die EUROGATE City Terminal GmbH aus dem inländischen Konsolidierungskreis aus. Gleiches gilt für die EUROGATE Port Systems Beteiligungs GmbH durch Verschmelzung auf die EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH und die daraus resultierende Anwachsung der EUROGATE Port Systems GmbH & Co. KG auf die EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH.

Leitung und Kontrolle

Erklärung zur Unternehmensführung

Corporate Governance umfasst das gesamte System der Leitung und Überwachung eines Unternehmens einschließlich der Organisation des Unternehmens, seiner geschäftspolitischen Grundsätze und Leitlinien sowie des Systems der internen und externen Kontroll- und Überwachungsmechanismen. Corporate Governance strukturiert eine verantwortliche, an den Prinzipien der sozialen Marktwirtschaft und auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtete Leitung und Kontrolle des Unternehmens.

Der Gestaltungsrahmen für die Corporate Governance der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– ergibt sich aus dem deutschen Recht, insbesondere dem Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht, sowie der Satzung der Gesellschaft und dem Deutschen Corporate Governance Kodex.

Der Vorstand hat am 19. November 2013 und der Aufsichtsrat der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– hat am 18. Dezember 2013 die 12. Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 13. Mai 2013 abgegeben. Die Erklärung ist den Aktionären im Internet unter www.ir.blg.de dauerhaft zugänglich gemacht worden.

Wortlaut der Entsprechenserklärung

Die BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– hat den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex mit nachfolgenden Ausnahmen entsprochen und wird den Empfehlungen mit nachfolgenden Ausnahmen während des Erklärungszeitraums entsprechen:

1. Ziffer 2.3.1, Sätze 2 und 3

„Die Einberufung sowie die vom Gesetz für die Hauptversammlung verlangten Berichte und Unterlagen einschließlich des Geschäftsberichts sind für die Aktionäre leicht erreichbar auf der Internetseite der Gesellschaft zusammen mit der Tagesordnung zugänglich zu machen, sofern sie den Aktionären nicht direkt übermittelt werden. Das Gleiche gilt, wenn eine Briefwahl angeboten wird, für die Formulare, die dafür zu verwenden sind.“

Ziffer 2.3.2, Satz 1

„Die Gesellschaft soll den Aktionären die persönliche Wahrnehmung ihrer Rechte und die Stimmrechtsvertretung erleichtern.“

Die Gesellschaft beachtet die Vorgaben der Ziffer 2.3.1 und Ziffer 2.3.2 des Deutschen Corporate Governance Kodex sowie die Vorgaben des § 124a Satz 1 Nummer 1 – 4 Aktiengesetz. Da weit über 85 Prozent unserer Aktionäre die jährlichen Hauptversammlungen besuchen, stünde der zu erwartende Nutzen für eine Briefwahl in keinem Verhältnis zu den Kosten. Derzeit wird daher von der Nutzung der Briefwahl Abstand genommen, so dass auch eine Unterstützung bei der Durchführung der Briefwahl entfällt. Die Satzung der Gesellschaft ist dahingehend geändert, dass der Vorstand ermächtigt ist, eine Briefwahl vorzusehen.

2. Ziffer 2.3.3

„Die Gesellschaft sollte den Aktionären die Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (z. B. Internet) ermöglichen.“

Weit über 85 Prozent unserer Aktionäre besuchen die jährlichen Hauptversammlungen. Der zu erwartende Nutzen bzw. die Annahme dieser Medien durch die Aktionäre stehen in keinem Verhältnis zu den Kosten. Derzeit wird von der Nutzung weiterer Kommunikationsmedien Abstand genommen.

3. Ziffer 4.2.3, 4. Absatz, Sätze 1 und 2

„Bei Abschluss von Vorstandsverträgen soll darauf geachtet werden, dass Zahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit einschließlich Nebenleistungen den Wert von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten (Abfindungs-Cap) und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrages vergüten. Wird der Anstellungsvertrag aus einem von dem Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund beendet, erfolgen keine Zahlungen an das Vorstandsmitglied.“

Der Kodex empfiehlt, in den Verträgen der Vorstandsmitglieder eine Begrenzung für Abfindungen zu vereinbaren. Die vor Inkrafttreten dieser Empfehlung abgeschlossenen Verträge der Mitglieder des Vorstandes der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– enthalten überwiegend eine derartige Regelung. Für Neuabschlüsse ist eine solche Begrenzung für Abfindungen vorgesehen.

4. Ziffer 5.3.3

„Der Aufsichtsrat soll einen Nominierungsausschuss bilden, der ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist und dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vorschlägt.“

Die Befugnisse des Nominierungsausschusses hat der Aufsichtsrat dem Personalausschuss übertragen. Der Personalausschuss ist mit Vertretern der Anteilseigner und Vertretern der Arbeitnehmerseite besetzt.

5. Ziffer 5.4.1, 2. Absatz, 3. Absatz, Satz 1

„Der Aufsichtsrat soll für seine Zusammensetzung konkrete Ziele benennen, die unter Beachtung der unternehmensspezifischen Situation die internationale Tätigkeit des Unternehmens, potentielle Interessenkonflikte, die Anzahl der unabhängigen Aufsichtsratsmitglieder im Sinne von Ziffer 5.4.2, eine festzulegende Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder und Vielfalt (Diversity) berücksichtigen. Diese konkreten Ziele sollen insbesondere eine angemessene Beteiligung von Frauen vorsehen.

Vorschläge des Aufsichtsrats an die zuständigen Wahlgremien sollen diese Ziele berücksichtigen.“

Der Aufsichtsrat hat für seine Mitglieder in der Geschäftsordnung eine Altersgrenze definiert. Der Aufsichtsrat berücksichtigt bei Vorschlägen an die zuständigen Wahlgremien die von ihm festgelegte Altersgrenze und das tatsächliche Alter des Kandidaten. Eine statische Auswahl der Kandidaten allein nach ihrem Alter und der festgelegten Altersgrenzen findet nicht statt. Das tatsächliche Alter wird in das Verhältnis u.a. zu der fachlichen und persönlichen Eignung des Kandidaten und weiteren Anforderungen aus den Kriterien der Diversity gesetzt. Vorstand und Aufsichtsrat achten bei der Besetzung von Funktionen auf Diversity sowie Unabhängigkeit und streben eine angemessene Beteiligung von Frauen an.

6. Ziffer 5.4.3, Satz 2

„Ein Antrag auf gerichtliche Bestellung eines Aufsichtsratsmitglieds soll bis zur nächsten Hauptversammlung befristet sein.“

Vorstand und Aufsichtsrat hatten sich bis zur Hauptversammlung am 23. Mai 2013 vorbehalten, Anträge auf gerichtliche Bestellung von Aufsichtsratsmitgliedern nicht bis zur nächsten Hauptversammlung zu befristen. Die Gesellschaft wollte damit flexibel auf Vakanz im Aufsichtsrat reagieren können. Das Recht der Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner wurde dadurch nicht beschnitten. Seit dem 24. Mai 2013 wird der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex entsprochen.

7. Ziffer 7.1.2, letzter Satz

„Der Konzernabschluss soll binnen 90 Tagen nach Geschäftsjahresende, die Zwischenberichte sollen binnen 45 Tagen nach Ende des Berichtszeitraums öffentlich zugänglich sein.“

Die BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– kann momentan nicht alle empfohlenen Fristen einhalten. Mittelfristig ist die vollständige Verfolgung dieser Empfehlung jedoch geplant. Der Konzernabschluss wird innerhalb von vier Monaten nach Geschäftsjahresende veröffentlicht.

Code of Ethics

Nachhaltige Wertschöpfung und verantwortliche Unternehmensführung sind wesentliche Elemente der Unternehmenspolitik der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877–. Die Grundlage hierfür bildet der vertrauensvolle Umgang mit Kunden, Geschäftspartnern, Mitarbeitern und Aktionären. Dazu zählt neben der Einhaltung von Gesetzen auch die Einhaltung des konzerneinheitlichen Verhaltenskodex (Code of Ethics).

Der Kodex zielt darauf ab, Fehlverhalten zu vermeiden und ethisches Verhalten sowie vorbildliches und verantwortliches Handeln zu fördern. Er richtet sich an Vorstand, Führungskräfte und Mitarbeiter gleichermaßen und soll als Orientierung für regelkonformes und einheitliches Verhalten dienen.

Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat

Der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– ist durch das deutsche Gesellschaftsrecht ein duales Führungssystem mit den Organen Vorstand und Aufsichtsrat gesetzlich vorgegeben. Vorstand und Aufsichtsrat der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– arbeiten bei der Leitung und Überwachung des Unternehmens eng und vertrauensvoll zusammen.

Der Vorstand der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung und vertritt die Gesellschaft bei Geschäften mit Dritten. Er besteht aus sechs Mitgliedern und ist im Interesse des Unternehmens sowie im Sinne des Stakeholder-Ansatzes dem Ziel einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet. Die Ressortzuständigkeiten der einzelnen Vorstandsmitglieder sind folgend aufgeführt.

Der Vorstand trifft seine Entscheidungen durch Beschluss grundsätzlich mit Mehrheit. Bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften monatlich, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements und stimmt mit dem Aufsichtsrat die strategische Ausrichtung des Unternehmens ab. Für bestimmte, in der Satzung der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– festgelegte Geschäfte muss der Vorstand vor deren Abschluss die Zustimmung des Aufsichtsrats einholen. Dazu gehören unter anderem der Erwerb und die Veräußerung von Unternehmen und Unternehmensteilen sowie die Emission von Anleihen und vergleichbaren Finanzinstrumenten.

Die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften für die Bestellung und Abberufung von Mitgliedern des Vorstands sind die §§ 84, 85 Aktiengesetz. Für die Änderung der Satzung sind die §§ 133, 179 Aktiengesetz sowie § 15 der Satzung maßgeblich.

Der Aufsichtsrat der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– bestellt, überwacht und berät den Vorstand und ist in Entscheidungen von grundlegender Bedeutung stets eingebunden.

Im Zuge der Nachfolgeplanung des Vorstands hat der Aufsichtsrat im Jahr 2012 die Weichen gestellt. In seiner Sitzung am 29. Juni 2012 wurde Herr Frank Dreeke zum neuen Vorstandsvorsitzenden berufen. Im Hinblick darauf ist Herr Dreeke seit dem 1. Januar 2013 zum weiteren Mitglied des Vorstands bestellt. Desweiteren hat der Aufsichtsrat am 8. November 2012 Herrn Jens Bieniek zum neuen Finanzvorstand und am 20. Dezember 2012 die Herren Michael Blach sowie Andreas Wellbrock zu neuen Vorständen mit Verantwortung für den Geschäftsbereich AUTOMOBILE bzw. den Geschäftsbereich CONTRACT berufen.

Zum 1. Juni 2013 haben Herr Frank Dreeke die Nachfolge des altersbedingt ausscheidenden Vorstandsvorsitzenden Herrn Detthold Aden und Herr Jens Bieniek die Nachfolge des altersbedingt ausscheidenden Finanzvorstandes Herrn Hillert Onnen angetreten.

Die Herren Michael Blach und Andreas Wellbrock haben ebenfalls zum 1. Juni 2013 ihre Tätigkeit im Vorstand aufgenommen. Sie folgen den Herren Manfred Kuhr und Dr.-Ing. Bernd Lieberoth-Leden in ihren Funktionen, die im Interesse des erfolgreichen Generationswechsels im Vorstand vor Ablauf ihrer Verträge zum Jahresende 2013 bereits zum 31. Mai 2013 aus dem Unternehmen ausgeschieden sind.

Der Vorstand der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– setzt sich seit dem 1. Juni 2013 aus Herrn Frank Dreeke (Vorsitzender), Herrn Jens Bieniek (Finanzen), Herrn Michael Blach (Geschäftsbereich AUTOMOBILE), Herrn Andreas Wellbrock (Geschäftsbereich CONTRACT) sowie den beiden weiterhin im Amt befindlichen Vorständen Herrn Hartmut Mekelburg (Personal) und Herrn Emanuel Schiffer (Geschäftsbereich CONTAINER) zusammen.

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat besteht aus 16 Mitgliedern. Die Mitglieder des Aufsichtsrats werden zur einen Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung gewählt. Zur anderen Hälfte besteht der Aufsichtsrat aus von den Arbeitnehmern nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes gewählten Vertretern.

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 23. Mai 2013 endete die Amtszeit sämtlicher Aufsichtsratsmitglieder. Mit einer Ausnahme wurden die bisherigen Aufsichtsratsmitglieder wiedergewählt. Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurde Frau Christine Behle, Mitglied des Bundesvorstandes ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft. Ausgeschieden ist Herr Erhard Ott, Mitglied des Bundesvorstandes ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, der nicht mehr zur Wahl gestanden hatte. Ehemalige Vorstandsmitglieder der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– sind nicht im Aufsichtsrat vertreten.

Im Rahmen der konstituierenden Aufsichtsratssitzung nach der Hauptversammlung wurde Herr Dr. Stephan-Andreas Kaulvers zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. Seine Vertreterin ist Frau Christine Behle. Mit Wirkung zum 14. Oktober 2013 hat Herr Frank Schäfer sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. Als Ersatzmitglied ist Herr Reiner Thau am 15. Oktober 2013 in den Aufsichtsrat nachgerückt. Mit Wirkung zum 31. Dezember 2013 hat Herr Uwe Beckmeyer sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. Die Wahl eines Aufsichtsratsmitglieds zur Ergänzung der Anteilseignervertreter ist Gegenstand der Hauptversammlung der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– am 30. Mai 2014.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Neben dem gemäß § 27 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz zwingend zu bildenden Ausschuss hat der Aufsichtsrat einen Prüfungsausschuss, einen Personalausschuss sowie einen Investitionsausschuss gebildet. Die Mitglieder der vom Aufsichtsrat gebildeten Ausschüsse sind im Anhang aufgeführt.

Der Prüfungsausschuss besteht aus drei Vertretern der Anteilseigner und drei Arbeitnehmervertretern. Der im Berichtsjahr amtierende Vorsitzende des Prüfungsausschusses erfüllt die gesetzlichen Anforderungen an Unabhängigkeit und Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung, die bei einem Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses vorliegen müssen. Dieser Ausschuss tagt regelmäßig zwei Mal im Jahr. Zu seinen Aufgaben gehören die Prüfung des Rechnungslegungsprozesses sowie Fragen der Rechnungslegung des Unternehmens, sowie die Prüfung des vom Vorstand aufgestellten Jahres- und Konzernabschlusses, Lage- und Konzernlageberichts und des Vorschlags zur Verwendung des Bilanzgewinns der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877–. Auf der Grundlage der Berichte des Abschlussprüfers über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts sowie des Konzernabschlusses und Konzernlageberichts der Gesellschaft erarbeitet der Prüfungsausschuss Vorschläge für die Billigung der Abschlüsse durch den Aufsichtsrat. Der Prüfungsausschuss ist auch für die Beziehungen der Gesellschaft zum Abschlussprüfer zuständig. Der Ausschuss bereitet die Erteilung des Prüfungsauftrags an den von der Hauptversammlung gewählten Abschlussprüfer vor, regt Prüfungsschwerpunkte an und legt die Vergütung des Abschlussprüfers fest.

Ferner überwacht der Ausschuss die Unabhängigkeit, Qualifikation, Rotation und Effizienz des Abschlussprüfers.

Zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses zählt des Weiteren die Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Planung für das folgende Geschäftsjahr einschließlich der Ergebnis-, Bilanz-, Finanz- und Investitionsplanung.

Darüber hinaus befasst sich der Prüfungsausschuss mit dem internen Kontrollsystem des Unternehmens sowie mit den Verfahren zur Risikoerfassung, zur Risikokontrolle und zum Risikomanagement. Weiterhin ist der Prüfungsausschuss auch für Fragen der Compliance zuständig und behandelt bei jeder seiner Sitzungen neue Entwicklungen in diesem Bereich.

Der Personalausschuss ist paritätisch besetzt und besteht aus dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und dem stellvertretenden Vorsitzenden sowie sechs weiteren Aufsichtsratsmitgliedern. Der

Personalausschuss bereitet die Personalentscheidungen vor. Das Aufsichtsratsplenum beschließt über Bestellung und Widerruf der Bestellung von Vorstandsmitgliedern. Der Personalausschuss entscheidet anstelle des Plenums über die Anstellungsverträge der Mitglieder des Vorstands. Zudem berät er über die langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand.

Der Personalausschuss nimmt auch die Aufgaben des Nominierungsausschusses wahr. Dieser wird vorbereitend bei Wahlen der Vertreter der Anteilseigner zum Aufsichtsrat tätig. Er schlägt dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschlag an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten für die Wahl der Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner vor.

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben gemäß § 27 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz bildet der Aufsichtsrat einen Ausschuss, dem der Aufsichtsratsvorsitzende, sein Stellvertreter sowie je drei von den Aufsichtsratsmitgliedern der Arbeitnehmer und von den Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählte Mitglieder angehören.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2014 hat der Aufsichtsrat einen Investitionsausschuss gebildet. Dem Investitionsausschuss gehören sechs Mitglieder an, die mit je drei Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer des Aufsichtsrats besetzt sind. Den Vorsitz im Ausschuss führt der Vorsitzende des Aufsichtsrats. Dieser Ausschuss tagt nach Bedarf. Der Investitionsausschuss befasst sich mit der vorbereitenden Entscheidung und Beschlussfassung besonders definierter, eilbedürftiger Investitionsvorhaben.

Director's Dealings

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind nach § 15a Wertpapierhandelsgesetz grundsätzlich verpflichtet, eigene Geschäfte mit Aktien der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– oder sich darauf beziehende Finanzinstrumente offen zu legen.

Der Aktienbesitz der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder insgesamt beträgt weniger als 1 Prozent der von der Gesellschaft ausgegebenen Aktien. Angabepflichtige Käufe und Verkäufe haben im Berichtsjahr nicht stattgefunden

Übernahmerelevante Angaben nach § 315 Absatz 4 Handelsgesetzbuch

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Stimmrechte und Übertragung von Aktien

Das gezeichnete Kapital beträgt 9.984.000,00 EUR und ist eingeteilt in 3.840.000 stimmberechtigte auf den Namen lautende Stückaktien. Die Übertragung der Aktien bedarf gemäß § 5 der Satzung der Gesellschaft deren Zustimmung.

Jede Aktie gewährt eine Stimme. Beschränkungen oder Vereinbarungen zwischen Aktionären, die Stimmrechte betreffen, sind dem Vorstand der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT – Aktiengesellschaft von 1877– nicht bekannt. Eine Höchstgrenze für Stimmrechte eines Aktionärs oder Sonderrechte, insbesondere solche, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht. Damit ist das Prinzip "one share, one vote" vollständig umgesetzt.

Die Aktionäre nehmen ihre Mitverwaltungs- und Kontrollrechte in der Hauptversammlung wahr. § 19 der Satzung bestimmt, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um als Aktionär an der Hauptversammlung teilzunehmen und sein Stimmrecht auszuüben. Gegenüber der Gesellschaft gilt als Aktionär nur, wer als solcher im Aktienregister eingetragen ist.

Jeder im Aktienregister eingetragene Aktionär ist berechtigt, an der Hauptversammlung teilzunehmen, dort das Wort zu den jeweiligen Tagesordnungspunkten zu ergreifen und Auskunft über Angelegenheiten der Gesellschaft zu verlangen, soweit dies zur sachgemäßen Beurteilung eines Gegenstands der Tagesordnung erforderlich ist. Die Hauptversammlung beschließt insbesondere über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat, die Verwendung des Bilanzgewinns, Kapitalmaßnahmen, die Ermächtigung zu Aktienrückkäufen sowie Änderungen der Satzung.

Beteiligungen am Kapital, die 10 Prozent der Stimmrechte überschreiten

Aktionäre, deren Anteil am Grundkapital 10 Prozent überschreitet, sind die Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), die Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg –Girozentrale–, Bremen, und die Finanzholding der Sparkasse in Bremen, Bremen; Einzelheiten dazu finden sich im Anhang im Abschnitt Stimmrechtsmitteilungen. Für weitere Angaben zur Aktionärsstruktur verweisen wir auf den Wirtschaftsbericht.

Art der Stimmrechtskontrolle, wenn Arbeitnehmer am Kapital der Gesellschaft beteiligt sind und ihre Kontrollrechte nicht unmittelbar ausüben

Die BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– hat keine Mitarbeiteraktienprogramme aufgelegt. Soweit Mitarbeiter Aktien der Gesellschaft halten, unterliegen sie keiner Stimmrechtskontrolle. Es handelt sich hierbei um unwesentliche Anteile am Kapital der Gesellschaft.

Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern und die Änderung der Satzung

Wir verweisen hierzu auf die Erklärung zur Unternehmensführung.

Befugnisse des Vorstands zur Aktienaussgabe oder zum Aktienrückkauf

Der Vorstand ist derzeit durch die Hauptversammlung weder zur Aktienaussgabe noch zum Aktienrückkauf ermächtigt.

Wesentliche Vereinbarungen, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen, und Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots

Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen, wurden nicht getroffen.

Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots.

