



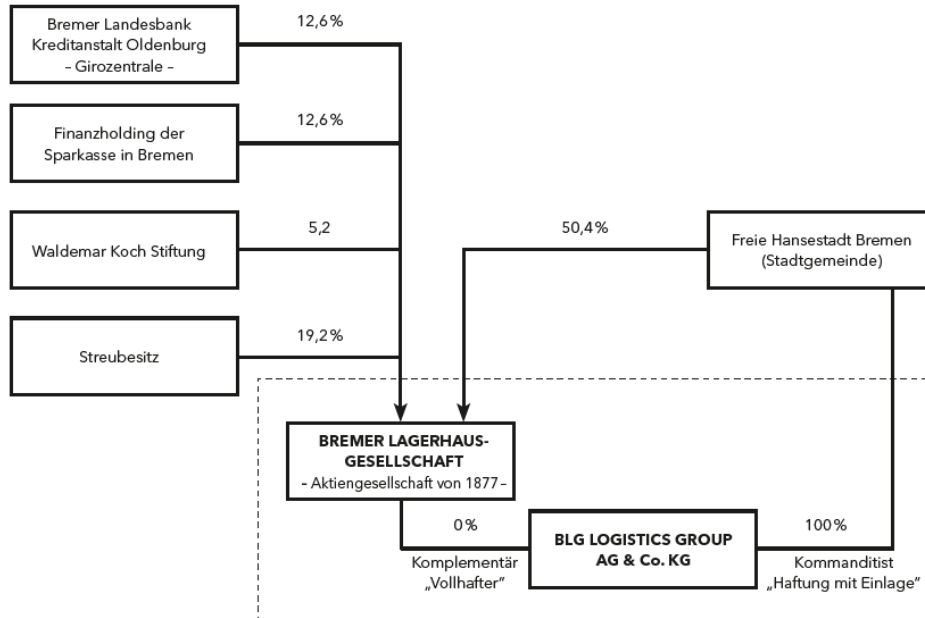
**BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT
–Aktiengesellschaft von 1877–, Bremen**

Gruppenlagebericht für das Geschäftsjahr

2016

Grundlagen der Gruppe

Rechtliche Gruppenstruktur zum 31. Dezember 2016



Die börsennotierte BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT –Aktiengesellschaft von 1877– (BLG AG) hat als persönlich haftende Gesellschafterin der BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG (BLG KG) die Geschäftsführung für die BLG LOGISTICS übernommen. Diese beiden Unternehmen, die rechtlich, wirtschaftlich und organisatorisch eng verbunden sind, stellen daher als einheitliche Spitze den Gruppenabschluss auf.

Die BLG AG ist am Gesellschaftskapital der BLG 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 KG werden von der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) gehalten. Die Geschäfte der BLG KG werden durch den Vorstand der BLG AG 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.

Geschäftsmodell und Organisationsstruktur

Die BLG-Gruppe tritt nach außen unter der Marke BLG LOGISTICS auf. Die BLG LOGISTICS ist ein internationaler Seehafen- und Logistikdienstleister mit über 100 Gesellschaften und Niederlassungen in Europa, Nord- und Südamerika, Afrika und Asien.

Die BLG KG als strategische Managementholding fokussiert sich auf die strategischen Entwicklungen auf Gruppenebene. Damit ist der Einfluss der Holding auf das operative Geschäft weitreichender als bei einer reinen Finanzholding, jedoch auch deutlich geringer als bei einer operativen Managementholding. Eine Sonderrolle als Schnittstelle zu den operativen Einheiten nehmen die Vorstände der drei Geschäftsbereiche AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER ein. Der Vorstand bestimmt die Gruppenstrategie im Sinne von strategischen Leitplanken auf Gruppenebene; der Geschäftsbereichsvorstand bestimmt zusammen mit den operativen Führungskräften die Geschäftsbereichsstrategie im Rahmen dieser Leitplanken und ist für das strategische Geschäftsbereichsmanagement verantwortlich.

Übereinstimmend mit unserem Unternehmensleitbild und unseren Führungsgrundsätzen führen wir innerhalb klarer strategischer und finanzwirtschaftlicher Leitplanken durch Delegation in dezentralen Strukturen. Die unternehmerische Verantwortung liegt innerhalb dieser Leitplanken bei den jeweiligen Führungskreisen der Geschäftsbereiche, den Geschäftsfeldleitern sowie den ihnen zugeordneten Geschäftsführern der Gesellschaften. Wir streben ein effizientes und ergebnisorientiertes Verhältnis der strategischen Managementholding zu den operativen Gesellschaften an; mit klaren Schnittstellen zwischen einander. Neben den originären Führungsaufgaben ist die operative Integrationstiefe der Holding in die Geschäftsbereiche begrenzt auf die Supportprozesse. Hier gilt es, Synergiepotenziale zwischen den Geschäftsbereichen zu heben - soweit vorhanden und sinnvoll.

Dabei unterscheiden wir in Center-of-Excellence-Funktionen mit Fokus auf Bereitstellung von gebündeltem Expertenwissen sowie in Shared-Service-Center-Funktionen mit Fokus auf Bereitstellung von skalierbaren Diensten. Auf leistungswirtschaftlicher Ebene müssen sich alle Synergiefunktionen mit externen Benchmarks und Wettbewerbsvergleichen messen.

Supportfunktionen, welche eine hohe Marktnähe und/oder eine hohe Nähe zu den wertschöpfenden Prozessen in Abwägung zum Synergiepotenzial erfordern, sind dezentral in den operativen Gesellschaften organisiert.

Eine offene und effiziente Zusammenarbeit innerhalb definierter Richtlinien liegt in der Verantwortung jedes Prozessbeteiligten. Es herrscht ein Commitment der Vorstände, dass die Abteilungen ihre Prozesse kontinuierlich verbessern.

Die BLG-Gruppe gliedert sich in drei Geschäftsbereiche auf. Dieser Aufteilung folgt auch die Berichterstattung.

Die Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT sind in elf Geschäftsfelder untergliedert. 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.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE befasst sich mit der Logistik von Fertigfahrzeugen. Dies betrifft im Wesentlichen den Umschlag, technische Dienstleistungen und die weltweite Distribution von den Herstellern bis zu den Händlern in den Bestimmungsländern. Mit einem Volumen von 6,3 Mio. Fahrzeugen hat dieser Geschäftsbereich 2016 seine Position als einer der führenden Automobillogistiker Europas bestätigt.

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE betreibt neben den Seehafenterminals in Bremerhaven, Gioia Tauro (Italien), Cuxhaven, Hamburg, Danzig (Polen) und im Hafen Bronka (Russland) auch mehrere Terminals am Rhein und an der Donau. Acht Binnenschiffe, eine Flotte von rund 500 Lkw und 1.275 Eisenbahnwaggons sind im intermodalen Zusammenspiel für den Auto-transport im Einsatz. Darüber hinaus sind wir mit unseren logistischen Dienstleistungen in Kroatien, Polen, Russland, Slowenien, Türkei sowie in der Ukraine präsent.

Geschäftsbereich CONTRACT

Der Geschäftsbereich CONTRACT realisiert umfassende individuelle Logistikkösungen 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, die Logistik für die Offshore-Windenergie in Bremerhaven sowie expeditionelle Dienstleistungen.

In der Kontraktlogistik ist die BLG LOGISTICS in Logistikzentren und Spezialanlagen an über 40 Standorten in Europa sowie in Übersee für starke Marken wie Adler Mode, Basler, BMW,

Bosch, Daimler, Deutsche Bahn, engelbert strauss, Golf House, Gerry Weber, Griesson - de Beukelaer, Hansgrohe, Konica Minolta, OBI, 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 sowie La Spezia, Gioia Tauro, Cagliari, Ravenna und Salerno (alle Italien), Sao Paulo (Brasilien), Limassol (Zypern), Lissabon (Portugal) sowie Tanger (Marokko) und Ust-Luga (Russland).

Änderungen im Konsolidierungskreis

Die BLG AutoTerminal Kelheim GmbH & Co. KG, Saal an der Donau, wurde im Berichtsjahr in BLG AutoTerminal Deutschland GmbH & Co. KG umfirmiert und der Sitz nach Bremen verlegt.

Im Rahmen einer gruppeninternen Umstrukturierung schieden die BLG AutoTerminal Duisburg GmbH & Co. KG, Duisburg, durch Anwachsung und die BLG AutoTerminal Hamburg GmbH & Co. KG, Hamburg, durch Verschmelzung auf die BLG AutoTerminal Deutschland GmbH & Co. KG, Bremen, aus dem Konsolidierungskreis aus. Ebenfalls umfirmiert wurde die E.H. Harms GmbH & Co. KG Automobile-Logistics, Bremen, in die BLG AutoTerminal und Fahrzeuglogistik GmbH & Co. KG, Bremen.

Die BLG Automobile Logistics Italia S.r.l., Gioia Tauro, Italien, hat im Berichtsjahr 50 Prozent ihrer Anteile an der BLG AutoTerminal Gioia Tauro S.p.A., Gioia Tauro, Italien, verkauft. Die Gesellschaft wurde im Zuge des Anteilsverkaufs in AutoTerminal Gioia Tauro, Italien, umfirmiert und der Sitz nach San Ferdinando verlegt. Durch den Anteilsverkauf hat die BLG-Gruppe die Beherrschung an der vollkonsolidierten Gesellschaft verloren. Die Erfassung der Gesellschaft erfolgt seit dem 1. Juli 2016 nach der Equity-Methode.

Ebenfalls im Berichtsjahr aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden ist die Car Logistic JSC, Moskau, Russland, durch Verschmelzung auf die BLG Logistics Automobile St. Petersburg Co. Ltd., St. Petersburg, Russland.