Vergütungsbericht

Vergütung des Vorstands

Der Aufsichtsrat berät und beschließt auf Vorschlag des Personalausschusses über das Vergütungssystem für den Vorstand einschließlich der wesentlichen Vertragselemente und überprüft es regelmäßig. Kriterien für die Angemessenheit der Vorstandsvergütung sind die Aufgaben und die persönliche Leistung des jeweiligen Vorstandsmitglieds, die wirtschaftliche und finanzielle Lage, die Größe und die globale Ausrichtung des Unternehmens sowie die nachhaltige Unternehmensentwicklung. Die Vergütung ist so bemessen, dass sie im internationalen und nationalen Vergleich wettbewerbsfähig ist und damit einen Anreiz für engagierte und erfolgreiche Arbeit bietet. Der Personalausschuss überprüft regelmäßig, ob die Vorstandsvergütung angemessen ist, und berücksichtigt dabei Ergebnis, Branche und Zukunftsaussichten des Unternehmens.

In seiner Sitzung am 17. September 2010 hatte der Aufsichtsrat auf Vorschlag des Personalausschusses dem an das im August 2009 in Kraft getretene Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) angepassten Vergütungssystem für Vorstände der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– einstimmig zugestimmt. Neue und bestehende Vorstandsverträge wurden unabhängig von den bestehenden Vertragslaufzeiten einvernehmlich und einheitlich für alle Vorstandsmitglieder mit Wirkung ab dem 1. Januar 2011 auf dieses System umgestellt. Das neue System wurde gemäß § 120 Absatz 4 Aktiengesetz durch die Hauptversammlung 2011 gebilligt.

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf die seit dem 1. Januar 2011 geltende Vergütungssystematik:

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus dem Jahresgrundgehalt, der variablen Jahrestantieme und der variablen nachhaltigen Tantieme.

Das Grundgehalt wird als erfolgsunabhängige Vergütung monatlich anteilig gezahlt. Darüber hinaus sieht die Vergütungsregelung der Vorstandsmitglieder übliche Nebenleistungen wie die Stellung eines Dienstwagens oder Kostenerstattung einer Gesundheitsvorsorgeuntersuchung vor. Die Nebenleistungen beinhalten auch die Übernahme der Prämien für eine angemessene Vermögensschadenhaftpflichtversicherung. Darüber hinaus besteht für die Mitglieder des Vorstands eine eigenständige Selbstbehaltsversicherung in der gemäß § 93 Absatz 2 Satz 3 Aktiengesetz vorgeschriebener Höhe, die den Bedingungen des D & O Hauptversicherungsvertrags folgt. Zusätzlich erhalten Mitglieder des Vorstands für Aufsichtsrats Tätigkeiten bei Konzerngesellschaften Vergütungen.

Neben dem jährlichen Festgehalt sehen die Verträge eine vom Ergebnis des Konzerns vor Steuern abhängige variable Vergütung vor, die für den Gesamtvorstand auf maximal 3,5 Prozent des Konzernergebnisses vor Ertragsteuern (EBT) begrenzt ist. Aus dem verfügbaren Tantiemebudget erhalten die Vorstände eine Jahrestantieme, die durch Höchstbeträge begrenzt ist, über die der Personalausschuss entscheidet und dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung empfiehlt.

Sofern das Tantiemebudget nach Gewährung der variablen Jahrestantieme noch nicht ausgeschöpft ist, steht der verbleibende Restbetrag für die variable nachhaltige Tantieme zur Verfügung. Diese wird in Abhängigkeit von der Erreichung des Konzernergebnisses vor Steuern (EBT) in den drei Folgejahren auf Basis der im Aufsichtsrat verabschiedeten Planung gewährt. Weiteres Kriterium ist das Erreichen des Return on Capital Employed (ROCE) auf Basis der mit dem Aufsichtsrat vereinbarten Dreijahresplanung. Damit stimmen die Kriterien für die Gewährung der Tantieme als Leistungsanreiz mit den im Konzern verwendeten Steuerungskennzahlen überein.

Die Auszahlung der variablen nachhaltigen Vergütung erfolgt jeweils im dritten Folgejahr, sofern die Kriterien der Nachhaltigkeit erfüllt sind. Die nachhaltige Tantieme wird aus dem verfügbaren Tantiemebudget gewährt und ist durch Höchstbeträge begrenzt, über die der Personalausschuss entscheidet und dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung empfiehlt. Bei Nichterreichung der Kriterien kann die variable nachhaltige Vergütung entsprechend prozentual gekürzt werden.

Vorstandsverträge, die mit Wirkung ab dem 1. Januar 2011 abgeschlossen worden sind, sehen für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund eine Abfindungszahlung von zwei Jahresvergütungen vor. Sofern die Restlaufzeit des Vertrags weniger als zwei Jahre beträgt, ist die Abfindung zeitanteilig zu berechnen; die Abfindung beträgt in diesem Fall jedoch mindestens eine Jahresvergütung. Die Höhe der Abfindung bestimmt sich grundsätzlich nach der Summe aus Grundgehalt und variabler Jahrestantieme ohne Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen für das letzte volle Geschäftsjahr vor dem Ende des Anstellungsvertrags. Generelle Entschädigungsvereinbarungen für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit bestehen nicht. Die Vorstandsmitglieder Manfred Kuhr und Dr.-Ing. Bernd Lieberoth-Leden haben als Abfindung für die Restlaufzeit ihrer Anstellungsverträge die vereinbarte Festvergütung sowie eine anteilige Jahrestantieme für das Geschäftsjahr 2013 erhalten. Dafür wurde im Vorjahr entsprechend Vorsorge getroffen.

Die laufenden Bezüge der einzelnen Mitglieder des Vorstands stellen sich im Berichtsjahr und im Vorjahr wie folgt dar:

Bezüge des Vorstands (TEUR)	2013				2012			
	feste Bezüge	sonstige Vergü- tungen	variable Bezüge 1,2	Gesamt	feste Bezüge	sonstige Vergü- tungen	variable Bezüge 1,2	Gesamt
Detthold Aden	252	18	188	458	605	42	450	1.097
Jens Bieniek	193	15	102	310	0	0	0	0
Michael Blach	193	14	102	309	0	0	0	0
Frank Dreeke	490	38	225	753	0	0	0	0
Manfred Kuhr ³	424	16	287	727	424	40	300	764
Dr.-Ing. Bernd Lieberoth- Leden ⁴	330	8	175	513	330	13	300	643
Hartmut Mekelburg	330	22	175	527	330	22	300	652
Hillert Onnen	138	15	116	269	330	34	300	664
Emanuel Schiffer ⁵	458	36	282	776	458	60	300	818
Andreas Wellbrock	193	9	102	304	0	0	0	0
	3.001	191	1.754	4.946	2.477	211	1.950	4.638

¹ Die ausgewiesenen variablen Bezüge basieren auf dem Geschäftserfolg des jeweiligen Berichtsjahres.

² Die Darstellung der erfolgsabhängigen Bezüge basiert auf dem Geschäftserfolg des jeweiligen Berichtsjahrs.

³ Für die vorzeitige Beendigung der Tätigkeit sind feste und variable Bezüge in Höhe von TEUR 410 zugesagt worden.

⁴ Für die vorzeitige Beendigung der Tätigkeit sind feste und variable Bezüge in Höhe von TEUR 243 zugesagt worden.

⁵ Die Erstattung der Beträge erfolgt in voller Höhe durch EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG

Den Mitgliedern des Vorstands wurden Pensionsansprüche eingeräumt, die zum Teil gegen Gesellschaften des BLG-Konzerns (BLG) bestehen. Im Übrigen richten sich die Ansprüche gegen Dritte. Für Zwecke der Vergleichbarkeit werden diese Ansprüche hier ausgewiesen. Pensionsverpflichtungen gegenüber ehemaligen Vorstandsmitgliedern richten sich ebenfalls gegen Dritte. Pensionsansprüche von Herrn Aden richten sich ausschließlich gegen die BLG.

Die derzeit tätigen Mitglieder des Vorstands sind grundsätzlich berechtigt, nach Ausscheiden aus dem BLG-Konzern Pensionsleistungen zu beziehen, jedoch nicht vor Erreichen des 63. Lebensjahres. Leistungsorientierte Versorgungszusagen aus der Zeit vor dem 01. Januar 1998 bestehen gegen Dritte. Der jährliche Pensionsanspruch aus leistungsorientierten Versorgungszusagen beträgt zwischen 40 und 60 Prozent vom ruhegeldfähigen Jahreseinkommen, das deutlich unterhalb des jeweiligen Jahresgrundgehalts (feste Vergütung eines Vorstands) liegt. Die ruhegeldfähigen Jahreseinkommen der Vorstände werden analog zu den Tarifierhöhungen des ZDS Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe angepasst.

Für Herrn Mekelburg besteht ergänzend eine ähnlich bemessene leistungsorientierte Versorgungszusage der BLG. Für die Herren Michael Blach, Frank Dreeke und Dr.-Ing. Lieberoth-Leden bestehen keine Versorgungszusagen.

Versorgungszusagen ¹ (TEUR)	Barwert der Pensions- verpflichtung		Zuführung insgesamt	Marktwert der Rück- deckungsversicherung		Zuführung insgesamt
	31.12.2013	31.12.2012 (angepasst)	2013	31.12.2013	31.12.2012 (angepasst)	2013
Detthold Aden ²	1.727	2.548	135	2.034	2.825	130
davon BLG	1.727	2.548	135	2.034	2.825	130
davon Dritte	0	0	0	0	0	0
Jens Bieniek	106	94	12	61	53	8
davon BLG	106	94	12	61	53	8
davon Dritte	0	0	0	0	0	0
Michael Blach	0	0	0	0	0	0
davon BLG	0	0	0	0	0	0
davon Dritte	0	0	0	0	0	0
Frank Dreeke	0	0	0	0	0	0
davon BLG	0	0	0	0	0	0
davon Dritte	0	0	0	0	0	0
Manfred Kuhr	1.820	1.721	0	0	0	0
davon BLG	0	0	0	0	0	0
davon Dritte	1.820	1.721	0	0	0	0
Dr.-Ing. Bernd Lieberoth- Leden	0	0	0	0	0	0
davon BLG	0	0	0	0	0	0
davon Dritte	0	0	0	0	0	0
Hartmut Mekelburg	1.382	1.263	52	557	471	86
davon BLG	699	647	52	557	471	86
davon Dritte	683	616	0	0	0	0
Hillert Onnen	1.827	1.751	0	0	0	0
davon BLG	0	0	0	0	0	0
davon Dritte	1.827	1.751	0	0	0	0
Emanuel Schiffer	3.189	2.850	0	0	0	0
davon EUROGATE	1.007	896	0	0	0	0
davon Dritte	2.182	1.954	0	0	0	0
Andreas Wellbrock	91	81	10	41	49	8
davon BLG	91	81	10	41	49	8
davon Dritte	0	0	0	0	0	0
	10.142	10.308	209	2.693	3.398	232

¹ Die Angaben beziehen sich auf die nach handelsrechtlichen Vorschriften ermittelten Bar- und Marktwerte

² Zum 31. Dezember 2013 wird abweichend zum Vorjahr eine Versorgungszusage in Höhe von TEUR 929 unter den sonstigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

Darüber hinaus ist es Vorstandsmitgliedern möglich, leistungsorientierte Versorgungszusagen durch Entgeltumwandlungen zu erwerben.

Zum 31. Dezember 2013 sind Vorstandsmitgliedern wie im Vorjahr keine Kredite oder Vorschüsse gewährt worden. Im Berichtsjahr erfolgten keine Darlehensablösungen. Ebenso wurden wie im Vorjahr keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Vergütung des Aufsichtsrats

Die Vergütung des Aufsichtsrats ist in § 17 der Satzung der BREMER LAGERHAUSGESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– geregelt. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhält 5.000,00 EUR, der Vorsitzende das Dreifache, sein Stellvertreter sowie der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und der Vorsitzende des Personalausschusses, sofern er nicht zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrats ist, das Doppelte des Betrages. Mitglieder des Prüfungsausschusses und des Personalausschusses erhalten zusätzlich 1.000,00 EUR pro Jahr. Mitglieder des Aufsichtsrats, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat angehören, erhalten die Vergütung zeitanteilig. Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Auf-

sichtsrats eine auf den Unternehmenserfolg bezogene variable Vergütung. Diese errechnet sich in Abhängigkeit vom Konzernergebnis (EBT) wie folgt: übersteigt das Konzernergebnis den Betrag von 20 Mio. EUR, erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats 0,2 Prozent des Konzernergebnisses. Von diesem Betrag erhält das einzelne Mitglied des Aufsichtsrats 1/20. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält 3/20, sein Stellvertreter sowie der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und der Vorsitzende des Personalausschusses, sofern er nicht zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrats ist, 2/20 dieses Betrags.

Zusätzlich erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats 500,00 EUR pro Sitzung, gegebenenfalls darüber hinausgehende Aufwendungen werden in der nachgewiesenen Höhe erstattet.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2013 wie folgt vergütet:

Bezüge des Aufsichtsrats (TEUR)	2013					Gesamt
	Fixe Bezüge	Variable Bezüge ²	Ausschuss- tätigkeit	Sitzungs- geld	Sons- tiges ³	
Dr. Stephan-Andreas Kaulvers	15	6	1	5	10	37
Christine Behle	6	2	1	3	0	12
Erhard Ott	4	2	0	2	0	8
Uwe Beckmeyer	5	2	0	2	0	9
Karl-Heinz Dammann	5	2	1	4	9	21
Melf Grantz	5	2	1	5	0	13
Martin Günthner ¹	5	2	1	5	0	13
Wolfgang Lemke	5	2	2	5	0	14
Karoline Linnert ¹	5	2	1	3	9	20
Dr. Klaus Meier	5	2	1	4	0	12
Dr. Tim Neseemann	5	2	1	3	0	11
Dirk Reimers	5	2	1	3	0	11
Frank Schäfer	4	2	1	2	8	17
Dieter Schumacher	5	2	0	3	0	10
Gerrit Schützenmeister	5	2	0	3	0	10
Dieter Strerath	5	2	1	5	0	13
Reiner Thau	1	1	0	0	3	5
Dr. Patrick Wendisch	10	4	1	3	0	18
	100	41	14	60	39	254

¹ Gemäß § 5a des Senatsgesetzes der Bremischen Bürgerschaft besteht eine Ablieferungspflicht für Vergütungen aus der Aufsichtsrats-tätigkeit.

² Die Darstellung der erfolgsabhängigen Bezüge basiert auf dem Geschäftserfolg des jeweiligen Berichtsjahrs.

³ konzerninterne Aufsichtsratsmandate

Im Vorjahr erhielt der Aufsichtsrat Bezüge in Höhe von insgesamt 326 TEUR, die mit 100 TEUR auf fixe und mit 97 TEUR auf variable Bestandteile entfielen. Die Sitzungsgelder trugen mit 81 TEUR, die Bezüge für Ausschusstätigkeiten mit 14 TEUR und die Bezüge für konzerninterne Aufsichtsratsmandate mit 34 TEUR zur Gesamtsumme bei.

Zum 31. Dezember 2013 sind Mitgliedern des Aufsichtsrats wie im Vorjahr keine Kredite oder Vorschüsse gewährt worden. Im Berichtsjahr erfolgten keine Darlehensablösungen. Ebenso wurden wie im Vorjahr keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen. Reisekosten wurden im üblichen Maße erstattet.

Forschung und Entwicklung

Das Geschäftsmodell des BLG-Konzerns erfordert keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Gleichwohl haben technische Innovationen und vor allem Prozessinnovationen für uns einen hohen Stellenwert, um so unsere Kunden noch erfolgreicher machen zu können.

Rechtliche und wirtschaftliche Einflussfaktoren

Der BLG-Konzern muss eine Vielzahl von nationalen und internationalen Rechtsvorschriften beachten. Neben den öffentlich-rechtlichen Regelungen sind für uns insbesondere das Kapitalmarktrecht, das Arbeitsrecht einschließlich Arbeitssicherheits- und Gesundheitsrecht, das Transport- und Zollrecht sowie das Wettbewerbsrecht relevant. Zu den für den BLG-Konzern wesentlichen wirtschaftlichen Einflussfaktoren zählen insbesondere Tarifabschlüsse in Deutschland, da ein Großteil der Belegschaft in Deutschland tätig ist und der Personalaufwand für eigenes sowie Fremdpersonal die wesentliche Kostenposition darstellt. Da unser Geschäftsmodell in allen Geschäftsbereichen zudem kapitalintensiv ist, kommt den Kapitalkosten ebenfalls eine hohe Bedeutung zu.

Konzernsteuerung

Der Konzern wurde bis einschließlich des Berichtsjahres durchgängig für alle rechtlichen Einheiten auf Basis der International Financial Reporting Standards (IFRS) nach dem Ergebnis vor Ertragssteuern (EBT) und dem Return on Capital employed (ROCE) gesteuert. Zusammen mit einem Unternehmensberater wurde ein Kennzahlensystem zur Konzernsteuerung entwickelt, das beginnend mit dem Geschäftsjahr 2014 konzernweit angewendet wird. Danach werden die Kennzahlen zur Konzernsteuerung EBT und ROCE um das EBIT (operative Ergebnis), die EBIT-Marge sowie den Free-Cash-Flow (FCF) ergänzt.

Wirtschaftsbericht

Rahmenbedingungen¹

Die Weltwirtschaft expandierte 2013 nur sehr verhalten. Die schwache Konjunktur in einigen Ländern des Euro-Raums, das geringe Wachstumstempo in Nordamerika und die relativ zurückhaltende Wachstumsdynamik der Schwellenländer ließen lediglich einen Zuwachs des globalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 2,9 Prozent zu. Vor allem dank besserer Perspektiven in einigen Ländern der Eurozone und in Nordamerika erwarten Experten für das laufende Jahr 2014 einen Anstieg des BIP um 3,6 Prozent.²

Zu den wesentlichen Faktoren, die die wirtschaftliche Entwicklung beeinflussen, zählen nach wie vor die hohe Staatsverschuldung in wichtigen Volkswirtschaften, Währungsschwankungen, die hohe Arbeitslosigkeit in vielen Industrieländern sowie politische Unruhen in Teilen der arabischen Welt. Als wichtigster Treiber für die weltweite Konjunktorentwicklung in den kommenden Jahren gilt unverändert das strukturelle Wachstum in aufstrebenden Volkswirtschaften. Darüber hinaus dürften die globalen Megatrends Energie, Umwelt, Verkehr und Gesundheit langfristig für große Wachstumsimpulse sorgen.

¹ Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose (Hrsg.): Herbst 2013 „Konjunktur zieht an - Haushaltsüberschüsse sinnvoll nutzen“, Gemeinschaftsdiagnose Herbst 2013, 15. Oktober 2013, Kiel

² World Economic Outlook Database, Februar 2014 des Internationalen Währungsfonds, Merkmale NGDPD und NGDP_RPCH

Bruttoinlandsprodukt wächst 2013 um 0,4 Prozent

Das deutsche Wirtschaftswachstum ist trotz zunehmender Belastungen und Risiken aus dem In- und Ausland robust. Wegen des schwachen Winterhalbjahres ist die durchschnittliche Wachstumsrate für das Jahr 2013 jedoch erheblich vorbelastet und beträgt 0,4 Prozent.

Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft ist jedoch hoch. Die deutsche Wirtschaft wächst damit, wie schon bisher, spürbar kräftiger als der Durchschnitt der Eurozone. Die konjunkturelle Dynamik wird vor allem durch die Binnennachfrage getragen. Angesichts der laufenden Entwicklungen der verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte und einer moderaten Preisniveauentwicklung spielen die privaten Konsumausgaben und die privaten Wohnungsbauinvestitionen eine tragende Rolle.³

Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Logistik-Branche ist als wichtige Verbindung zwischen Produzenten, Handel und Konsumenten stark konjunkturabhängig. Infolge der starken Vernetzung logistischer Prozesse können lokale Störungen zu globalen Auswirkungen führen.

Die Branche profitiert dabei von der steigenden Nachfrage nach Logistikdienstleistungen, die durch die andauernde Globalisierung der Wirtschaft und den boomenden Handel über das Internet sowie die hohe Retourenquote im Business-to-Customer-Geschäft zusätzlich begünstigt wird. Insoweit ist die Logistikbranche, wie auch das Geschäftsmodell des BLG-Konzerns, stark konjunkturabhängig.

Herausforderungen der Logistik-Branche bestehen insbesondere im Zusammenhang mit der demografischen Entwicklung, vor allem in Deutschland, und damit einhergehend mit der Verfügbarkeit gut ausgebildeter Arbeitskräfte, notwendigen Infrastrukturinvestitionen, neuen Technologien, der Dynamik der Weltwirtschaft und Globalisierung, der Dienstleistungserweiterung sowie den Auswirkungen der energiepolitischen Wende. Zusätzlich werden von den Logistik-Unternehmen im Rahmen von Logistikauslagerungen hohe Investitionsbereitschaft und Innovationskraft erwartet. Ein Schwerpunkt der Investitionen liegt dabei in Umschlags-, Distributions- und Kommissionierungszentren in verkehrsgünstigen Lagen. Da Verträge mit Kunden in der Regel nur Laufzeiten von wenigen Jahren aufweisen, werden die Flächen und Umschlagsgeräte häufig gemietet oder geleast. Hierbei werden langfristige Kapitalbindungen vermieden und die Flexibilität des Logistikdienstleisters stark erhöht. Aufgrund der steigenden Kundenanforderungen hat sich auch der Einsatz von Informations- und Kommunikationstechniken, für einen durchgängigen Informationsfluss entlang der Prozessketten, in der Logistik-Branche deutlich ausgeweitet.

Für das Jahr 2013 hat die Transport- und Logistikbranche vor dem Hintergrund der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ein moderates Wachstum zu verzeichnen, bei anhaltendem Preisdruck seitens der verladenden Wirtschaft. Wesentliche Belastungen ergeben sich hier weiterhin durch hohe Energiepreise, die sich nur langsam abschwächende europäische Staatsschuldenkrise, durch steigende hoheitliche Abgaben sowie durch sich nur schleppend entwickelnde Infrastrukturvorhaben.

Die Einschätzungen zur Geschäftsentwicklung sind gemäß BVL/IfW Logistik-Indikator gestützt durch eine gute Kapazitätsauslastung und angemessene Nachfrage im In- und Ausland. Auch das SCI Logistik-Barometer Dezember 2013⁴ berichtet über eine starke Kapazitätsauslastung in den letzten Monaten des Berichtsjahres geht, jedoch für das erste Quartal 2014 von leicht gedämpfter Stimmung aufgrund saisonaler Schwankungen aus.

³ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Hrsg.): Jahreswirtschaftsbericht 2013 – „Wettbewerbsfähigkeit – Schlüssel für Wachstum und Beschäftigung in Deutschland und Europa“, Januar 2013, Berlin

⁴ SCI Verkehr GmbH (Hrsg.): SCI/LOGISTIKBAROMETER September 2013 „Geschäftsklima der Logistik erholt sich weiter.“, 15. September 2013, Köln

Der Umsatz der Logistik-Branche in Deutschland übertraf im Jahr 2013 mit rund 230 Mrd. EUR das bisherige Rekordjahr 2011, in dem der Umsatz bei 220 Mrd. EUR lag. Damit ist der deutsche Logistikmarkt mit Abstand der größte Teilmarkt in Europa. Neben der wirtschaftlichen Stärke und der großen Bevölkerung ist die Bedeutung des deutschen Marktes unter anderem darauf zurückzuführen, dass ein großer Anteil der Wirtschaftsleistung auf Industrie und Handel entfällt. Weitere Ursachen sind der traditionell hohe Exportanteil, die zentrale Lage in Europa und die daraus abgeleitete Drehscheibenfunktion. Auch die Qualität der Verkehrsinfrastruktur und die hohe logistische Kompetenz tragen zur Attraktivität des Logistikstandorts Deutschland bei.⁵



Dies geht auch aus dem von der Weltbank alle zwei Jahre berechneten Logistics Performance Index (LPI) hervor, der Deutschland in 2014 wiederholt als den führenden Logistikstandort ausweist. Zur Berechnung des Gesamtwerts werden sechs Kategorien auf einer Skala von 1 bis 5 bewertet. In den Kategorien Infrastruktur (Infrastructure), Nachverfolgung (Tracking and Tracing), Logistikqualität und -kompetenz (Logistics Quality and Competence) sowie Zoll (Customs) befindet sich Deutschland unter den Top 3 und erreichte einen Gesamtwert von 4,12.

Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Trotz gestiegener Umsatzerlöse in allen Geschäftsbereichen in einem unverändert volatilen Marktumfeld und bei verhaltener konjunktureller Dynamik ist die Ergebnissituation nur bedingt zufriedenstellend.

Das Geschäftsjahr 2013 wurde maßgeblich von der Neuordnung unseres Beteiligungsportfolios in der Ukraine belastet. Darüber hinaus hat das bereinigte operative Ergebnis vor dem Hintergrund eines anhaltenden Preisdrucks in allen Geschäftsbereichen bei gleichzeitigen Kostensteigerungen und Anfangsbelastungen neuer Geschäfte unter dem Vorjahresniveau gelegen. Aufgrund der mengenbedingten Zuwächse, konsequenter Prozessoptimierungen und durch das gezielte Ausschöpfen von Einsparpotenzialen sehen wir die wirtschaftliche Lage und Entwicklung mit einer optimistischen Grundhaltung als herausfordernd und stabil an.

⁵ Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.: www.bvl.de, 27. Februar 2014

Geschäftsverlauf

Ertragslage

Umsatzerlöse nach Segmenten (in TEUR)	2013	2012	Veränderung	
			absolut	prozentual
AUTOMOBILE	434.683	419.069	15.614	3,7
CONTRACT	421.986	405.322	16.664	4,1
CONTAINER	328.606	327.067	1.539	0,5
Überleitung	-5.406	-7.066	1.660	-23,5
Konzern gesamt	<u>1.178.869</u>	<u>1.144.392</u>	<u>35.477</u>	<u>3,1</u>

Im Geschäftsjahr 2013 konnte der Konzernumsatz gegenüber dem Vorjahr um 35,5 Mio. EUR auf nunmehr 1.179,9 Mio. EUR erneut gesteigert werden. Dies ist im Wesentlichen auf Zuwächse in den Geschäftsbereichen AUTOMOBILE und CONTRACT zurückzuführen.

Der Anstieg der Umsatzerlöse um 15,6 Mio. EUR auf 434,7 Mio. EUR im Geschäftsbereich AUTOMOBILE resultiert insbesondere aus gestiegenen Pkw-Umschlagsvolumen, welche weiterhin deutlich durch den Export bestimmt werden. Die Steigerung der Umsätze im Geschäftsbereich CONTRACT um 16,7 Mio. EUR auf 422,0 Mio. EUR entfällt hingegen vor allem auf Geschäftsausweitungen mit Bestandskunden.

Kennzahlen zur Ertragslage		2013	2012	Veränderung	
				absolut	prozentual
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.179,9	1.144,4	35,5	3,1
Umsatzrendite ¹	%	4,3	5,6	-1,3	-24,2
EBIT ²	Mio. EUR	50,3	64,4	-14,1	-21,9
EBT	Mio. EUR	20,2	48,6	-28,4	-58,4
Konzernperiodenergebnis	Mio. EUR	2,0	41,2	-39,2	-95,1
Ergebnis je Aktie	EUR	0,59	0,69	-0,1	-14,5

EBIT nach Segmenten (in TEUR)	2013	2012	Veränderung	
			absolut	prozentual
AUTOMOBILE ²	9.780	21.917	-12.137	-55,4
CONTRACT	15.672	17.643	-1.971	-11,2
CONTAINER	38.548	39.716	-1.168	-2,9
Überleitung ²	-13.704	-14.882	1.178	-7,9
Konzern gesamt ²	<u>50.296</u>	<u>64.394</u>	<u>-14.098</u>	<u>-21,9</u>

¹ bezogen auf das bereinigte EBIT

² In 2013 bereinigt um Sondereffekte aus der Neuordnung unseres Engagements der Gesellschaften BLG ViDi LOGISTICS TOW, Kiew, Ukraine, und E.H. Harms Automobile Logistics Ukraine TOW, Kiew, Ukraine.

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT) des Konzerns ist gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum um 14,1 Mio. EUR auf 50,3 Mio. EUR gesunken. Für das Geschäftsjahr 2013

errechnet sich damit eine auf das EBIT bezogene Umsatzrendite von 4,3 Prozent (Vorjahr: 5,6 Prozent).

Die aktuelle wirtschaftliche und politische Situation in der Ukraine waren der Anlass, die Neuordnung unserer Aktivitäten in der Ukraine vorzubereiten. Die zum 31. Dezember 2013 insgesamt fehlenden Perspektiven sowie die negativen Ertragsaussichten führten zur vollständigen Wertberichtigung der Vermögenswerte der ukrainischen Gesellschaften von insgesamt 16,6 Mio. EUR. Darüber hinaus wurde eine Drohverlustrückstellung von 2,1 Mio. EUR für die Risiken aus der Inanspruchnahme aus einer Bürgschaft gebildet. Vor dem Hintergrund des Verlustes der faktischen Beherrschung wurde die BLG ViDi LOGISTICS TOW, Kiew/Ukraine und die E. H. Harms Automobile Logistics Ukraine TOW, Kiew/Ukraine zum 31. Dezember 2013 entkonsolidiert.

Im Vergleich zu den Umsatzerlösen ist der Materialaufwand mit 5,0 Mio. EUR auf 551,4 Mio. EUR nur leicht gestiegen.

Der Personalaufwand belief sich im Berichtsjahr auf 399,9 Mio. EUR (Vorjahr: 370,6 Mio. EUR). Ursächlich für den Anstieg ist der Personalaufbau um 614 auf 7.786 Mitarbeiter. Darüber hinaus wurde auch im Geschäftsjahr 2013 zur Deckung des Personalbedarfs verstärkt auf den Einsatz von Fremdpersonal zurückgegriffen. Der Aufwand für Fremdpersonal hat sich daher von 151,3 Mio. EUR auf 171,4 Mio. EUR erhöht.

Die planmäßigen Abschreibungen sind im Geschäftsjahr 2013 ebenfalls gestiegen. Deren Anstieg resultiert aus gestiegenen Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen.

Der um Sondereffekte aus der Neuordnung unseres Engagement in der Ukraine bereinigte Saldo aus sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen erhöhte sich um 11,1 Mio. EUR auf 110,0 Mio. EUR und steht insbesondere im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen im Geschäftsbereich AUTOMOBILE und mit Neugeschäften im Geschäftsbereich CONTRACT.

Der Rückgang des bereinigten EBIT um 14,1 Mio. EUR resultiert überwiegend (12,1 Mio. EUR) aus dem Rückgang des bereinigten EBIT im Geschäftsbereich AUTOMOBILE.

Das Finanzergebnis hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr deutlich um 4,3 Mio. EUR auf -11,4 Mio. EUR verbessert. Hiervon entfielen 2,8 Mio. EUR auf das Zinsergebnis und 1,5 Mio. EUR auf das Beteiligungsergebnis.

In der aktuellen Niedrigzinsphase hat der Konzern im Berichtsjahr seinen kurzfristigen Finanzierungsbedarf fristenkongruent durch kurzfristige, niedrigverzinsliche Kontokorrentkredite gedeckt. Im langfristigen Finanzierungsbereich wurden im Berichtszeitraum hochverzinsliche Altdarlehen durch Tilgungen und eine vorzeitige Ablösung deutlich abgebaut. Neu aufgenommene langfristige Finanzkredite konnten durch geringere Kreditmargen und attraktive Zinsabsicherungen auf niedrigem Niveau fixiert werden. Damit konnten die gezahlten Zinsen gegenüber dem Vorjahr nochmals gesenkt werden. Die Einzahlungen aus der Aufnahme langfristiger Finanzkredite erfolgten zu großen Teilen Mitte des Geschäftsjahres 2012. Die zugehörigen Zinsbelastungen haben das Zinsergebnis 2013 beeinflusst.

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) verminderte sich deutlich um 28,5 Mio. EUR auf 20,2 Mio. EUR und wurde maßgeblich mit 18,7 Mio. EUR durch die Sondereffekte aus der Neuordnung unseres Ukraine-Engagements beeinflusst.

Die Ertragsteuern des Jahres 2013 betragen 18,1 Mio. EUR (Vorjahr: 7,4 Mio. EUR). Im Steueraufwand sind Risiken aus der steuerlichen Betriebsprüfung mit 6,5 Mio. EUR enthalten. Die Risiken ergeben sich aufgrund unterschiedlicher Rechtsauffassungen im Zusammenhang mit der Berücksichtigung von Aufwendungen für die Übertragung von Anteilen eines Teilkonzerns in 2004. Der Steueraufwand des Berichtsjahres wurde daneben im Wesentlichen durch die Bewertung von aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge sowie auf temporäre Differenzen beeinflusst. Im Wesentlichen wurde die Abwertung von aktiven latenten Steuern von steuerlichen Optimierungen und vereinzelt verminderten Ertragsaussichten beeinflusst. Weitere

Erläuterungen zu den Ertragsteuern können dem Konzernanhang unter Punkt 16 entnommen werden.

Der Konzernjahresüberschuss 2013 ist im Vergleich zum Vorjahr unter anderem aufgrund des deutlich erhöhten Steueraufwands um 39,2 Mio. EUR auf 2,0 Mio. EUR gesunken. Das Ergebnis je Aktie hat sich dementsprechend im Berichtsjahr um 0,10 EUR auf 0,59 EUR reduziert.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Wesentliche Kennzahlen		2013	2012	Veränderung	
				absolut	prozentual
Umsatzerlöse	Mio. EUR	434,7	419,1	15,6	3,7
Umsatzrendite ¹	%	2,2	5,2	-3,0	-57,7
EBIT ²	Mio. EUR	9,8	21,9	-12,1	-55,3
EBT	Mio. EUR	-12,4	17,7	-30,1	-170,1

¹ bezogen auf das bereinigte EBIT

² In 2013 bereinigt um Sondereffekte aus der Neuordnung unseres Engagements der Gesellschaften BLG ViDi LOGISTICS TOW, Kiew, Ukraine, und E.H. Harms Automobile Logistics Ukraine TOW, Kiew, Ukraine .

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE bietet in den Geschäftsfeldern Seehafenterminals, Inlandterminals, Intermodal und Osteuropa alle Dienstleistungen in der Fertigfahrzeuglogistik an, zum Beispiel Umschlag, Lagerung, technische Dienstleistungen sowie Speditions- und Transportlogistik per Schiene, Straße, Binnen- und Küstenschifffahrt. Damit ist die logistische Leistungspalette von den Fahrzeugherstellern bis zum Endkunden zum großen Teil abgedeckt.

Mit einem Fahrzeug-Handling von 7,5 Mio. Fahrzeugen konnte im Geschäftsjahr 2013 das Volumen gegenüber dem Vorjahr (7,4 Mio. Fahrzeuge) gesteigert und die Position des führenden Automobillogistikers in Europa gefestigt werden.

Die aktuelle wirtschaftliche und politische Situation in der Ukraine waren der Anlass, die Neuordnung unserer Aktivitäten in der Ukraine vorzubereiten. Die zum 31. Dezember 2013 insgesamt fehlenden Perspektiven sowie die negativen Ertragsaussichten führten zur vollständigen Wertberichtigung der Vermögenswerte der ukrainischen Gesellschaften von insgesamt 16,6 Mio. EUR. Vor dem Hintergrund des Verlustes der faktischen Beherrschung wurde die BLG ViDi LOGISTICS TOW, Kiew/Ukraine und die E. H. Harms Automobile Logistics Ukraine TOW, Kiew/Ukraine zum 31. Dezember 2013 entkonsolidiert.

Im Geschäftsfeld Seehafenlogistik ist das Pkw-Umschlagsvolumen auf konstant hohem Niveau und wird im Wesentlichen durch den Export bestimmt. Durch regelmäßig hohe Fahrzeugbestände war die Steuerung der operativen Abläufe immer wieder durch kurzfristig verfügbare Stellplätze und nicht durch definierte Standardprozesse bestimmt. Dies führte zu erhöhten Stundenverbräuchen in allen Teilbereichen des Pkw-Umschlags. Weiterhin führt die Rückführung von Fahrzeugen aus weiter entfernten Lagerflächen in die Operationsflächen zu nicht geplanten erhöhten Stundenverbräuchen in Teilbereichen des Pkw-Umschlags. Das Programm zur Effizienzsteigerung in Bremerhaven wird kontinuierlich mit externer Unterstützung und höchster Priorität umgesetzt. Sich hieraus ergebende notwendige Maßnahmen werden zurzeit mit den Arbeitnehmervertretern und ver.di verhandelt. Von Kundenseite aus, sowohl durch Reeder als auch Automobilproduzenten, sind wir einem konstanten Preisdruck ausgesetzt. Durch den steigenden Wettbewerb mit den Westhäfen konnten Kostensteigerungen, insbesondere im Bereich der Personalkosten, nicht im notwendigen Umfang durch entsprechende Preiserhöhungen aufgefangen werden. Das Umschlagsvolumen im Segment high & heavy war gegenüber dem Vorjahr rückläufig. Ursache hierfür ist ein temporärer weltweiter Rückgang der Nachfrage nach diesen Gütern. Bei technischen Dienstleistungen sind sowohl die Volumen als auch die technischen Wertschöpfungen an Import- und Exportfahrzeugen rückläufig. Teilweise entfallen Volumen für Fahrzeugwäsche und Entwachsung.

Im Geschäftsfeld Inlandterminals zeigt sich im AutoTerminal Duisburg der erwartete Mengenrückgang aus dem Verlust des Volumens eines Großkunden. Im AutoTerminal Kelheim werden durch hohe Lagerbestände und hoher Wertschöpfungstiefe aus technischen Dienstleistungen höherer Erträge erzielt.

Im Geschäftsfeld Intermodal konnten rückläufige Lkw-Transportvolumen im Wesentlichen über einen reduzierten Einsatz von Sub- und Fremdunternehmern aufgefangen werden. Die Verkehre im Netzwerk haben sich weitestgehend flächendeckend paargig gestaltet. Die zur Verfügung stehenden bis Ende 2013 stetig steigenden Waggonkapazitäten konnten nicht wie geplant ausgelastet werden. Hauptursache hierfür waren im Wesentlichen geringere Transportvolumen aus den osteuropäischen Werken von Großkunden.

Im Geschäftsfeld Spedition entwickelt sich das Volumen weiterhin positiv. Preisminderungen beim Hauptkunden konnten durch erhöhte Volumen überkompensiert werden.

Das EBIT im Geschäftsbereich AUTOMOBILE ist auch bereinigt um Sondereffekte aus der Neuordnung unseres Engagements in der Ukraine deutlich um 12,1 Mio. EUR auf 9,8 Mio. EUR gesunken. Ursächlich hierfür sind die anhaltenden strukturellen Herausforderungen am Standort Bremerhaven im Geschäftsfeld Seehafenterminals. Die nachhaltig deutlichen Verschiebungen zwischen Im- und Exportvolumen und dem damit einhergehenden Wegfall von margenstarken Technikdienstleistungen an Importfahrzeugen zeigen nochmal deutlich die Notwendigkeit des eingeleiteten Restrukturierungsprojekts auf. Die Erarbeitung umfangreicher Maßnahmenpläne konnte im Berichtsjahr abgeschlossen und mit ihrer Umsetzung begonnen werden. Die erforderliche intensive Auseinandersetzung mit diesen konjunkturellen Veränderungen hat das EBIT im Geschäftsjahr 2013 zusätzlich belastet. Die Umsetzungen zeigen in Teilbereichen aber bereits erste positive Effekte in der Produktivität.

Der Anstieg der Umsatzerlöse um 15,6 Mio. EUR wurde durch den Anstieg des Materialaufwands um 14,3 Mio. EUR und des Personalaufwands mit 7,2 Mio. EUR vollständig aufgezehrt. Der Saldo aus sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen hat sich ebenfalls deutlich negativ entwickelt (-5,6 Mio. EUR).

Geschäftsbereich CONTRACT

Wesentliche Kennzahlen		2013	2012	Veränderung	
				absolut	prozentual
Umsatzerlöse	Mio. EUR	422,0	405,3	16,7	4,1
Umsatzrendite	%	3,7	4,4	-0,7	-15,9
EBIT	Mio. EUR	15,7	17,6	-1,9	-10,8
EBT	Mio. EUR	13,0	14,7	-1,7	-11,6

Der Geschäftsbereich CONTRACT umfasst verschiedene logistische Dienstleistungen mit den Geschäftsfeldern Automotive, Industrielogistik, Offshore-Windenergie sowie Handels- und Seehafenlogistik.

Im Geschäftsfeld Automotive (Europa) sind die eingeleiteten Maßnahmen zur Prozess- und Qualitätsverbesserung in allen Standorten abgesichert und führen in Verbindung mit einem höheren Volumen zu nachhaltig positiven Ergebnissen.

Im Geschäftsfeld Automotive (Übersee) werden in den USA die eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Produktivität und Qualität in den Neugeschäften Teilekonsolidierung und SKD/CKD umgesetzt. Im Zeitablauf konnten bereits deutliche Verbesserungen in der Kostenstruktur realisiert werden. In Brasilien ist ein nachhaltig schwaches Volumen im Transport der

Motorräder zu verzeichnen, dennoch war die Entwicklung insgesamt zufriedenstellend. Die Geschäftsentwicklung in Südafrika ist in allen Bereichen sehr gut.

Im Geschäftsfeld Industrielogistik entwickeln sich die Bestandsgeschäfte an allen Standorten wie geplant und erwirtschaften insgesamt ein positives Ergebnis. Bei einem Neugeschäft in Butzbach konnte die geplante Produktivität noch nicht erreicht werden.

Im Bereich Windenergie wird die zweite Phase des Transports und des Umschlags der Tripoden aus dem Projekt Global Tech I umgesetzt. Die Mehrzahl der Tripoden wurde im ersten Halbjahr des Berichtsjahres umgeschlagen. Im zweiten Halbjahr 2013 reduzierte sich das Umschlagsvolumen merklich. Zusätzliche technische Dienstleistungen an den Tripoden, welche im ersten Halbjahr noch durch die BLG erbracht wurden, sind im zweiten Halbjahr 2013 ersatzlos entfallen. Eine weitere wesentliche Aktivität ist die Nearshore-Logistik (Konsolidierung von Bauteilen, ohne Gründungsstrukturen, für die Windenergieanlagen) des Projektes Global Tech I. Die Rotorsternblattmontage für das gleiche Projekt auf dem CT Wilhelmshaven ist angelaufen.

Die Geschäftsentwicklung im Geschäftsfeld Handelslogistik verläuft im Bereich der Bestandsgeschäfte wie geplant. Die Ergebnisse am Standort Bremen sind bestimmt durch den Anlauf eines Großprojektes. In diesem Zusammenhang haben sich unerwartet erhebliche Schwierigkeiten ergeben, die sich wesentlich auf die Ertragslage ausgewirkt haben.

Im Geschäftsfeld Hafenlogistik war ab dem 2. Halbjahr 2013 ein deutlicher Rückgang des Umschlagsvolumens zu verzeichnen. Begründet durch fehlende Projekte der Hersteller, konnten weniger Großrohre umgeschlagen werden.

Im Geschäftsbereich CONTRACT ist der Materialaufwand übereinstimmend mit dem Anstieg der Umsatzerlöse um 6,8 Mio. EUR ebenso wie der Saldo aus sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen um 4,3 Mio. EUR gestiegen.

Der Personalaufwand stieg dagegen deutlich überproportional um 20,0 Mio. EUR. Die Anlaufphasen von diversen Neugeschäften, insbesondere in den Geschäftsfeldern Automotive und Handelslogistik, sind für diese Entwicklung verantwortlich.

Geschäftsbereich CONTAINER

Wesentliche Kennzahlen		2013	2012	Veränderung	
				absolut	prozentual
Umsatzerlöse	Mio. EUR	328,6	327,1	1,5	0,5
Umsatzrendite	%	11,7	12,1	-0,4	-3,5
EBIT	Mio. EUR	38,5	39,7	-1,2	-3,0
EBT	Mio. EUR	33,5	30,3	3,2	10,6

Der Geschäftsbereich CONTAINER des BLG-Konzerns wird durch die Hälfte der Gesellschaftsanteile an dem Gemeinschaftsunternehmen EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG repräsentiert. Diese betreibt – teilweise mit Partnern – Containerterminals in Bremerhaven, Hamburg sowie Gioia Tauro, La Spezia, Salerno, Cagliari und Ravenna (alle Italien), Lissabon (Portugal) sowie in Tanger (Marokko) und Ust-Luga, Russland. Darüber hinaus ist die EUROGATE-Gruppe an der Betreibergesellschaft des deutschen Tiefwasser-Containerterminals in Wilhelmshaven beteiligt. Ferner ist die EUROGATE-Gruppe an mehreren Binnenterminals sowie Eisenbahnverkehrsunternehmen beteiligt.

Dieser Geschäftsbereich ist vor allem im Containerumschlaggeschäft aktiv. Als Sekundärdienstleistungen werden cargomodale Dienste wie Distribution und Lagerung von Gütern, intermodale Dienste wie Transporte von Seecontainern von und zu den Terminals sowie Reparaturen, Depothaltung und Handel von Containern und technische Serviceleistungen angeboten.

Die EUROGATE-Gruppe hat im Geschäftsjahr 2013 einen Umsatz von 657,2 Mio. EUR (Vorjahr: 654,1 Mio. EUR) erwirtschaftet. Aufgrund geplanter Anlaufverluste im Zusammenhang mit dem ersten vollen Betriebsjahr des Container-Terminals Wilhelmshaven und einem umschlagsbedingten Ergebnisrückgang der Containerterminals in Bremerhaven einerseits, sowie einem umschlagsbedingten Ergebnisanstieg des Containerterminals Hamburg andererseits wurde ein gegenüber dem Vorjahr nur leicht rückläufiges Betriebsergebnis (EBIT) von 77,1 Mio. EUR (Vorjahr: 79,8 Mio. EUR) erzielt. Der Teilkonzernjahresüberschuss ist jedoch insgesamt aufgrund eines deutlich verbesserten Zinsergebnisses sowie eines deutlich verbesserten Beteiligungsergebnisses von Auslandsbeteiligungen im Geschäftsjahr 2013 auf 61,9 Mio. EUR (Vorjahr: 54,6 Mio. EUR) gestiegen. Davon stellen quotal 50 Prozent den Geschäftsbereich CONTAINER des BLG-Konzerns dar.

Vergleich der Ertragslage mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2013

Unser prognostiziertes Ziel, im Geschäftsjahr 2013 für den BLG-Konzern einen Umsatz von 1,2 Mrd. EUR zu erreichen, haben wir eingehalten. Allerdings haben wir das geplante Ergebnis vor Steuern (EBT) von erneut über 40 Mio. EUR nicht erreicht. Ursächlich hierfür ist vor allem die unerwartete wirtschaftliche und politische Entwicklung in der Ukraine, die uns veranlasst hat, unser Engagement vollständig zu bereinigen. Diese Bereinigung hat das EBT im Geschäftsbereich AUTOMOBILE mit 16,6 Mio. EUR und das EBT im Bereich SERVICES mit 2,1 Mio. EUR deutlich abweichend zu unseren Planungen beeinflusst. Nach Bereinigung um diese Sondereffekte hätten wir ein EBT von 38,9 Mio. EUR erreicht und damit unser prognostiziertes Ziel um 3 Prozent unterschritten.

Von diesen Sondereffekten abgesehen, lagen unseren Prognosen Annahmen zugrunde, die teilweise von den eingetretenen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2013 abwichen.

Der Umsatzanstieg im Geschäftsbereich AUTOMOBILE ist geringer angestiegen, als erwartet. Im Hafenumschlag von high & heavy Gütern konnte das geplante Volumen, aufgrund der weltweit rückläufigen Produktion und Nachfrage in diesem Segment, nicht erreicht werden. Die erwarteten höheren Lagervolumen, hervorgerufen durch steigende Exportvolumen bei gleichbleibenden Schiffkapazitäten, haben Produktivitätsverluste in Bremerhaven verursacht. Die verbesserte Ausnutzung unserer Lkw-Kapazitäten hat wie erwartet nochmal zu deutlichen Ergebnisverbesserungen beigetragen. Unsere planmäßig gestiegenen Waggonkapazitäten konnten nicht sofort vollständig durch Spotverkehre ausgelastet werden.

Auch die Umsatzerlöse im Geschäftsbereich CONTRACT haben sich deutlich verhaltener entwickelt als im Vorjahr angenommen. Das Geschäftsfeld Automotive (Europa) hat sich erwartungsgemäß mit den hohen Steigerungsraten für die Teilelogistik der Automobilproduzenten erneut deutlich positiv entwickelt. Die akquirierten Neugeschäfte erwirtschaften die geplanten positiven Ergebnisbeiträge. Die erwarteten Unsicherheiten hinsichtlich der Entwicklung der Offshore-Branche haben entgegen unserer Einschätzung in 2013 Auswirkungen auf das Volumen und die Ergebnisbeiträge gehabt. Die Projektkosten und Produktivitätsverluste wegen Baumaßnahmen für das Neugeschäft Tchibo-Direct im Geschäftsfeld Handelslogistik konnten nur teilweise durch Zusatzgeschäfte bei Bestandskunden kompensiert werden.

Im Geschäftsbereich CONTAINER bewegen sich die Umsatzerlöse trotz des erwartungsgemäß vorherrschenden Wettbewerbsdrucks für die Containerterminals auf Vorjahresniveau.

Vermögenslage

Kennzahlen zur Vermögenslage		31.12.201	31.12.201	Veränderung	
		3	2	absolut	prozentual
Bilanzsumme	Mio. EUR	1.091,8	1.142,6	-50,8	-4,4
Anlagenintensität	%	62,0	63,3	-1,3	-2,1
Working Capital Ratio	%	98,9	91,3	7,6	8,3
Eigenkapital	Mio. EUR	319,9	352,7	-32,8	-9,3
Eigenkapitalquote	%	29,3	30,9	-1,6	-5,1
Nettoverschuldung	Mio. EUR	398,3	392,7	5,6	1,4

Die Bilanzsumme in Höhe von 1.091,8 Mio. EUR liegt wie im Vorjahr erneut über der Milliarden-grenze. Der Rückgang entfällt mit 60,3 Mio. EUR auf die langfristigen Vermögenswerte. Die kurzfristigen Vermögenswerte haben sich gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum um 9,5 Mio. EUR leicht erhöht.

Der leichte Rückgang des langfristigen Vermögens beruht im Wesentlichen auf der Minderung der Sachanlagen (-47,4 Mio. EUR).

In langfristige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen wurden im Geschäftsjahr 2013 46,8 Mio. EUR investiert, Desinvestitionen in Höhe von 3,2 Mio. EUR getätigt und Abschreibungen von 78,8 Mio. EUR vorgenommen. Von den Abschreibungen entfallen 11,8 Mio. EUR auf außerplanmäßige Abschreibungen. Darüber hinaus wurden von den Buchwerten aus der Fremdwährungsumrechnung 0,2 Mio. EUR abgeschrieben.

Im Berichtsjahr sind geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von insgesamt 37,4 Mio. EUR in Betrieb genommen worden. Hierzu gehören unter anderem der Bau der Sup-rastruktur des Containerterminals in Wilhelmshaven und die Ertüchtigung von Freiflächen zur Erbringung von Dienstleistungen im Windkraftgeschäft im Automobil-Terminal Bremerhaven.

Die Anlagenintensität hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2012 um 1,3 Prozentpunkte auf 62,0 Prozent, wie in den Vorjahren, erneut leicht verringert.

Mio. EUR	Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
	31.12.2013	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2012
Langfristige Darlehen	278,5	281,6	276,6	283,1
Verbindlichkeiten aus Finanzierungs-leasing	57,4	60,3	63,0	67,7
Gesamt	335,9	341,9	339,6	350,8

Eine detaillierte Aufstellung der beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Schulden ist im Anhang unter Erläuterung Nr. 39 enthalten.

Die Nettofinanzverschuldung des Konzerns hat sich im Geschäftsjahr 2013 nur leicht erhöht, auf 398,3 Mio. EUR (Vorjahr: 392,7 Mio. EUR).

Nettoverschuldung	2013	2012	Veränderung	
	Mio. EUR	Mio. EUR	abso- lut	prozentu- al
Langfristige Darlehen	250,5	243,8	6,7	2,7
Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten	79,5	89,3	-9,8	-11,0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	168,2	181,5	-13,3	-7,3
Finanzverschuldung	498,2	514,6	-16,4	-3,2
Langfristige Finanzforderungen	38,0	46,8	-8,8	-18,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	61,9	75,1	-13,2	-17,6
Nettoverschuldung	398,3	392,7	5,4	1,4

Finanzlage

	2013	2012	Veränderung	
	Mio. EUR	Mio. EUR	abso- lut	prozen- tual
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	62,7	115,2	-52,5	-45,6
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	-43,9	-135,7	91,8	-67,6
Free Cashflow	18,8	-20,5	39,3	-191,7
Mittelzu- / abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-14,5	-31,1	16,6	-53,4
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	4,3	-51,6	55,9	-108,3
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	-0,3	0,2	-0,5	-250,0
Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	21,1	72,5	-51,4	-70,9
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	25,1	21,1	4,0	19,0
Zusammensetzung des Finanzmittelfonds				
Liquide Mittel	61,9	75,1	-13,2	-17,6
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-36,7	-54,0	17,3	-32,0
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	25,2	21,1	4,1	19,4

Auf Grundlage des im Jahr 2013 erzielten Ergebnisses vor Steuern von 20,1 Mio. EUR ist ein Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit von 62,7 Mio. EUR (Vorjahr: 115,2 Mio. EUR) erwirtschaftet worden.

Der Free Cashflow hat sich trotz des deutlich gesunkenen Mittelzuflusses aus der laufenden Geschäftstätigkeit aufgrund des stark gesunkenen Mittelabflusses aus der Investitionstätigkeit um 39,3 Mio. EUR positiv verändert.

Die Finanzierung ausstehender Investitionen erfolgt unter Berücksichtigung der operativen Cashflows, die in den Unternehmensbereichen erwirtschaftet wurden, sowie in Abhängigkeit von der Kapitalmarktsituation aus Eigenmitteln, aus langfristigem Fremdkapital (Darlehen) sowie mittels Leasing. Neben Bankenfinanzierungen wurden auch Schuldscheindarlehen in Anspruch genommen.

Derivative Finanzinstrumente (Zinsswaps) werden selektiv zur Sicherung des langfristigen Zinsniveaus von Investitionsfinanzierungen eingesetzt.

Zum Bilanzstichtag bestanden zugesagte, aber nicht ausgenutzte Kreditlinien in Höhe von 52.330 TEUR.

Eine ausführliche Kapitalflussrechnung findet sich im Konzernabschluss. Für die Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung verweisen wir auf Punkt 37 des Konzernanhangs.

Nachtragsbericht

Die seit Ende 2012 andauernden Rechtsstreitigkeiten zwischen der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG und der EUROGATE Container-Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG konnten Mitte Januar 2014 im Wege der Mediation beigelegt werden. Die Einigung konnte in allen anhängigen Verfahren erzielt werden.

Weitere Vorgänge von besonderer Bedeutung hat es nach dem Abschluss des Geschäftsjahres nicht gegeben.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

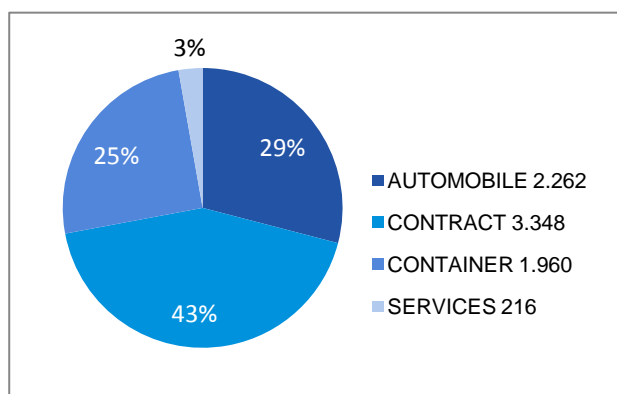
Mitarbeiter

Die BLG LOGISTICS als international engagierter Logistikdienstleister braucht nicht nur leistungsbereite und motivierte, sondern auch qualifizierte Mitarbeiter um am Markt nachhaltig erfolgreich zu sein und den Herausforderungen der Globalisierung und des demografischen Wandels zu begegnen. Um die besten Mitarbeiter gewinnen, fördern und halten zu können, verfolgt der BLG-Konzern das Ziel, dauerhaft als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen zu werden. Zu den Bestandteilen unserer Personalpolitik zählen daher neben einer leistungsorientierten Vergütung und gezielten Weiterbildungsmöglichkeiten auch Angebote zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie die Möglichkeit zur Teilnahme an einem Modell der betrieblichen Altersvorsorge.

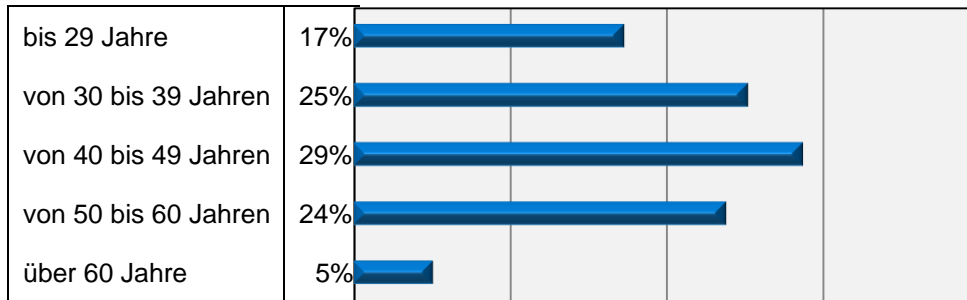
Die Zahl der gemäß § 267 Nr. 5 Handelsgesetzbuch (Jahresdurchschnitt) im Konzern Beschäftigten -ohne Mitglieder des Vorstands- und ihre Aufteilung auf die Geschäftsbereiche stellt sich wie folgt dar:

Geschäftsbereich	2013	2012	Veränderung in %
AUTOMOBILE	2.262	2.213	+ 2,2
davon gewerbliche Mitarbeiter	1.816	1.798	
davon Angestellte	446	415	
CONTRACT	3.348	2.819	+ 18,8
davon gewerbliche Mitarbeiter	2.377	1.966	
davon Angestellte	971	853	
CONTAINER	1.960	1.937	+1,2
davon gewerbliche Mitarbeiter	1.456	1.431	
davon Angestellte	504	506	
Services	216	203	+ 6,4
davon gewerbliche Mitarbeiter	5	8	
davon Angestellte	211	195	
Summe	7.786	7.172	+ 8,6
davon gewerbliche Mitarbeiter	5.654	5.203	
davon Angestellte	2.132	1.969	

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter ist im Berichtsjahr mit 7.786 gegenüber dem Durchschnitt des Vorjahres um 8,5 Prozent angestiegen. Diese Steigerung ist vor allem auf Neueinstellungen im Zuge der Geschäftsausweitung im Geschäftsfeld Automotive des Geschäftsbereichs CONTRACT zurückzuführen. Dies betrifft insbesondere die neuangelaufenen Geschäfte in Brotterode, Wackersdorf und in Tuscaloosa (USA).



Mitarbeiter nach Altersgruppen



Arbeitssicherheit und Gesundheitsvorsorge

Für den BLG-Konzern bleibt Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter am Arbeitsplatz neben dem wirtschaftlichen Erfolg ein gleichrangiges Unternehmensziel. Eine präventive betriebliche Gesundheitspolitik, Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit am Arbeitsplatz sowie der Arbeitsbedingungen sind daher maßgebliche Bestandteile unserer Unternehmenspolitik.

Arbeitssicherheit wird von der BLG als gemeinsame Aufgabe zwischen allen Beteiligten im Unternehmen betrachtet. Nur durch Planung, Koordinierung und Rücksicht bei der Durchführung der einzelnen Arbeitsaufgaben können Arbeitsunfälle verhindert und Fehlzeiten minimiert werden.

Dies trifft in besonderem Maße für Dienstleistungsunternehmen wie die BLG zu, in denen der Mensch bei der Durchführung der Arbeiten gegenüber den eingesetzten Maschinen einen erheblich größeren Anteil hat. Daher ist es für die BLG von größter Bedeutung, die Arbeitsplätze so sicher wie möglich zu gestalten.

Im Betriebsablauf zeigt sich manchmal sehr offen durch Unfälle oder verdeckt durch so genannte Beinahunfälle, wo Defizite bestehen. Erst durch das Zusammenwirken von Betriebsleitung mit Betriebsräten und den Fachkräften für Arbeitssicherheit, kann das Ziel unfallfrei zu arbeiten erreicht werden.

Aus der Untersuchung der Arbeitsunfälle können sich dabei wertvolle Erkenntnisse zur Unfallprävention ergeben. Die Analyse und Interpretation jeder Unfallmeldung ergibt ein realistisches Bild des Unfallhergangs und der Umstände, die zu einem Arbeitsunfall geführt haben. Fachwissen, Erfahrung und Menschenkenntnis erleichtern die Beurteilung ob ein Arbeitsunfall eher ein Bagatelunfall ist, den man unter „allgemeines Lebensrisiko“ verbuchen kann oder ob sich ein Unfallhergang oder die Verletzungsschwere jederzeit wiederholen könnten und somit eine schnelle Korrektur der Prozesse erfordern oder dass auf eine entsprechende Verhaltensänderung hingewirkt werden muss.

Die von der Abteilung Sicherheit und Umweltschutz geführten Mitarbeitergespräche sollen die Betroffenen, aber auch deren Kollegen und Vorgesetzte, ermutigen, partnerschaftlich, offen und selbstkritisch über den Unfallhergang und die tatsächlichen oder gefühlten Hintergründe, die zu einem Arbeitsunfall oder einen Beinahunfall führten, zu reden. Primäres Ziel ist, den Gedanken der Prävention nachhaltig zu verankern. Die Förderung persönlicher Verhaltenskompetenz und kontinuierlicher Verbesserungsimpulse durch Mitarbeiter sind ein unverzichtbarer Baustein damit Menschen in unseren Betrieben sicherer arbeiten und die betrieblichen Kosten durch Sachbeschädigung und Ausfallzeiten reduziert werden können. Das bestehende Sicherheitsniveau ständig zu verbessern bedeutet, dass das Streben nach unfallfreiem Arbeiten auch eine betriebswirtschaftliche Aufgabe ist, die täglich neu erfüllt werden muss.

Unfall- und Gesundheitsschutz ist von der wirtschaftlichen Organisation der Prozesse nicht zu trennen. Es ist eine Führungsaufgabe, die Mitarbeiter immer wieder neu zu motivieren, sicher zu arbeiten und aktiv an der Verbesserung der Prozesse mitzuwirken.

Die soziale Verantwortung der BLG für ihre Mitarbeiter zum Unfall- und Gesundheitsschutz wird aktiv gelebt. Dies wird auch durch die rege Beteiligung der Mitarbeiter am kontinuierlichen Verbesserungsprozess deutlich. Notwendige Korrekturen im Arbeitsprozess werden dadurch gemeinsam schnell durchgeführt. Technische Neuerungen an Maschinen sowie ergonomische Verbesserungen sind ebenso die Folge derartiger Aktivitäten und machen die Arbeit im BLG-Konzern sicherer.

Nachhaltigkeit

Unternehmerische Verantwortung

Die hohe Mobilität der globalisierten Welt trägt dazu bei, dass sich der weltweite CO₂-Ausstoß ständig weiter erhöht und damit zu Klimaveränderung und Erderwärmung beiträgt. Die Logistikbranche profitiert in hohem Maß von der Globalisierung, trägt aber auch mit 5,5 Prozent zur weltweiten CO₂-Emission bei. Deshalb steht sie auch in der Verantwortung, ihren Teil zur Reduzierung der Erderwärmung und des Verbrauchs knapper werdender Ressourcen beizutragen.

Uns ist bewusst, dass die Ressourcen dieser Erde begrenzt sind. Nachhaltiges Handeln bedeutet für den BLG-Konzern, ökonomischen Erfolg mit ökologischer und gesellschaftlicher Verantwortung zu verbinden. Wir sind überzeugt, dass nachhaltiger Unternehmenserfolg für alle Beteiligten (Stakeholder) nur in einer möglichst guten Balance von Ökologie und Ökonomie erreicht werden kann. Deshalb ist Nachhaltigkeit für uns die Matrix für sämtliche Prozesse unseres operativen Geschäfts.

Nachhaltigkeit ist auch die Grundlage für den Umgang mit unserer wichtigsten Ressource, unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, und damit zentrale Richtschnur für unsere Personalpolitik.

Um die Zukunft des BLG-Konzerns langfristig zu sichern, investieren wir in Innovation und expandieren in neue Märkte. Die Basis dafür bildet eine vorausschauende und risikobewusste Finanzpolitik, so dass wir für unsere Kunden, unsere Mitarbeiter, unsere Eigentümer sowie die Gesellschaft insgesamt ein verlässlicher und nützlicher Partner sein können.

Ökologische Nachhaltigkeit

Die BLG hat sich 2012 das Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen bis 2020 um 20 Prozent zu senken (relativ zu den Geschäftsaktivitäten, Basisjahr: 2011). Inzwischen werden mit zunehmender Detaillierung die relevanten Energieverbräuche erfasst und ausgewertet. Die Berichtsfähigkeit gegenüber Kunden ist hergestellt. Die systematische Schulung der Mitarbeiter zu Nachhaltigkeitsthemen ist angelaufen. Eine Bewertung der wesentlichen Lieferanten und Dienstleister nach Umweltkriterien ist Teil der durch die DIN/ISO 14001 definierten Aktivitäten und wird von allen zertifizierten Standorten bei der BLG erfüllt. Darüber hinaus wird die Einführung einer systematischen Bewertung aller wesentlichen Lieferanten nach Nachhaltigkeitsgesichtspunkten geprüft.

Um die schon bestehenden Aktivitäten des BLG-Konzerns für eine nachhaltige Unternehmenspolitik stärker sichtbar zu machen und neue Impulse setzen zu können, haben uns bewusst für die Zusammenfassung der Themen Nachhaltigkeit und neue Technologien entschieden. Der Einsatz von neuen Technologien spielt eine wichtige Rolle bei der Erfassung des konkreten Energieverbrauchs und ist zudem entscheidend für eine effizientere Nutzung von Ressourcen und die Vermeidung von Energieverschwendung.

Unser Ziel ist es, alle Prozesse auf den Prüfstand zu stellen und Schwerpunkte für Energieeinsparungen zu ermitteln. Zudem sind wir in der Lage, unserem Kunden einen konkreten CO₂-Fußabdruck unseres gesamten Dienstleistungsportfolios zu übermitteln. Diese Anforderung wird zunehmend an Logistikdienstleister gestellt.

Wichtige Initiativen zur Senkung des Ressourcenverbrauchs kommen auch von unseren Mitarbeitern in den Logistikzentren. Technische Verbesserungen fangen bei intelligenter Steuerung von Heizungsanlagen und vollautomatischen Hochregallägern an und gehen bis zur drastischen Senkung des Frischwasserverbrauches in Waschstraßen für PKW oder Kleinladungsträger.

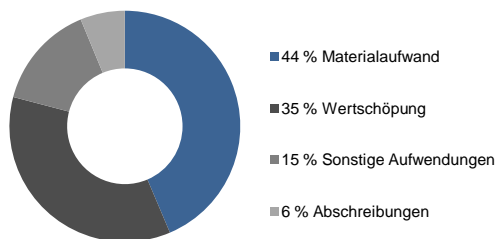
Ökonomische Nachhaltigkeit

Die BLG konzentriert sich bisher bei der Einführung und Kontrolle von Nachhaltigkeitskriterien auf die eigenen, sehr vielfältig ausgeprägten Aktivitäten und Prozesse. Die Geschäftsberichte belegen solide Finanzkennzahlen. Planung, Bau und Inbetriebnahme von Photovoltaik- und Windenergieanlagen zur Selbstversorgung, Einführung von Energiemanagement und eine Vielzahl von Einzelbeispielen wie der frühzeitige Umstieg auf lösungsmittelfreie Lacke bei der Fahrzeugbearbeitung zeigen, welche Bedeutung wir dem Klimaschutz geben.

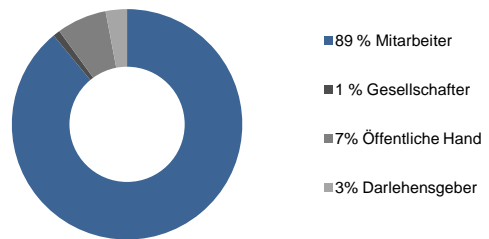
Wesentliche Elemente der ökonomischen Nachhaltigkeit sind für uns zufriedene Kunden, Mitarbeiter und Gesellschafter im Kontext ökologischer und gesellschaftlicher Verantwortung. Sinnvoller Maßstab hierfür ist die Nettowertschöpfung. Diese dient als Indikator für den „volkswirtschaftlichen Mehrwert“ der Geschäftstätigkeit. Sie errechnet sich aus dem Produktionswert abzüglich sämtlicher Vorleistungen und Abschreibungen. Die Nettowertschöpfung im Geschäftsjahr 2013 beträgt 448,4 Mio. EUR.

Die Wertschöpfung verteilt sich auf Mitarbeiter, Gesellschafter, öffentliche Hand (Steuern) sowie Darlehensgeber. Der größte Teil entfiel mit 399,9 Mio. EUR und einem Anteil von 89% Prozent auf Mitarbeiter.

Entstehung der Wertschöpfung
Produktionswert 1.264,2 Mio. EUR = 100%



Verwendung der Wertschöpfung
Nettowertschöpfung 448,4 Mio. EUR = 100 %



Gesellschaftliches Engagement

Die Personalintensität unseres Konzerns verpflichtet uns zu einer besonderen Verantwortung für die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens und für Gesundheit, Qualifikation und soziale Absicherung unserer Beschäftigten. 2013 haben wir unsere umfangreichen Programme zur Personalplanung und -entwicklung fortgesetzt. Nachwuchsgewinnung und Talentförderung bilden weiterhin einen Schwerpunkt unserer Arbeit. Schon 2006 hat die BLG in Zusammenarbeit mit dem Landesinstitut für Schule in Bremen das Projekt „Maritime Wirtschaft und Logistik“ initiiert. Im Rahmen dieses Projekts konzipiert das Institut für Ökonomische Bildung in Oldenburg Print- und Online-Unterrichtsmaterialien für den Wirtschaftsunterricht. Die Thematik wird gegenwärtig bereits an über 400 Schulen regelmäßig bearbeitet. Darüber hinaus pflegt die BLG Schulpartnerschaften, nimmt an der Schülerfirmenmesse teil und sponsert Kulturveranstaltungen.

Als international tätiger Konzern engagiert sich die BLG auch außerhalb von Deutschland. Beispielsweise mit von unserem Führungsnachwuchs organisierten Hilfslieferungen nach Lettland oder mit der unentgeltlichen Bereitstellung von Logistik-Expertise für das Welternährungsprogramm der Vereinten Nationen.

Das World Food Programm (WFP) ist die weltweit größte Hilfsorganisation. Von über 14.000 Beschäftigten arbeiten allein 3.000 Mitarbeiter in der Logistik. Sie sorgen für die Qualität und Zuverlässigkeit der Nachschubwege, bewegen pro Jahr fast fünf Millionen Tonnen an Hilfsgütern.

Die BLG kann durch die Analyse der Logistikkapazitäten von Seehäfen dazu beitragen, im Notfall mögliche Transportkorridore in Krisengebieten ausfindig zu machen. Erst die Einschätzung eines erfahrenen Hafenmanagers zu technischer Ausrüstung und Organisationsgrad ermöglicht belastbare Prognosen zu Umschlags- und Lagerkapazitäten eines Seehafens im Katastrophenfall.

Auch im Jahr 2014 werden weitere „Port Assessments“ von BLG Mitarbeitern durchgeführt und die Kooperation zwischen der BLG und den Vereinten Nationen fortgeführt.

Risikobericht

Grundlagen des Chancen- und Risikomanagements

Unternehmerisches Handeln ist mit Chancen und Risiken verbunden. Der verantwortungsbewusste Umgang mit möglichen Chancen und Risiken ist für den BLG-Konzern Kernelement solider Unternehmensführung. Unsere Chancen- und Risikopolitik folgt dem Bestreben, den Unternehmenswert zu steigern, ohne unangemessen hohe Risiken einzugehen.

Dabei verstehen wir Risiken als die potenzielle Möglichkeit einer für die Erreichung der kurzfristigen und strategischen Konzernziele ungünstigen, gefährlichen oder sogar existenzbedrohenden zukünftigen Entwicklung. Dementsprechend stellen Chancen vermögensmehrende unsichere Ereignisse dar, die aus einer im Vergleich zur Planung günstigeren Entwicklung resultieren können.

Das Risikomanagement des BLG-Konzerns leitet sich im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der einzelnen Geschäftsfelder ab und ist darauf ausgerichtet, potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen, um mit geeigneten gegensteuernden Maßnahmen drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

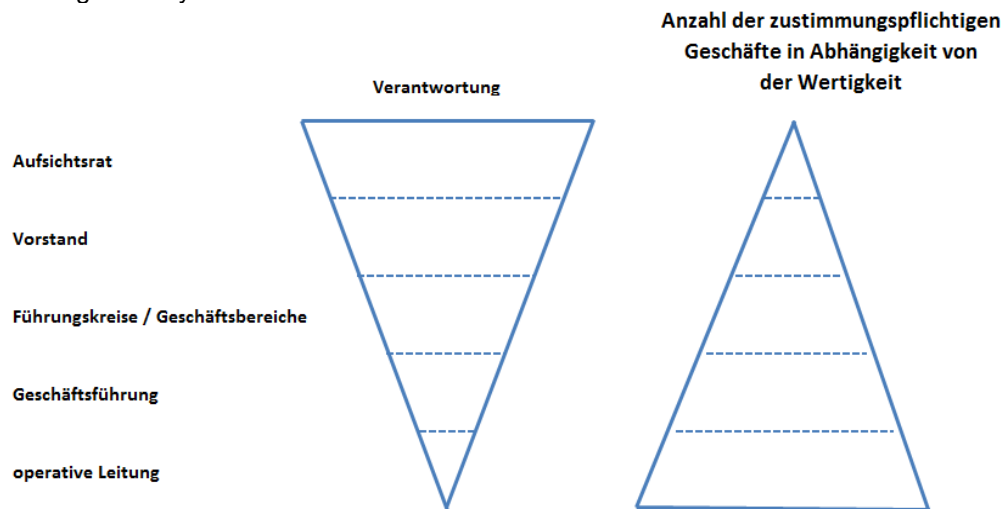
Die strategische Ausrichtung des national und international tätigen BLG-Konzerns zeichnet sich zudem durch einen hohen Diversifikationsgrad aus. So führen die drei Geschäftsbereiche mit einer Vielzahl an darunter angebotenen Geschäftsfeldern zu einer gewissen Unabhängigkeit sowohl von konjunkturellen Einflüssen als auch von einzelnen Branchen oder Großkunden. Bedeutende Investitionen werden durch langfristige Kundenverträge begründet und abgesichert.

Chancen- und Risikomanagementsystem

Verantwortlich für das Chancen- und Risikomanagementsystem ist der Vorstand. Aufsichtsrat und Prüfungsausschuss überwachen und prüfen das System auf Angemessenheit und Wirksamkeit. Die Verantwortung für Erkennung und das managen wesentlicher Chancen und Risiken ist innerhalb des BLG-Konzerns auf verschiedene Ebenen und Organisationseinheiten verteilt.

Das Verhältnis zwischen Kompetenz und Häufigkeit von Entscheidungen ergibt sich aus folgender Darstellung:

Schaubild Kommunikationsweg und Verantwortlichkeiten innerhalb des Chancen- und Risikomanagementsystems im BLG-Konzern:



Zur Erreichung unserer Zielsetzungen wie zum Beispiel Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) oder Return on Capital Employed (ROCE) erfordert das vielfältige Spektrum unserer logistischen Leistungsprozesse eine frühzeitige Identifikation von Chancen sowie Gefährdungspotenzialen. Im Geschäftsjahr 2013 sind weitere Steuerungskennzahlen („free cash flow“ und „EBIT-Marge“) ermittelt worden, über die ab 2014 monatlich berichtet werden wird. Auf diese Weise soll eine nachhaltige Wertschöpfung sichergestellt und eine Bestandsgefährdung verhindert werden. Zentrale Bestandteile des Chancen- und Risikomanagementsystems sind deshalb der Planungs- und Controllingprozess, das konzerninterne Regelwerk und das Berichtswesen. Dabei unterliegen Chancen und Risiken aus strategischen Entscheidungen, den Märkten, dem operativen Geschäft sowie aus der Finanzierung und Liquidität unserer besonderen Beachtung.

Die Grundsätze des Risikomanagements des BLG-Konzerns sind in einer Richtlinie dokumentiert. In den Geschäftsbereichen und Zentral- bzw. Stabsbereichen der Holding wurden Risikoverantwortliche auf Leitungsebene und Risikomanagementkoordinatoren benannt, um ein effizientes Risikomanagementsystem zu gewährleisten. Somit wird sichergestellt, dass Risiken sowie risikomindernde Maßnahmen (Risikoversicherung bzw. -überwälzung), aber auch Chancen dort identifiziert und beurteilt werden, wo sie tatsächlich auftreten. Das Konzerncontrolling ist verantwortlich für die Koordination der konzernweiten Erfassung und Dokumentation von Chancen und Risiken.

Es werden die Risiken erfasst und bewertet, die aus heutiger Sicht unsere Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage wesentlich negativ beeinflussen können. Dies sind nicht notwendigerweise die einzigen Risiken, denen der BLG-Konzern ausgesetzt ist. Weitere Einflüsse, die uns derzeit noch nicht bekannt sind oder die wir noch nicht als wesentlich einschätzen, können unsere Geschäftstätigkeiten ebenfalls beeinträchtigen, sind aber im Risikobericht nicht enthalten.

Die Interne Revision ist als eine prozessunabhängige Überwachungsinstanz in die Risikokommunikation innerhalb des BLG-Konzerns integriert.

Als international tätiges Unternehmen mit heterogenem Dienstleistungsspektrum ist der BLG-Konzern einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt. Diese werden durch laufende Beobachtung sowohl des gesamtwirtschaftlichen Umfeldes als auch speziell der Entwicklung in der globalen Logistik analysiert und bei unternehmerischen Entscheidungen berücksichtigt.

Um die finanziellen Auswirkungen eines möglichen Schadens gering zu halten, werden – soweit verfügbar und wirtschaftlich vertretbar – Versicherungen abgeschlossen. Umfang und Höhe dieser Versicherungen werden laufend überprüft.

Um möglichen Risiken, die vor allem aus den vielfältigsten arbeits-, geographischen, kartell-, kapitalmarkt-, steuer-, vertrags-, umwelt-, und wettbewerbsrechtlichen Regelungen und Gesetzen im In- und Ausland entstehen können, zu begegnen, stützt der BLG-Konzern seine Entscheidungen und die Gestaltung der Geschäftsprozesse auf eine umfassende rechtliche Beratung sowohl durch eigene Experten als auch durch ausgewiesene externe Fachleute. Sofern sich rechtliche Risiken auf vergangene Sachverhalte beziehen, werden die dafür erforderlichen bilanziellen Rückstellungen gebildet und deren Angemessenheit in regelmäßigen Abständen überprüft.

Zielsetzungen und Methoden des Finanzrisikomanagements

Die wesentlichen zur Finanzierung des Konzerns verwendeten Finanzinstrumente – mit Ausnahme derivativer Finanzinstrumente – umfassen langfristige Darlehen, Finanzierungsleasingverhältnisse, einschließlich Mietkaufverträge, kurzfristige Kreditaufnahmen sowie Zahlungsmittel einschließlich kurzfristiger Einlagen bei Kreditinstituten.

Der Hauptzweck dieser Finanzinstrumente ist die Finanzierung der Geschäftstätigkeit des Konzerns. Der Konzern verfügt über verschiedene weitere Finanzinstrumente wie zum Beispiel Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die unmittelbar im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit entstehen. Derivate zur Zinssicherung werden nur zum Zwecke der Sicherung offener Risiken eingesetzt und dienen ausschließlich der Optimierung von Kreditkonditionen und der Begrenzung von Zinsänderungsrisiken im Rahmen von fristenkongruenten Finanzierungsstrategien. Derivate werden grundsätzlich nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zielsetzung des Finanzrisikomanagements ist es, die sich aus den Finanzinstrumenten ergebenden wesentlichen Risiken des Konzerns (Ausfallrisiken, Fremdwährungsrisiken, Liquiditätsrisiken und Zinsänderungsrisiken) zu begrenzen. Die Unternehmensleitung erarbeitet Richtlinien zum Risikomanagement für jedes dieser Risiken, die im Abschnitt finanzwirtschaftliche Risiken ab Seite 45 näher erläutert werden, und überprüft deren Einhaltung. Auf Konzernebene wird zudem das bestehende Marktpreisrisiko für alle Finanzinstrumente beobachtet.

Kapitalrisikomanagement

Wesentliches Ziel des Konzerns im Hinblick auf das Kapitalmanagement ist die Sicherstellung der Unternehmensfortführung, um den Anteilseignern weiterhin Erträge und den anderen Stakeholdern die ihnen zustehenden Leistungen bereitzustellen. Ein weiteres Ziel ist die Aufrechterhaltung einer optimalen Kapitalstruktur, um die Kapitalkosten zu reduzieren.

Der Konzern überwacht sein Kapital auf Basis der Eigenkapitalquote und des Verschuldungsgrads, berechnet aus dem Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA. Diese beiden Kennzahlen sind Bestandteil der mit den finanzierenden Kreditinstituten ausgehandelten Kriterien für die Covenants des BLG-Konzernes. Die Ermittlung dieser Kennzahlen erfordert üblicherweise Angaben, die nicht Gegenstand des Konzernabschlusses sind.

Die Strategie des Konzerns bestand auch im Jahr 2013 darin, sich weiterhin den Zugang zu Fremdmitteln zu vertretbaren Kosten unter Einhaltung der mit den Kreditinstituten vereinbarten Covenants zu sichern.

Beschreibung der wesentlichen Merkmale des Internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess nach § 315 Absatz 2 Nr. 5 Handelsgesetzbuch

Begriffsbestimmung und Elemente des internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems

Das Interne Kontrollsystem des BLG-Konzerns umfasst in Bezug auf die Rechnungslegung alle Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Sicherstellung der bilanziell richtigen und gesetzesmäßigen Erfassung, Aufbereitung und Abbildung von unternehmerischen Sachverhalten in der Rechnungslegung. Ziel ist die Vermeidung einer wesentlichen Falschaussage in der Buchführung und in der externen Berichterstattung.

Da das Interne Kontrollsystem einen integralen Bestandteil des Risikomanagements darstellt, erfolgt eine zusammengefasste Darstellung.

Elemente des Internen Kontrollsystems bilden das interne Steuerungs- und das interne Überwachungssystem. Als Verantwortliche für das interne Steuerungssystem hat der Vorstand der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– insbesondere die Bereiche Controlling, Finanzen und Rechnungswesen beauftragt.

Das interne Überwachungssystem umfasst sowohl in den Rechnungslegungsprozess integrierte als auch prozessunabhängige Kontrollen. Zu den prozessintegrierten Kontrollen zählen insbesondere das Vier-Augen-Prinzip, die Funktionstrennung von abhängigen Bereichen (insbesondere Kreditorenmanagement und Treasurymanagement) und IT-gestützte Kontrollen, aber auch die Einbeziehung von internen Fachbereichen wie Recht oder Steuern sowie externer Experten. Prozessunabhängige Kontrollen werden durch die Interne Revision (z.B. Einhaltung der Kompetenz- und Unterschriftenrichtlinie, Einkaufsrichtlinie), das Qualitätsmanagement sowie den Aufsichtsrat, und hier vor allem durch den Prüfungsausschuss, durchgeführt. Der Prüfungsausschuss befasst sich insbesondere mit der Rechnungslegung der Gesellschaft und des Konzerns, einschließlich der Berichterstattung. Weitere Tätigkeitsschwerpunkte des Prüfungsausschusses sind die Risikolage, die Weiterentwicklung des Risikomanagements sowie Fragen der Compliance. Dies schließt auch die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems mit ein.

Darüber hinaus werden prozessunabhängige Prüfungstätigkeiten auch von externen Prüfungsorganen wie dem Abschlussprüfer oder dem steuerlichen Außenprüfer vorgenommen. Bezogen auf den Prozess der Rechnungslegung bildet die Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses durch den Abschlussprüfer den Hauptbestandteil der prozessunabhängigen Überprüfung.

Rechnungslegungsbezogene Risiken

Rechnungslegungsbezogene Risiken können sich beispielsweise aus dem Abschluss ungewöhnlicher oder komplexer Geschäfte sowie der Verarbeitung von Nicht-Routine-Transaktionen ergeben.

Latente Risiken resultieren auch aus Ermessensspielräumen bei Ansatz und Bewertung von Vermögensgegenständen und Schulden oder aus dem Einfluss von Schätzungen auf den Jahresabschluss, beispielsweise bei Rückstellungen oder Eventualverbindlichkeiten.

Prozess der Rechnungslegung und Maßnahmen zur Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit

Die buchhalterische Erfassung der Geschäftsvorfälle in den Einzelabschlüssen der Tochterunternehmen der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– erfolgt im Wesentlichen über die Standardsoftware SAP R/3. Zur Aufstellung des Konzernabschlusses wird das SAP-Konsolidierungsmodul EC-CS eingesetzt. Dabei werden die Einzelabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften, gegebenenfalls nach Anpassung an die internationalen Rechnungslegungsvorschriften, zusammengefasst.

Die Einbindung der Einzelabschlüsse ausländischer Tochtergesellschaften erfolgt auf Grundlage von durch Wirtschaftsprüfungsgesellschaften geprüfter, standardisierter, Excel-basierter Re-

porting Packages, die mittels flexiblem Upload in das Konsolidierungssystem EC-CS überführt werden. Es handelt sich hierbei um eine Standardschnittstelle in SAP.

Die BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– hat zur Gewährleistung einer konzerneinheitlichen Bilanzierung und Bewertung Bilanzierungsrichtlinien zur Rechnungslegung nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) herausgegeben, in denen neben allgemeinen Grundlagen insbesondere Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze und -methoden sowie Regelungen zur Gewinn- und Verlustrechnung, Konsolidierungsgrundsätze und Sonderthemen behandelt werden. Zur Umsetzung einer einheitlichen, standardisierten und effizienten Buchhaltung und Bilanzierung wurden zudem Richtlinien zur konzerneinheitlichen Kontierung aufgestellt. Ergänzend dazu liegt ein Leitfaden zum Anhang und Lagebericht vor, der eine durchgängige Bestimmbarkeit der Rechenwerke ermöglichen soll. Die Durchführung von Impairment-Tests für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns erfolgt zentral. Auf diese Weise wird die Anwendung einheitlicher und standardisierter Bewertungskriterien, insbesondere der zugrundeliegenden Zinsfaktoren, sichergestellt. Gleiches gilt für die Festlegung der für die Bewertung von Pensionsrückstellungen und sonstigen gutachtenbezogenen Rückstellungen anzuwendenden Parameter.

Zur Vorbereitung der Schuldenkonsolidierung werden regelmäßig interne Saldenabstimmungen vorgenommen, um eventuelle Differenzen frühzeitig klären und beheben zu können. Auf Konzernebene werden neben einer systemseitigen Validierung der Meldedaten aus den Einzelabschlüssen insbesondere die Reporting Packages auf Plausibilität überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Die Angaben für die Notes werden im Wesentlichen aus dem Konsolidierungssystem EC-CS entwickelt und durch weitere Informationen der Tochtergesellschaften ergänzt.

Für das Tax Accounting wird eine spezielle Software verwendet, die von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft entwickelt wurde. Auf Ebene der einzelnen Tochtergesellschaften werden die laufenden und die latenten Steuern berechnet und die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern geprüft. Unter Berücksichtigung von Konsolidierungseffekten werden daraus die auf Ebene des Konzerns in der Bilanz sowie in der Gewinn- und Verlustrechnung anzusetzenden laufenden und latenten Steuern ermittelt.

Einschränkende Hinweise

Das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem dient der Sicherung der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung sowie der Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften.

Durch Ermessensentscheidungen, fehlerbehaftete Kontrollen oder dolose Handlungen kann die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems jedoch eingeschränkt werden, sodass auch die eingerichteten Systeme keine absolute Sicherheit zur Identifikation und Steuerung der Risiken gewährleisten können.

Chancen

Unser Geschäftsmodell

Der BLG-Konzern als internationaler Konzern ist mit seinen drei Geschäftsbereichen verschiedensten Entwicklungen auf den unterschiedlichen nationalen und internationalen Märkten unterworfen. Auf der Grundlage der in diesem Bericht beschriebenen Geschäftsentwicklung sowie der Unternehmenslage ergeben sich innerhalb der vorliegenden Rahmenbedingungen verschiedene Potenziale. Von übergeordneter Bedeutung sind hier die Effekte aus einer nachhaltig positiven Entwicklung der Konjunktur.

In den unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern wollen wir auch in Zukunft die sich uns eröffnenden Chancen optimal nutzen. Basis dafür ist unser einzigartiges Netzwerk, die Nutzung der RFID-Technologie für unsere Geschäftsaktivitäten sowie das innovative intermodale Angebot im Geschäftsbereich AUTOMOBILE. Von der zielgerichteten Verbreiterung unserer Markt- und Vertriebsaktivitäten in Osteuropa erwarten wir darüber hinaus langfristig Geschäftserfolge.

Die etablierten Geschäftsmodelle in den Geschäftsfeldern Handelslogistik und Automotive eröffnen uns im Geschäftsbereich CONTRACT weitestgehend konjunkturunabhängige Vertriebs- und Akquisitionsmöglichkeiten in Deutschland bzw. Europa. Mit unserer logistischen Expertise als auch dem Standortvorteil durch seeschifftiefe Kajeanlagen entwickeln wir zusammen mit Partnern das wachstumsorientierte Geschäftsfeld Offshore-Windenergie weiter.

Im Geschäftsbereich CONTAINER erwarten wir von der Neuausrichtung des europäischen Terminalnetzwerkes aus Seehafen- und Binnenterminals in Verbindung mit intermodalen Geschäftsaktivitäten zusätzliche Chancen, insbesondere durch die Entwicklung des Containerterminals Wilhelmshaven.

Die Konsolidierung in der Containerschifffahrt durch neue Kooperationen und Bildung neuer Konsortien dürfte auch in Zukunft fortschreiten. Da die Containerterminals zumindest mittelfristig freie Kapazitäten haben, steigt im Zuge der Konsolidierung die Marktmacht der verbleibenden Konsortien/Reedereien und damit verbunden der Druck sowie die Notwendigkeit der Umsetzung nachhaltiger Kostenreduzierungen bei den Containerterminals.

Wir sehen hierin mehr Chancen als Risiken, zumal die drei weltgrößten Reederei-Gruppen Maersk Line, MSC und CMA CGM („P3“), in unterschiedlichen Konstellationen an einigen unserer strategisch wichtigsten Terminals – insbesondere den Standorten Bremerhaven und Wilhelmshaven - beteiligt sind.

Strategische Chancen

Logistikdienstleistungen für Produkte von und nach China

China gehört insbesondere bei Containern und Automobilen zu den bedeutendsten Partnern der bremischen Häfen. So ist China zurzeit der stärkste Markt für deutsche Fahrzeuge, die über unseren Autoterminal in Bremerhaven exportiert werden.

Wir gehen davon aus, dass mit der steigenden Qualität der chinesischen Fahrzeuge die Bedeutung Chinas für die weltweiten Automobilmärkte weiter zunehmen wird und die chinesischen Fahrzeughersteller bald auch in die anspruchsvollen westeuropäischen Märkte exportieren werden.

Mit unserem Logistik-Netzwerk in Europa bilden wir eine ideale Ausgangsbasis für die chinesischen Exporte in den europäischen Markt. Dies betrifft insbesondere den Transport von Fertigfahrzeugen per Schiff von China nach Westeuropa und die anschließende Verteilung der Fahrzeuge über das Netzwerk des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE aus den Seehäfen zu den Händlernetzen in den einzelnen Ländern. Damit eingeschlossen sind auch umfangreiche technische Arbeiten an den importierten Fahrzeugen in den Technikzentren.

Weitere Potenziale können sich im Zusammenhang mit der Teilelogistik in den Produktionswerken der Automobilhersteller in China ergeben. In diesem Bereich kann die BLG ihr umfangreiches Know-how aus Deutschland in China einsetzen.

Entscheidend für eine effiziente und kostengünstige Logistik sind neben einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur auch intelligente Steuerungs- und Ablaufprozesse.

In 2012 wurde mit der BLG Logistics Consulting (Beijing) Co., Ltd. in Peking eine Service- und Vertriebsgesellschaft gegründet, die der Bündelung aller logistischen Dienstleistungen und dem weiteren Ausbau des Leistungspotenzials in China dienen soll.

Geschäftsbereich CONTRACT:Ausbau der Dienstleistungen für e-commerce im Geschäftsfeld Handelslogistik

Der Internethandel verzeichnet hohe Zuwachsraten. Als logistische Kompetenz sind dabei insbesondere eine kurzfristige Versandbereitschaft und das flexible Einstellen auf starke Schwan-

kungen im Volumen notwendig. Voraussetzung dafür sind wiederum ein hohes „Know-how“ für die Prozessabläufe und den Aufbau und die Organisation der Fördertechnik.

Die BLG hat über Jahre entsprechende Erfahrungen und „Know-how“ gesammelt und dieses Wissen kontinuierlich auf eine steigende Anzahl an Kunden und Standorten ausgeweitet bzw. übertragen und angewendet. In 2013 wurde so beispielsweise das Online-Versandgeschäft für einen Geschäftspartner in Bremen aufgebaut und in Betrieb genommen. Basierend auf dieser Entwicklung sehen wir gute Chancen für die Zukunft und sind bestrebt, logistische Aktivitäten im Bereich e-commerce weiter auszubauen mit dem Ziel, die gesamte Wertschöpfungskette in diesem Bereich weiter zu entwickeln.

Aufbauend auf unserer kleinen Einheit Freight Forwarding, sollen den Bestands- und Neukunden zukünftig verstärkt auch expeditionelle Tätigkeiten als komplementäre Dienstleistung angeboten werden. Der Ausbau dieser Aktivitäten soll sich dabei insbesondere auf das Seehafenexpeditionsgeschäft beziehen, ohne dass dafür Investitionen in eigene Fuhrparks usw. erforderlich sind.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE: Weiterentwicklung des Geschäftsfelds Bahntransporte durch den Ausbau des Standorts Falkenberg zum Waggon-service- und Logistikzentrum

Durch den Ausbau des Bahnhofs Falkenberg in Brandenburg zu einem Waggon-service- und Logistikzentrum erweitert der BLG-Konzern sein Leistungsspektrum im Bereich der Bahntransporte für Fertigfahrzeuge.

Bereits heute werden in Falkenberg Zugbildungsmaßnahmen durchgeführt. Dies bedeutet, dass aus den Produktionswerken der Automobilhersteller in Osteuropa Ganzzüge nach Falkenberg fahren, dort werden dann die einzelnen Waggonen wieder zu Ganzzügen mit Bestimmung für den jeweiligen Seehafen (z.B. Bremerhaven, Emden, Cuxhaven, Hamburg) zusammengestellt. Dieses Konzept führt zu erheblichen Vorteilen in den Produktionswerken. Die Produktionswerke müssen nicht mehr Ganzzüge für eine Destination darstellen, sondern können Züge beladen und die Konsolidierung auf die Bestimmungshäfen wird dann in Falkenberg vorgenommen. Dadurch werden in den Produktionswerken Lager- und Gleiskapazitäten eingespart. Mit diesem Konzept erreicht die BLG eine hohe Kundenbindung an die Bahnverkehre. Dieses Konzept wird seit der Inbetriebnahme des Bahnhofs in 2012 durchgeführt und durch die permanente Erweiterung der Gleiskapazitäten in Falkenberg ausgebaut.

Durch den Bau einer Waggon-service-Werkstatt in Falkenberg werden dann die gesetzlich vorgeschriebenen Revisionen an den Bahnwaggonen in der eigenen Werkstatt vorgenommen. Da über Falkenberg mehr als 80 Prozent der Regelverkehre der Bahntransporte der BLG laufen, entstehen hier Chancen für die Verminderung von Zu- und Ablaufkosten im Zusammenhang mit Werkstattfahrten. Wartungs- und Reparaturintervalle werden dann aktiv durch die BLG gesteuert, damit werden Wartezeiten, verbunden mit langen Stillstandszeiten der Waggonen, vermieden.

Der Bahnhof Falkenberg liegt direkt an einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte für Bahnverbindungen auf der Ost/West Route. Hieraus ergeben sich zusätzliche Potenziale, Waggonreparaturen und andere Serviceleistungen auch für Dritte in Falkenberg durchzuführen.

Die vollständige Inbetriebnahme von Falkenberg ist für das erste Halbjahr 2015 vorgesehen. Die BLG wird ihr Dienstleistungsspektrum im Geschäftsfeld Bahntransporte dadurch deutlich in Richtung wertschöpfender Tätigkeiten ausbauen können.

Sonstige Chancen

Im Geschäftsjahr 2012 hat die BLG erstmalig verbindliche Klimaschutzziele formuliert und beschlossen. So soll der CO₂-Fußabdruck bis zum Jahr 2020 um 20 Prozent gesenkt werden. Basis für die geplante Reduktion ist die Auflistung der momentanen Verbräuche. Aus einer automatisierten Aufnahme CO₂-relevanter Verbräuche (Strom, Gas, Treibstoffe etc.) in den Terminals und Niederlassungen sollen zukünftig Schwerpunkte für Energieeinsparungen identifiziert werden. Darüber hinaus können unsere Kunden detailliert darüber informiert werden, wie groß unser Logistikanteil am Gesamt-CO₂-Fußabdruck eines Produktes ist. Diese Angabe wird zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen. Bereits heute verlangen manche Unternehmen in ihren Ausschreibungen Nachweise für umwelteffiziente Logistik.

Parallel zur Aufnahme der Verbräuche wurde damit begonnen, gemeinsam mit den Technikverantwortlichen aller drei Geschäftsbereiche praxistaugliche Maßnahmen zur CO₂-Reduktion zusammenzustellen und Einsatzmöglichkeiten für erneuerbare Energien zu untersuchen.

Risiken

Risikokategorien und Einzelrisiken

Aus den für den BLG-Konzern festgelegten Risikofeldern werden in den folgenden Abschnitten die wesentlichen Risiken des BLG-Konzerns nach Risikokategorien dargestellt. Bei der Auswahl der Wesentlichkeit werden solche Risiken berücksichtigt, die nach Einschätzung keine Bestandsgefährdung des BLG-Konzerns zur Folge haben, sich aber bei Eintritt spürbar auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken werden. Die Bewertung erfolgte grundsätzlich anhand von Szenarien unter Berücksichtigung sämtlicher bekannter Einflussgrößen aus Chancen und Risiken. Aus Bandbreiten von bester und schlechtester Erwartung, werden sodann die notwendigen Maßnahmen bzw. Vorsorgen abgeleitet. Für dieses Verfahren ist ein Standardisierungsprozess in Vorbereitung. Dabei erfolgt eine Unterteilung nach strategischen Risiken, Marktrisiken, politischen, rechtlichen und sozialen Risiken, Leistungs- und Infrastrukturrisiken sowie finanzwirtschaftlichen Risiken. Sofern nicht offensichtlich, wird bei den dargestellten Risiken der Bezug zu dem betroffenen Segment dargestellt. Soweit sich im Zeitverlauf neue Risiken oder eine veränderte Risikobeurteilung ergeben, werden diese in unserer Zwischenberichterstattung kommuniziert.

Allen dargestellten Risiken stehen im Falle einer positiven Entwicklung entsprechende Chancen gegenüber.

Strategische Risiken

Risiken aus Akquisitionen und Investitionen

Der BLG-Konzern ist im letzten Jahrzehnt durch verschiedene in- und ausländische Akquisitionen gewachsen. Im Rahmen des Prozess- und Qualitätsmanagements wurde zu diesem Zweck eine einheitliche Richtlinie (M&A-Richtlinie) über das Vorgehen verfasst, die bei sämtlichen Anteilskäufen einzuhalten ist. Hierbei kommen sowohl konzerninterne als auch externe Berater zum Einsatz. Somit wird gewährleistet, dass alle mit einer Akquisition oder Beteiligung verbundenen Risiken berücksichtigt und bewertet werden.

Trotzdem ist nicht auszuschließen, dass sich gerade bei Anteilserwerben im EU-Ausland besonders politische, rechtliche oder konjunkturelle Risiken ergeben. Das soziale Umfeld bei der Beschaffung von Mitarbeiterkapazitäten und die Integration der jeweiligen fremden Unternehmenskulturen in die Strukturen und Prozesse des BLG-Konzerns stellen dabei weitere besondere Herausforderungen dar.

Mit der strategischen Ausrichtung und Erweiterung des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE nach Osteuropa, bis hin zu China, sind besonders Risiken im Bereich der wirtschaftlichen Kapitaler-

haltung und der Sicherung von Dienstleistungs- „Know-how“ gegeben. Diesem Umstand wird durch ein eigenes Geschäftsfeld „Osteuropa“ mit der Bündelung von Fach-, Sprach- und Beratungskompetenz Rechnung getragen.

In der Vergangenheit getätigte Investitionen können, unter Fortführung der mit den Investitionen getroffenen strategischen Entscheidungen und Aussagen, die Notwendigkeit von Folgeentscheidungen erfordern. Die mit diesen Entscheidungen verbundenen notwendigen Folgeinvestitionen sind aufgrund von zum Teil geänderten Markt- und Rahmenbedingungen insgesamt unter neuen Prämissen zu betrachten und zu bewerten. Sind diese geänderten Bedingungen nachhaltig, könnten sich hieraus zukünftig Abwertungsbedürfnisse auf die Gesamtinvestition für den BLG-Konzern ergeben.

Risiken aus Kooperationen und strategischen Allianzen

Strategische Allianzen und Kooperationen ist der BLG-Konzern aktuell nicht eingegangen.

Marktrisiken

Bedrohung von Marktposition und Wettbewerbsvorteilen

Besonderes Augenmerk im Geschäftsbereich AUTOMOBILE gilt weiterhin den Wettbewerbern mit den Automobil-Terminal-Betreibern in den Westhäfen. Mit der Übernahme der leistungsstarken Terminals Vrasene Dock in Antwerpen und Bastenaken Kai/Northern Inlet in Zeebrügge durch den weltweit größten RoRo-Reeder NYK aus Japan im Geschäftsjahr 2006 ist in diesem Zusammenhang eine Situation entstanden, die weiterhin mit erheblichen Risiken verbunden sein kann. Dies gilt insbesondere für die Verlagerung von Importvolumina aus Fernost als auch das Preisgefüge an unserem Seehafenterminal Bremerhaven.

Die vertraglich vereinbarten Preise im Seehafenumschlag gepaart mit dem unverändert starken Wettbewerbsdruck als auch die massiv veränderte Relation von Export- zu Importgeschäft mit entsprechenden Folgewirkungen für die Beschäftigung an diesem Standort erfordern nachhaltig umfassende Produktivitätsverbesserungen.

Durch die zunehmende Beteiligung von Reedern an Seehafenterminals an der Ostsee in Skandinavien kann es durch interne Optimierung der Reeder zu Verlagerungen von Transshipmentvolumina zu Lasten des Seehafenterminals Bremerhaven kommen.

Im Geschäftsbereich CONTRACT liegen die hauptsächlichen Risiken in der schnellen Austausch- und Ersetzbarkeit als Dienstleister im Geschäftsfeld Industrielogistik. Die durchgeführten Logistikleistungen sind dort in der Regel personalintensiv. Für den Kunden besteht somit die Möglichkeit eines relativ einfachen Dienstleisterwechsels. Dieser begegnen wir durch umfangreiche kundenindividuelle Optimierungen.

Für die Seehafenlogistik im Stückgutgeschäft und in der Projektlogistik liegen die Risiken wesentlich in den Überkapazitäten in den Nordseehäfen und damit verbundenen hohem Wettbewerb und Preisdruck.

Im Geschäftsfeld Automotive ist die Entwicklung der Fertigteile- und Teilelogistik für und aus der chinesischen Automobilproduktion von besonderer Bedeutung.

Der Geschäftsbereich CONTAINER hält die Anpassung des Fahrwassers von Außenweser und Elbe zur Sicherung und Positionierung der deutschen Häfen in der „Nordrange“ unverändert für dringend erforderlich, damit die größer werdenden Containerschiffe Bremerhaven und Hamburg problemlos anlaufen können. Im Geschäftsjahr 2013 haben sich die nautischen Probleme der nachhaltig steigenden Anzahl immer größer dimensionierter Containerschiffe insbesondere am Standort Hamburg weiter verstärkt. Sollte die eine oder die andere – oder beide – Maßnahmen scheitern oder sich weiter verzögern, kann dies erhebliche negative Auswirkungen auf die zukünftige Umschlagsentwicklung haben.

Darüber hinaus sind die Sanierung der bestehenden Schleusen, der Bau einer fünften Schleuse und der Vollausbau des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) (durchgehende Vertiefung um einen Meter, Anpassungen an Weichen, Kurven und Schleusen) von hoher Bedeutung.

Aufgrund der geographischen Nähe des Hamburger Hafens zum Ostseeraum wird ein hoher Anteil der Containerströme der Ostsee-Anrainerstaaten als Transshipmentverkehr über Hamburg abgewickelt. Diese Verkehre laufen in der Regel aufgrund von Zeit-, Kosten- und Entfernungsvorteilen durch den NOK. Jedoch stößt der NOK wegen des Größenwachstums der Feederschiffe im Ostseeverkehr zunehmend an seine Leistungsgrenze. Können Feeder-Dienste jedoch nicht mehr durch den NOK geführt werden, muss die deutlich längere Strecke via Skagen gewählt werden.

Das führt zu einem Verlust der natürlichen Wettbewerbsvorteile der deutschen Häfen gegenüber den Westhäfen. Somit besteht ein Risiko von Mengenverlusten. Insofern ist eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des NOK dringend erforderlich, damit der NOK auch in Zukunft die Verkehrsströme zwischen Nord- und Ostsee effizient abwickeln kann.

Nach derzeitigem Stand erweisen sich die Sanierungsarbeiten der Schleusen des NOK schwieriger als geplant. Die Finanzierung der Schleusenreparatur und des Schleusenneubaus ist zwar gesichert, allerdings wird die Gesamtmaßnahme wohl nicht vor 2018 abgeschlossen sein.

Die Gesamtmaßnahmen des NOK (Vertiefung und Verbreiterung), um damit den größeren Feederschiffen künftig Rechnung zu tragen, sind weder finanziert noch geplant. Hamburg könnte allerdings seine besondere Stellung als Ostsee-Hub für Transshipment-Ladung verlieren, zunehmend könnten Großschiffkunden diese Aktivitäten nach Bremerhaven und Wilhelmshaven verlagern.

Neben den gesamtwirtschaftlichen Trends wirken sich in Bezug auf die künftige Umschlags- und Transportnachfrage und damit verbunden auch die Umschlagsmengen unserer Containerterminals unverändert noch weitere Einflüsse bzw. Risiken aus. Hierzu zählen unter anderem

- die Fertigstellung und Inbetriebnahme zusätzlicher (Terminal-)Umschlagskapazitäten in der Nordrange, was zu weiteren Überkapazitäten, anhaltend hohem Wettbewerb und entsprechendem Druck auf die Umschlagsraten führen kann,
- die Inbetriebnahme zusätzlicher Großcontainerschiffe und deren Einsatz, insbesondere in den Fernost-Europa-Diensten sowie
- mögliche weitere Veränderungen in den Strukturen der Konsortien sowie bei den Liniendiensten der Containerreedereien (unter anderem Direktanläufe in die Ostsee) und den damit möglicherweise verbundenen Veränderungen von Preisstrukturen.

Auf Kundenseite könnten auch mögliche Insolvenzen Auswirkungen auf die Reedereikonsortien sowie die Dienste- und Mengenstrukturen haben.

Konjunkturabhängigkeit - Gesamtwirtschaftliche Risiken

Als global ausgerichteter und agierender Logistikdienstleister ist der BLG-Konzern wesentlich von der Produktion und den damit verbundenen Warenströmen in der Weltwirtschaft abhängig. Die Abhängigkeit sowohl von der produzierenden Industrie als auch vom Konsumentenverhalten kann als größtes Risiko angesehen werden. Hier beeinflussen zusätzlich die hohen Energie- und Rohstoffpreise, zunehmende internationale Handelsbeschränkungen sowie andauernde außenwirtschaftliche Ungleichgewichte und die Ausweitung von politischen Konflikten unser Geschäft.

Die momentanen Schuldenprobleme vieler Industrieländer haben zu einer gestiegenen Instabilität der Finanz- und Devisenmärkte und des internationalen Bankensystems geführt. Dies kann zusammen mit bestehender Unsicherheit der Marktteilnehmer und der schwierigen Situation an den Refinanzierungsmärkten die Risikolage für den BLG-Konzern beeinflussen. Gegenwärtig schätzen wir die Gefahr einer erneuten globalen Rezession als relativ gering ein; aus den oben

genannten Entwicklungen könnte für die Weltwirtschaft jedoch eine längere Phase unterdurchschnittlichen Wachstums resultieren.

Änderungen in der Gesetzgebung, bei Steuern oder Zöllen in einzelnen Ländern können ebenfalls den internationalen Handel stark beeinträchtigen und erhebliche Risiken für den BLG-Konzern mit sich bringen, wobei aufgrund der eingangs zum Risikomanagement erwähnten und dargestellten Diversifikation, keine grundsätzliche Bestandsgefährdung gegeben ist.

Branchenrisiken

Die Wachstumsmärkte in Asien, Afrika, Südamerika, USA sowie Zentral- und Osteuropa sind mit Blick auf die weltweite Entwicklung der Fertigfahrzeuglogistik von besonderer Bedeutung. Diese Märkte haben das größte Potenzial, allerdings erschweren die Rahmenbedingungen in einigen Ländern dieser Regionen eine Steigerung der dortigen Logistikgeschäfte.

Auch das Risiko der Verlagerung insbesondere von Gütertransporten vom Nutzfahrzeug auf andere Verkehrsmittel kann nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Westeuropa ist der Hauptmarkt für den BLG-Konzern. Durch die Öffnung Westeuropas, zum Osten hin, gelangen weiterhin vermehrt osteuropäische Transportkapazitäten in unseren Hauptmarkt. Dies führt zu einem harten Wettbewerb und Preisverfall. Darüber hinaus besteht eine Abhängigkeit vom Exportvolumen der Automobilindustrie in Europa nach Übersee. Hier haben vor allem die Märkte China, USA und Russland eine besondere Bedeutung.

Die Beschäftigung im Bereich der Autoteilelogistik (Geschäftsfeld Automotive) ist abhängig von der Produktion der ausländischen Werke der deutschen OEMs, welche über unsere Logistikzentren weltweit mit Teilen versorgt werden.

Für den Aufbau des Geschäftsfeldes Windenergie wurden umfangreiche Investitionen getätigt. Der Geschäftsverlauf ist direkt abhängig von der Entwicklung der Offshore-Windenergie-Branche.

Politische, rechtliche und soziale Risiken

Rechtliches und politisches Umfeld

Ein Vollausbau des Nord-Ostsee-Kanals ist von der Bereitstellung notwendiger Finanzmittel des Bundes abhängig. Sollte dieser Ausbau nicht erfolgen, besteht das Risiko, dass Feedervolumen insbesondere am Standort Hamburg verloren geht. Aus heutiger Sicht ist noch völlig offen, wann diese Mittel bereitgestellt werden können. Derzeit erfolgt weder im Bundesverkehrswegeplan noch in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes eine Berücksichtigung.

Darüber hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass Zusatzkosten im Transportbereich durch Preisanstieg auf den internationalen Rohölmärkten, die Maut als auch andere verkehrslenkende Abgaben sowie fiskalische Mehrbelastungen nicht unmittelbar an unsere Auftraggeber erfolgsneutral weiterbelastet werden können.

In wie weit die politischen Unruhen in der Ukraine möglicherweise Auswirkungen auf weitere Aktivitäten des BLG-Konzernes im osteuropäischen Raum haben, kann noch nicht abschließend beurteilt und somit bewertet werden. Das verantwortlich zuständige Geschäftsfeld Osteuropa innerhalb des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE legt hierauf einen besonderen Betrachtungsschwerpunkt.

Im Geschäftsfeld Windenergie ist durch die aktuelle politische und ökologische Diskussion, verbunden mit der Aussetzung weiterer Förderprojekte durch die Politik, ein erheblicher Rückgang der Auftragslage eingetreten. Der BLG-Konzern geht derzeit davon aus, dass es sich hierbei um eine Verschiebung für einen Zeitraum von 1–2 Jahren handelt. Sollte diese positive

Einschätzung nicht eintreffen, drohen möglicherweise Wertkorrekturen auf die im Wesentlichen in den Jahren 2011 und 2012 vorgenommenen Investitionen.

Vertragsrisiken

Hafentypische Immissionen wie Farbnebel und Rußpartikel können zu massiven Regressforderungen von Herstellern und Transportversicherern führen. Wir werden auch zukünftig alles unternehmen, um derartigen – von externer Seite verursachten – Verschmutzungen präventiv zu begegnen, ohne dieses Risiko vollständig ausschließen zu können.

Für Risiken aus belastenden Verträgen wurden Risikovorsorgen getroffen. Die Höhe der Risiken kann infolge einer geänderten Sachlage im Zeitverlauf deutlich ansteigen. Ein solches Risiko ist nach der derzeitigen Einschätzung als gering anzusehen.

Leistungs- und Infrastrukturrisiken

Risiken aus Geschäftsbeziehungen

In allen operativen Geschäftsbereichen ist aufgrund der engen Kundenbindung, insbesondere zu einigen Großkunden, üblichen, aber kurzen Vertragslaufzeiten, sehr anspruchsvollen Vertragskonditionen, möglichen Veränderungen in den konjunkturellen Entwicklungen und den Nachfrage- bzw. Produktlebenszyklen sowie den Konzentrationsprozessen der Märkte stets ein besonderes Augenmerk zu widmen. Dies betrifft gegenwärtig vor allem die Geschäftsfelder Seehafenterminals und Automotive (Übersee).

Infrastrukturkapazität und -sicherheit

Aufgrund hoher Volumenschwankungen bei unseren Kunden kann es zu temporären Kapazitätsengpässen bei den Flächen und Hallen kommen. Durch proaktive Marktsondierungen sind zusätzliche Flächen- und Hallenkapazitäten bei externen Dritten bekannt und werden bei Bedarf angemietet. Dieses führt jedoch zu höheren Kostenbelastungen.

Im Gegensatz dazu kann bei Minderauslastung der eigenen Kapazitäten in der Regel keine anderweitige Verwendung generiert werden. Dieses führt zu einer Ergebnisbelastung aus nicht gedeckten Fixkosten.

Die Flächen, Hallen, Transport- und Umschlaggeräte werden regelmäßig innerhalb fest definierter Intervalle gewartet und instand gesetzt. Dadurch ist eine dauerhafte Leistungssicherheit gegeben.

Personalrisiken

Durch die hohe Personal- und Kapitalintensität unserer Logistikleistungen bestehen grundsätzlich Risiken hinsichtlich einer hohen Fixkostenbelastung aufgrund mangelnder Anlagen- und Personalauslastung.

Um die personellen Risiken hinsichtlich des demografischen Wandels der Gesellschaft, der Altersstruktur, der Qualifikation und Fluktuation der Belegschaft zu minimieren, wird die Beschaffung qualifizierten Personals zum Beispiel in enger Abstimmung mit den Aus- und Weiterbildungsträgern und eine durchgängige Personalentwicklungspolitik von der Ausbildung für Berufsanfänger über die Qualifizierung von Langzeitarbeitslosen abgestimmt und umgesetzt.

Diese notwendigerweise längerfristig angelegte Personalentwicklung birgt gewisse Personalkostenrisiken für den Fall, dass die mittelfristige Geschäftsentwicklung nicht wie geplant eintritt. Flexibilität wird allerdings durch den bei den gewerblichen Mitarbeitern bestehenden GHB-Anteil (Gesamt-Hafen-Betriebe in Bremen und Hamburg) und sonstigen Leiharbeiteranteil erreicht. Dadurch wird im gewissen Rahmen eine Reaktion zur Anpassung des Personalbedarfs an die Geschäftsentwicklung ermöglicht. Die sich insgesamt ergebenden demografischen Verän-

derungen auf dem Arbeitsmarkt haben grundsätzlich auch Einfluss auf den Personalbestand und somit die Flexibilität und Verfügbarkeit beim GHB.

Der Wettbewerb der Unternehmen um qualifiziertes Personal wird immer intensiver. Um hier unsere Position zu sichern und zu stärken, betonen wir mit unseren Personalmanagementaktivitäten die Attraktivität des BLG-Konzerns als Arbeitgeber und streben an, Fach- und Führungskräfte langfristig an den Konzern zu binden. Neben leistungsorientierter Vergütung und fortschrittlichen Sozialleistungen setzen wir dabei insbesondere auf die breit gefächerten Perspektiven im BLG-Konzern durch Traineeprogramme, interdisziplinäre Karrierewege, Einsatzmöglichkeiten in unterschiedlichen Konzerngesellschaften sowie attraktive Fort- und Weiterbildungsangebote. Risiken durch die Mitarbeiterfluktuation begrenzen wir durch geeignete Stellvertreterregelungen und frühzeitige Nachfolgeplanungen.

Risiken der Informationstechnologie

Ein wichtiger Erfolgsfaktor für unsere Logistik- und Serviceprozesse ist die Informationstechnologie. Die Systeme müssen jederzeit erreichbar und einsatzfähig sein, unberechtigter Datenzugriff und Datenmanipulation sind auszuschließen, ebenso gilt es zu vermeiden, dass neue Software mit Mängeln oder nicht rechtzeitig geliefert wird. Unsere Dienstleistungen erfordern den Einsatz ständig aktualisierter oder sogar neu entwickelter Software. Bei der Erstellung und der Inbetriebnahme von neuen, komplexen Anwendungen lassen sich jedoch Verzögerungen und mangelnde Funktionalität nie ganz ausschließen. Ein effizientes Projektmanagement – von der Konzeption bis zur Einführung – verringert dieses Risiko. Wir erwarten diesbezüglich nur geringe Auswirkungen für einzelne Geschäftsfelder.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Ausfallrisiko

Das Ausfallrisiko des Konzerns resultiert hauptsächlich aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Beträge verstehen sich abzüglich Wertberichtigungen für voraussichtlich uneinbringliche Forderungen, die auf der Grundlage von Erfahrungswerten und des derzeitigen wirtschaftlichen Umfelds geschätzt wurden. Durch die laufende Überwachung der Forderungsbestände auf Managementebene ist der Konzern zurzeit keinem wesentlichen Ausfallrisiko ausgesetzt.

Das Ausfallrisiko ist bei liquiden Mitteln und derivativen Finanzinstrumenten begrenzt, da diese bei Banken gehalten werden, denen internationale Ratingagenturen eine hohe Bonität bescheinigt haben.

Fremdwährungsrisiko

Mit geringfügigen Ausnahmen operieren die Konzerngesellschaften in der Euro-Zone und fakturieren ausschließlich in Euro. Insofern kann lediglich in Einzelfällen, z.B. durch ausländische Dividendeneinkünfte oder Einkauf von Lieferungen und Leistungen im Ausland, ein Währungsrisiko entstehen.

Liquiditätsrisiko

Liquiditätsrisiken können sich aus Zahlungsengpässen und daraus resultierenden höheren Finanzierungskosten ergeben. Die Liquidität des Konzerns wird durch das zentrale Cash Management auf Ebene der BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG sichergestellt. In das Cash Management sind alle wesentlichen Tochterunternehmen einbezogen. Die EUROGATE-Gruppe verfügt über ein unabhängiges Cash Management. Durch ebenfalls zentrale Investitionskontrollen und ein zentrales Kreditmanagement wird die rechtzeitige Bereitstellung von Finanzierungsmitteln (Darlehen/Leasing/Miete) zur Erfüllung sämtlicher Zahlungsverpflichtungen sichergestellt.

Für Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Banken wurden zwei bankenübliche Finanzkennzahlen, sogenannte Covenants, auf Basis der Eigenkapitalquote sowie der Nettoverschuldung zu

gesichert. Die Finanzkennzahlen werden zumindest jährlich, zum Ende jeden Geschäftsjahres auf der Grundlage des jeweiligen Jahresabschlusses überprüft. Die Ausgestaltung der Finanzkennzahlen wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr 2013 auf Basis der Vereinbarungen aus dem Schuldscheindarlehen vereinheitlicht.

Bei Überschreiten bestimmter Grenzen des Nettoverschuldungsquotienten ist der Kreditgeber zunächst berechtigt, mit Beginn der nächsten Zinsperiode einen Margenaufschlag zu verlangen. Im Geschäftsjahr 2013 wurde eine Grenze der vereinbarten Relationen des Nettoverschuldungsquotienten nicht eingehalten. In der Konsequenz ist ein Zinsaufschlag von 0,5 Prozent auf den Anteil langfristiger Finanzkredite und das Schuldscheindarlehen für den nächsten Zinszeitraum möglich. Für das Geschäftsjahr 2014 kann dies eine Erhöhung von 0,5 Prozent auf die Ursprungsmarge, mit einer Auswirkung in der Bandbreite von 125 TEUR bis 2.000 TEUR für die Geschäftsjahre 2014 und 2015 bedeuten. Bei Einhaltung der Kennzahlen zum nächsten Berichtszeitpunkt kann der Wegfall der Margenerhöhung wieder erwirkt werden.

Zinsänderungsrisiko

Das Zinsänderungsrisiko, dem der Konzern ausgesetzt ist, entsteht hauptsächlich aus den langfristigen Darlehen und den sonstigen langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten.

Die Steuerung der Zinsrisiken des Konzerns erfolgt durch eine Kombination von festverzinslichem und variabel verzinslichem Fremdkapital. Der weit überwiegende Teil der Bankverbindlichkeiten ist langfristig abgeschlossen bzw. es bestehen feste Zinsvereinbarungen bis zum Ende der Finanzierungslaufzeit, entweder originär im Rahmen der Darlehensverträge oder über Zinsswaps, die im Rahmen von Micro-Hedges für einzelne variabel verzinsliche Darlehen abgeschlossen werden. Darüber hinaus wird in einem gewissen Umfang Zinssicherung für zukünftig aufzunehmende Darlehen durch Vereinbarung von Forward-Zinsswaps betrieben.

Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Diese stellen Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebniskomponenten sowie auf das Eigenkapital dar. Den Zinssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde.

Bezüglich originärer Finanzinstrumente mit fester Verzinsung wirken sich Marktzinsänderungen nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung unterliegen keinen Zinsänderungsrisiken im Sinne von IFRS 7; dies gilt für alle festverzinslichen Darlehensverbindlichkeiten des Konzerns einschließlich der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing.

Bei zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken in Form von Cashflow-Hedges designierten Zinsswaps gleichen sich die durch Änderungen der Marktzinssätze induzierten Veränderungen der Zahlungsströme und der Ergebnisbeiträge der besicherten originären Finanzinstrumente und der Zinsswaps nahezu vollständig aus, sodass insoweit kein Zinsänderungsrisiko besteht. Die – erfolgsneutrale – Bewertung der Sicherungsinstrumente mit dem beizulegenden Zeitwert hat Auswirkungen auf die Hedge-Rücklage im Eigenkapital und wird daher bei der eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnung berücksichtigt.

Marktzinsänderungen von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht als Grundgeschäfte im Rahmen von Cashflow-Hedges gegen Zinsänderungsrisiken gestaltet sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten mit ein.

Dasselbe gilt für Zinszahlungen aus Zinsswaps, die ausnahmsweise nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IAS 39 eingebunden sind. Bei diesen Zinsswaps wirken sich Marktzinsänderungen auch auf den beizulegenden Zeitwert aus, haben somit Auswirkungen auf das Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte an den beizulegenden Zeitwert und werden bei der ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnung berücksichtigt.

Im BLG-Konzern wird aus heutiger Sicht die Eintrittswahrscheinlichkeit der beschriebenen Finanzrisiken als gering eingeschätzt.

Weitere Angaben zum Management von Finanzrisiken finden sich im Anhang unter Ziffer 39.

Sonstige Risiken

Als Dienstleistungsunternehmen betreiben wir keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne, sodass in diesem Bereich über keine maßgeblichen Risiken zu berichten ist.

Sonstige Risiken, die die Entwicklung des Konzerns nachhaltig negativ beeinflussen könnten, sind derzeit nicht erkennbar. Bestandsgefährdungspotenziale wie Überschuldung, Zahlungsunfähigkeit oder sonstige Risiken mit besonderem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage liegen derzeit nicht vor. Die wesentlichen Risiken des Konzerns resultieren aus den noch anhaltenden Staatsschuldenkrisen in den USA und Europa mit ihren Auswirkungen auf die Realwirtschaft.

Beurteilung der Gesamtrisikosituation

Die Risikostruktur des BLG-Konzerns hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich geändert. Auf Grundlage unseres Risikomanagementsystems und übereinstimmender Einschätzungen des Vorstands waren im Berichtszeitraum keine Risiken absehbar, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand des Unternehmens gefährden. Auch auf Basis der Mittelfristplanung lassen sich gegenwärtig keine bestandsgefährdenden strategischen sowie operativen Risiken für die künftige Entwicklung unseres Konzerns ableiten. Die Beurteilung des Gesamtrisikos ist ohne die Berücksichtigung kompensierender zukünftiger Chancen erfolgt.

Prognosebericht

Ausrichtung des Konzerns in der Zukunft

Beibehaltung des Geschäftsmodells

Eine grundlegende Änderung unseres Geschäftsmodells ist in den kommenden Jahren nicht vorgesehen. Doch wird es unter anderem eine Erweiterung der Tätigkeitsfelder im Geschäftsbereich CONTRACT geben. Unser Ziel ist es, profitabel in allen Geschäftsfeldern zu sein und zu wachsen. Durch die Fortsetzung unserer Akquisitionstätigkeiten, die gezielte Bildung von Kooperationen sowie den Aufbau strategischer Partnerschaften wollen wir bestehende Märkte ausbauen, neue Märkte erschließen und weitere Kunden gewinnen. Zusätzlich werden wir unsere Wertschöpfungsketten in den Geschäftsfeldern erweitern. Gleichzeitig wollen wir unsere gute Marktposition in den bestehenden Geschäftsfeldern ausbauen. Es gilt, die Produktivität in allen Bereichen zu verbessern durch konsequentes Prozessmanagement und stringentes Kostenmanagement.

Erwartete wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick⁶

Das im ersten Halbjahr 2013 etwas erhöhte Tempo der weltwirtschaftlichen Expansion dürfte laut der Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose nach der bereits abgeschlossenen zweiten Jahreshälfte auch im Jahr 2014 gehalten werden. Dieser Prognose zugrundeliegend ist die Verbesserung der Indikatoren für die Erwartungen von Unternehmen und privaten Haushalten, welche wohl auch fundamentale Ursachen hat: Manches, was seit der Finanzkrise die wirtschaftliche Aktivität belastet hat, verliert langsam an Bedeutung. Für das Jahr 2014 rechnen die Experten mit einem Anstieg des globalen BIP um 3,6 Prozent⁷. Der Welthandel wird nach vorliegender Prognose im Jahr 2014 um 4,2 Prozent expandieren. Er dürfte damit wie seit etwa zwei Jahren schon nur wenig schneller als die Weltproduktion zulegen.

Die Konjunktur im Euroraum wird 2014 weiterhin von der Unsicherheit über die Gestaltung der Finanzpolitik belastet sein. Darüber hinaus sind, anders als in den USA, die in der großen Rezession offengelegten Strukturprobleme noch erheblich. Alles in allem ist für den Euroraum im Prognosezeitraum, anders als für Deutschland, eine Erholung, aber kein Aufschwung in Sicht.

Für die deutsche Konjunktur wird 2014 weiterhin eine leichte Zunahme der wirtschaftlichen Dynamik erwartet. Hierzu tragen im Besonderen die zu erwartende steigende Kapazitätsauslastung, das recht hohe Expansionstempo der Produktion sowie die sich weiter verbessernde Situation am Arbeitsmarkt und die relativ entspannte Lage der öffentlichen Finanzen⁸ bei. Experten rechnen 2014 daher mit einem Zuwachs des deutschen Bruttoinlandsprodukts um 1,9 Prozent.

⁶ Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose (Hrsg.): Herbst 2013 „Konjunktur zieht an - Haushaltsüberschüsse sinnvoll nutzen“, Gemeinschaftsdiagnose Herbst 2013, 15. Oktober 2013, Kiel

⁷ World Economic Outlook Database, Internationalen Währungsfonds, www.imf.org; Februar 2014

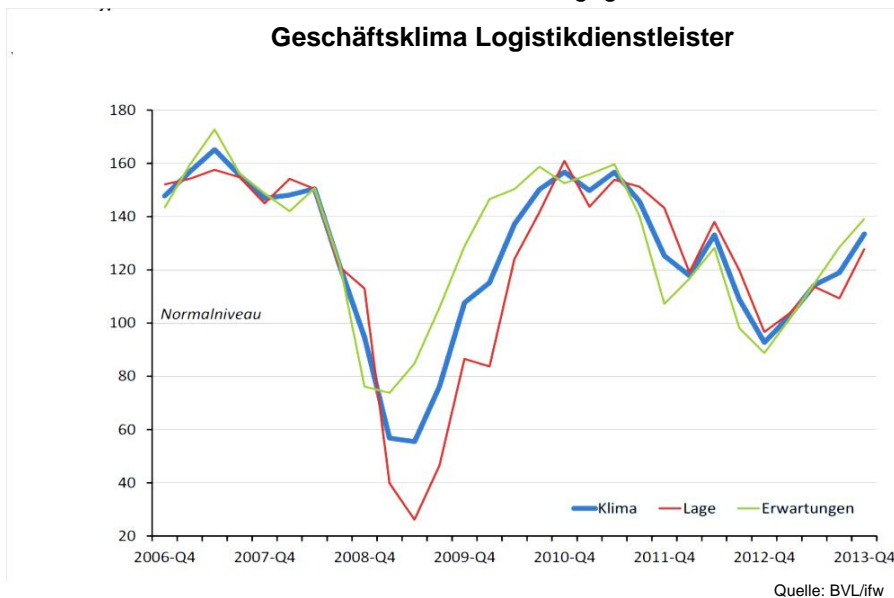
⁸ Für 2013 wird mit einem Überschuss von etwa 3 Milliarden Euro für den öffentlichen Gesamthaushalt gerechnet. Dies würde 0,1 Prozent in Relation zum Bruttoinlandsprodukt entsprechen. Für 2014 wird dank besserer Konjunktur ein Überschuss von knapp 8 Milliarden Euro oder 0,3 Prozent in Relation zum Bruttoinlandsprodukt erwartet. Diese Prognose beruht auf den derzeit aktuellen Haushalts- und Finanzplanungen des Bundes. (Quelle: siehe Fußnote 6)

Branchenentwicklung⁹

In Deutschland hat der Wirtschaftsbereich Logistik das Jahr 2013 mit einer guten Performance abgeschlossen und wird nach Meinung von Logistikexperten mit viel Elan ins Jahr 2014 starten.

Nach einem umsatzstarken Jahr 2013 (ca. 230 Mrd. EUR)¹⁰ wird für das laufende Jahr wiederholt von einer Zunahme der Umsätze zwischen einem und drei Prozent ausgegangen. Bundesweit melden Dienstleister bei guter Kapazitätsauslastung einen deutlich steigenden Auftragsengang. Sie erwarten für 2014 einen Ausbau der Kapazitäten und weiteren Personalaufbau. Nicht in allen Bereichen der Branche ist diese Zuversicht so deutlich spürbar. Die Logistiker in Industrie und Handel erwarten im Inland einen deutlichen Schub, beim grenzüberschreitenden Bedarf hingegen eher gedämpfte Impulse.

So werden Komplexität und Kostendruck auch im kommenden Jahr die Wirtschaft begleiten und beeinflussen. Dem müssen die Logistiker aus Industrie, Handel, Dienstleistung und Wissenschaft dann mit intensiverer Zusammenarbeit begegnen.



Hinsichtlich der Preisentwicklung im Güterverkehr ist in den kommenden Monaten nach aktuellen Experteneinschätzungen des TransportmarktBarometers der ProgTrans AG Basel und des Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH (ZEW) in Deutschland mit einem überwiegend leichten Anstieg zu rechnen. Gleichzeitig zeichnet sich für die meisten Verkehrsträger beim Transportaufkommen eine minimal steigende Nachfrage ab. Insgesamt wird von Logistikexperten für das laufende Jahr 2014 ein ausgeglichenes Verhältnis von Preis- und Mengenanstieg erwartet.

Die Perspektiven des Straßengüterverkehrs werden hierbei vorsichtig optimistisch eingeschätzt. Dies gilt insbesondere für den Osteuropaverkehr. Hier wird von einem deutlichen Wachstumsschub im Transportaufkommen ausgegangen, gleichzeitig jedoch mit einer eher schleppenden Preisentwicklung gerechnet. Vor dem Hintergrund hoher Dieselpreise und steigender Fahrerlöhne rechnen Branchenexperten daher nur mit einer moderat positiven Entwicklung des Segments.

Für den Schienengüterverkehr gehen die meisten Experten sowohl bei der Mengenerwartung als auch bei der Preisentwicklung in den kommenden Monaten von stabilen Verhältnissen aus.

Das Transportaufkommen in der Binnenschifffahrt wird allgemein als stabil angesehen. Gleiches gilt auch für die Frachtraten. Bei den Binnenverkehren, welche im gesamten Markt der deutschen Binnenschifffahrt nur eine vergleichsweise kleine Rolle spielen, wird hingegen mit einem leichten Preisanstieg gerechnet.

⁹ Arbeitsgemeinschaft ProgTrans/ZEW (Hrsg.): Transportbarometer, 3. Quartal 2013

¹⁰ Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.: www.bvl.de, 27. Februar 2014

Für die Seefrachtmengen im Europaverkehr geht die Mehrzahl der Experten von einer stabilen Entwicklung aus. Auf den beiden Interkontinentalrouten wird von einem schwachen Anstieg ausgegangen. Während dies auf der Nordamerika-Route eine Verbesserung der Stimmung

bedeutet, entspricht es auf der Asien-/Pazifik-Route eher einer Abkühlung. Insgesamt wird im Transportsegment der Seeschifffahrt in den kommenden Monaten mit einem deutlichen Preisanstieg (ein bis drei Prozent) gerechnet.

Die Entwicklung der Logistikbranche wird auch in Zukunft durch wesentliche Faktoren wie steigende Leistungs- und Qualitätsanforderungen der Kunden, die Sicherstellung von Nachhaltigkeitszielen, das infolge von innovativen Kommunikationstechnologien sich ändernde Konsumentenverhalten sowie ein anhaltender Kosten- und Margendruck beeinflusst werden und damit verbunden weitere Prozessoptimierungen und Kostenreduzierungen notwendig machen. Der BLG-Konzern sieht sich mit seinem klaren Leistungsprofil, einer straffen Konzernorganisation und Führungsstruktur, die schnelle und kundenorientierte Entscheidungen ermöglicht, hierfür gut positioniert.

Entwicklung des Konzerns in den folgenden zwei Jahren

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE wird der Export bestimmend für das Volumen in den Seehäfen bleiben. In Bremerhaven erwarten wir auch im Jahr 2014 ein Umschlagvolumen von 2,2 Mio. Fahrzeugen. Dabei gehen wir von einem nachhaltig hohen Exportvolumen der deutschen Premiumhersteller in die Märkte China und USA aus. Ein latentes Risiko wird in der Entwicklung des Exportvolumens, insbesondere für den chinesischen Markt, gesehen. Die Planungen der deutschen OEM's (original equipment manufacturer) gehen für die Folgejahre bis 2016 von einem steigenden Exportvolumen aus. Da gleichzeitig die Schiffskapazitäten nicht entsprechend steigen, wird sich das Lagervolumen in den Seehafenterminals erhöhen.

Hinsichtlich der Entwicklung der Importe gehen wir von einer leichten Erhöhung aus, die im Wesentlichen von Importen der Mercedes A-Klasse aus Finnland und einem neu akquirierten Auftrag, für Importe von Mitsubishi aus Fernost für den deutschen Markt, bestimmt sein wird. Das Volumen für die technische Bearbeitung von Importmengen wird sich in den Folgejahren nicht erhöhen und die technische Wertschöpfung wird eher rückläufig sein. Wesentlicher Grund dafür ist, dass die Hersteller schon in den Produktionsländern marktgerecht produzieren und somit technische Dienstleistungen durch uns am Standort Bremerhaven zukünftig weiter rückläufig sein werden. Dem gegenüber steht eine höhere Nachfrage nach technischen Dienstleistungen an den Exportfahrzeugen der deutschen Premiumhersteller im Exporthafen. Die BLG hat schon in 2008 entsprechende Technikkapazitäten in Bremerhaven aufgebaut und kann auf die Anfragen der Kunden mit flexiblen Angeboten reagieren. In diesem Segment der technischen Bearbeitung erwarten wir in den nächsten zwei Jahren eine Steigerung der Beschäftigung, welche die Reduzierungen im Bereich der technischen Dienstleistungen an Importfahrzeugen teilweise kompensieren kann.

Um die Zukunftsfähigkeit des Standorts Bremerhaven zu gewährleisten, haben wir die Prozesse am AutoTerminal Bremerhaven untersucht und sind nun dabei, durch organisatorische Veränderungen auf die beschriebenen Entwicklungen zu reagieren.

Generell ist die Geschäftsentwicklung in den Inlandterminals von der Entwicklung der Neuzulassungen von Pkws in Deutschland abhängig. Hier erwarten wir für 2014 einen leichten Umsatzanstieg verbunden mit einem insgesamt steigenden Ergebnis vor Ertragssteuern (EBT) im Vergleich zum Berichtsjahr.

Im Geschäftsfeld Automobiltransporte wird durch die leichte Markterholung bei Neuzulassungen in Westeuropa und zusätzlichem Transportvolumen aus den Produktionswerken in die deutschen Seehäfen ein um ca. 2 Prozent höheres Transportvolumen per Lkw in 2014 gegenüber 2013 erwartet. Diese Tendenz wird sich auch in 2015 fortsetzen. Zusätzliche Ergebnisverbesserungen

ungen werden aus der IT-gestützten Organisation sowie der Einführung eines Telematiksystems erwartet.

Im Geschäftsfeld der Bahntransporte werden wir im ersten Halbjahr 2014 den Zielbestand von 1.275 Waggonen erreichen. Das Transportvolumen wird über die Entwicklung des Exportvolumens in den Seehäfen bestimmt. Die Waggonkapazitäten der BLG AutoRail GmbH werden einerseits, in hohem Maße für bestehende Kundenverträge genutzt und stehen andererseits für die anhaltend hohe Nachfrage nach Spotverkehren zur Verfügung. Wir gehen daher von einer 80 - 90 Prozentigen Auslastung der Waggonkapazitäten aus. Zusätzliche Potenziale werden sich aus der Inbetriebnahme des Bahnhofs Falkenberg in Brandenburg als Waggon-service- und Logistikzentrum in 2015 ergeben. Vor diesem Hintergrund rechnen wir in 2014 mit moderatem Umsatz- und Ergebniswachstum des Geschäftsfeldes Bahntransporte.

Geschäftsbereich CONTRACT

Der wirtschaftliche Verlauf des Geschäftsfeldes Automotive (Europa) wird im Wesentlichen durch die Entwicklung der Fahrzeugmärkte in China, Südafrika, Brasilien und den USA geprägt. Analog zu der Entwicklung des Exportvolumens im Bereich der Fertigfahrzeuge planen die Automobilproduzenten auch mit hohen Steigerungsraten für die Teilelogistik in den Folgejahren. Mit unserem Geschäftsmodell werden wir an diesem Wachstum partizipieren und durch laufende Produktivitätsverbesserungen nachhaltig steigende Ergebnisse erzielen.

In den USA sind die Herausforderungen für ein solides Wachstum unverändert groß. In Brasilien planen wir für 2014, basierend auf einem niedrigen Ausgangsniveau, leicht steigende Umsätze und Ergebnisse. In Südafrika gehen wir von einer anhaltend positiven Geschäftsentwicklung aus.

Das Geschäftsfeld Windenergie wird in 2014 erheblich durch die Unsicherheiten über die zukünftige Entwicklung im Offshore-Bereich geprägt sein. Wir sehen in dem Geschäftsfeld nachhaltig großes Potenzial, erwarten für 2014 im Hinblick auf Umsatz und Ergebnis aber keine großen Erfolge.

Im Geschäftsfeld Handelslogistik arbeiten wir am Ausbau der Wertschöpfungstiefe unserer Geschäfte zum nachhaltigen Erfolg aller Standorte. Für das Geschäftsfeld Hafenlogistik bestehen gute Aussichten für das Großrohrgeschäft, eines unserer Spezialgebiete.

In diesem Zusammenhang erwarten wir für 2014 für alle Standorte des Geschäftsfeldes leicht steigende Umsätze und Ergebnisse. Insbesondere am Standort Frankfurt ergeben sich weitere Potenziale für den Bereich e-commerce. Für dieses Segment erwarten wir eine Ausweitung der Geschäftstätigkeit ab 2015. Für das Kühlhaus in Bremerhaven wird von einer hohen Lagerauslastung ausgegangen. Ergebnismindernd wirken sich hier gestiegene Energiepreise durch den Wegfall der Befreiung von der EEG-Umlage aus.

Geschäftsbereich CONTAINER

Für die Containerreedereien besteht weiterhin hoher Wettbewerbsdruck, da das weltwirtschaftliche Wachstum nicht ausreichen wird, die strukturellen Probleme der Containerschifffahrt zu lösen. Was das für unsere Containerterminals bedeutet, kann nicht sicher beurteilt werden.

Insbesondere kann sich hier der von den drei größten Containerreedereien Maersk Line, MSC und CMA CGM verkündete und in Vorbereitung befindliche Zusammenschluss zum Konsortium „P3“ auswirken. Ein zusätzlicher Preisdruck auf die Terminals kann dabei nicht ausgeschlossen werden.

Die anhaltende Globalisierung und der weiter wachsende Welthandel bieten mittel- und langfristige gute Perspektiven für Logistikunternehmen und Containerterminal-Betreiber. Durch eine stärkere weltwirtschaftliche Integration der Schwellenländer in Asien sowie in Europa rechnen wir damit, mittelfristig wieder überdurchschnittlich von einem Aufschwung zu profitieren.

Für die EUROGATE-Gruppe steht auch im Geschäftsjahr 2014 die erfolgreiche Vermarktung des EUROGATE Container Terminals Wilhelmshaven im Vordergrund.

Geplante Investitionen

Wir passen unsere Investitionsvorhaben stets den aktuellen Marktgegebenheiten an. Erweiterungsinvestitionen im niedrigen zweistelligen Mio. EUR- Bereich sind in 2014 im Geschäftsbereich AUTOMOBILE für den Ausbau des Waggonbestandes und des Waggon-service- und Logistikzentrums in Falkenberg sowie im Geschäftsbereich CONTRACT für den Aufbau neuer Logistikzentren in Krefeld und Berlin geplant. Darüber hinaus werden in allen Geschäftsbereichen in 2014 die notwendigen Ersatzinvestitionen und Investitionen in Prozessoptimierungen in der Größenordnung von ca. 50 Mio. EUR. geplant.

Die Investitionen werden überwiegend fremdfinanziert.

Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns

Wirtschaftlich betrachtet erwarten wir in 2014 für den BLG-Konzern einen Umsatz und ein Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) auf Vorjahresniveau. Im Hinblick auf das Vorjahr ist das EBT bereinigt um einmalige Sondereffekte zu verstehen.

Durch Änderung der Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) wird das Ergebnis vor Ertragsteuern ab 2014 um rund 5 Mio. EUR geringer ausgewiesen werden. Dies resultiert aus der Abschaffung der Quotenkonsolidierung für Gemeinschaftsunternehmen, die ab dem Geschäftsjahr 2014 erstmalig verpflichtend nach der Equity-Methode zu bilanzieren sind. Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu den Auswirkungen von IFRS 11 im Konzernanhang auf den Seiten 9 f.

Die veränderte Bilanzierung des Geschäftsbereichs CONTAINER, der unverändert durch 50 Prozent des EUROGATE-Konzerns repräsentiert wird, hat zur Folge, dass nicht mehr die anteiligen Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen des EUROGATE-Konzerns im BLG-Konzern ausgewiesen werden, sondern lediglich die nach der Equity-Methode fortgeschriebene Beteiligung an der EUROGATE-Konzern-Muttergesellschaft EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG, sowie das sich hieraus ergebende Beteiligungsergebnis. Folglich wirken sich die auf Minderheitengesellschafter entfallenden Ergebnisanteile aus dem EUROGATE-Konzern nicht mehr auf das Konzernergebnis der BLG aus. Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) im BLG-Konzern vermindert sich deshalb um rund 5 Mio. EUR. Für den durch die neuen Rechnungslegungsvorschriften veränderten BLG-Konzern erwarten wir vor diesem Hintergrund einen Rückgang der Umsatzerlöse unter die Milliardengrenze. Das EBT wird ungeachtet der vorgenannten Effekte aufgrund der einmaligen Sondereffekte in 2013 im Geschäftsjahr 2014 deutlich ansteigen.

Wir erwarten im Geschäftsjahr 2014 für die unveränderten Segmente AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER jeweils kein nennenswertes Umsatzwachstum und für die Segmente CONTRACT und CONTAINER jeweils ein Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) auf Vorjahresniveau. Für das Segment AUTOMOBILE prognostizieren wir für 2014 ein deutlich erhöhtes EBT im Vergleich zum Vorjahr.

Für das Jahr 2015 erwarten wir ein positives Umfeld, Wachstum vor allem in den Geschäftsfeldern Automotive, Handels- und Windenergielogistik des Geschäftsbereichs CONTRACT sowie weitere nachhaltige Innovationen unserer intermodalen Geschäftsaktivitäten und anhaltend hohe Fahrzeugexportvolumen im Geschäftsbereich AUTOMOBILE. Der Geschäftsbereich CONTAINER wird nach unseren Erwartungen zum einen von steigenden Containerumschlägen zum anderen aber auch von der noch nicht erreichten Vollauslastung des Containerterminals Wilhelmshaven geprägt sein. Die in den Vorjahren eingeleiteten Kostensenkungs- und Restrukturierungsmaßnahmen wirken sich voll auf das Ergebnis aus. Wir rechnen mit einem moderaten Anstieg der Konzernumsatzerlöse sowie des Konzern-EBT im Vergleich zum Geschäftsjahr 2014.

Vor diesem Hintergrund wollen wir unseren Aktionären eine attraktive Dividendenrendite bieten. Wir streben weiterhin an, die Dividende jährlich zu steigern, sie zumindest aber auf dem Niveau des jeweiligen Vorjahres zu halten.

Dieser Jahresbericht wurde auf Basis des Deutschen Rechnungslegungsstandards 20 (DRS 20) in der derzeit gültigen Fassung erstellt. Er enthält, abgesehen von historischen Finanzinformationen, zukunftsgerichtete Aussagen zur Geschäfts- und Ertragsentwicklung des BLG Konzerns, die auf Einschätzungen, Prognosen und Erwartungen beruhen und mit Formulierungen wie "annehmen" oder "erwarten" und ähnlichen Begriffen gekennzeichnet sind. Diese Aussagen können naturgemäß von tatsächlichen zukünftigen Ereignissen oder Entwicklungen abweichen. Wir übernehmen keine Verpflichtung, die zukunftsgerichteten Aussagen angesichts neuer Informationen zu aktualisieren.