Im Geschäftsbereich CONTRACT wurden im Berichtsjahr die BLG Soluciones Logisticas Integradas España S.L.U., Vitoria, Spanien, aufgrund einer erfolgten Liquidation und die BLG Logistics (UK) Ltd., Felixstowe, Großbritannien, aufgrund der Einstellung der Geschäftstätigkeit, entkonsolidiert. Im Zuge der Umstrukturierung schied die BLG Sports & Fashion Logistikzentrum Erfurt GmbH, Erfurt, durch Verschmelzung auf die BLG Sports & Fashion Logistics GmbH, Hørsel, aus dem Konsolidierungskreis aus.

Eine weitere Veränderung im Konsolidierungskreis betrifft die BLG WindEnergy Logistics GmbH & Co. KG, Bremerhaven, die durch Abspaltung von der BLG Logistics Solutions GmbH & Co. KG, Bremen, gegründet wurde.

Mit notariellem Vertrag vom 21. Juni 2016 wurden 100 Prozent der Geschäftsanteile an der INFORTRA GmbH INTERNATIONAL FORWARDING & TRANSPORT, Niederkrüchten (INFORTRA GmbH), und 60 Prozent der Geschäftsanteile an der LOGFORTRA GmbH Logistic, Forwarding & Transport, Niederkrüchten (LOGFORTRA GmbH), durch die BLG KG erworben. Die übrigen 40 Prozent an der LOGFORTRA GmbH werden von der INFORTRA GmbH gehalten.

Gemeinsam bilden die beiden Unternehmen die FORTRAGROUP. Die dingliche Übertragung der Anteile erfolgte aufschiebend bedingt am 6. September 2016. Die Gesellschaften der

FORTRAGROUP werden vollkonsolidiert und sind dem Geschäftsbereich CONTRACT zugeordnet.

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 BLG AG ergibt sich aus dem deutschen Recht, insbesondere dem Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht, sowie der Satzung der Gesellschaft und dem Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

Der Vorstand hat am 22. November 2016 und der Aufsichtsrat der BLG AG hat am 15. Dezember 2016 die 15. Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 5. Mai 2015 abgegeben. Die Erklärung ist den Aktionären im Internet unter www.blg-logistics.com/ir dauerhaft zugänglich gemacht worden.

Code of Ethics

Nachhaltige Wertschöpfung und verantwortliche Unternehmensführung sind wesentliche Elemente der Unternehmenspolitik der BLG AG. Die Grundlage hierfür bildet der vertrauensvolle Umgang mit Kunden, Geschäftspartnern, Mitarbeitern und Aktionären. Dazu zählt neben der Einhaltung von Gesetzen auch die Einhaltung des gruppeneinheitlichen 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

Die BLG AG ist eine Gesellschaft deutschen Rechts, auf dem auch der DCGK beruht. Ein Grundprinzip des deutschen Gesellschaftsrechts ist das duale Führungssystem mit den Organen Vorstand und Aufsichtsrat, die durch eine strikte personelle Trennung zwischen dem Vorstand als Leitungsorgan und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan gekennzeichnet und mit jeweils eigenständigen Kompetenzen ausgestattet sind. Vorstand und Aufsichtsrat der BLG AG arbeiten bei der Steuerung und Überwachung des Unternehmens eng und vertrauensvoll zusammen.

Der Vorstand

Der Vorstand der BLG AG nimmt die Geschäftsführung der BLG KG wahr und leitet daher eigenverantwortlich die beiden Unternehmen und vertritt die Gesellschaften bei Geschäften mit Dritten. Der Vorstand ist im Interesse der BLG LOGISTICS sowie im Sinne des Stakeholder-Ansatzes dem Ziel einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet. Die Ressortzuständigkeiten der einzelnen Vorstandsmitglieder sind im Anhang aufgeführt.

Der Vorstand trifft seine Entscheidungen durch Beschluss grundsätzlich mit Mehrheit. Bei Stimmengleichheit 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 einschließlich des Risikomanagements, der Compliance und stimmt mit dem Aufsichtsrat die strategische Ausrichtung des Unternehmens ab.

Für bestimmte, in der Satzung der BLG AG 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.

Der Vorstand der BLG AG bestand im Geschäftsjahr 2016 aus sechs Mitgliedern.

In der personellen Zusammensetzung des Vorstands haben sich gegenüber dem 31. Dezember 2015 folgende Änderungen ergeben: Herr Dieter Schumacher hat mit Wirkung zum 1. Januar 2016 die Nachfolge von Herrn Hartmut Mekelburg als Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektors angetreten. In der Sitzung am 17. Dezember 2015 hat der Aufsichtsrat Herrn Jens Wollesen zum gesamtvertretungsberechtigten Mitglied des Vorstands der BLG AG berufen. Herr Wollesen hat mit Wirkung zum 1. Juli 2016 die Verantwortung für den Geschäftsbereich CONTRACT übernommen und somit die Nachfolge von Herrn Andreas Wellbrock angetreten, der sein Mandat zum 31. Dezember 2015 niedergelegt hatte. Herr Emanuel Schiffer, zuständig für den Geschäftsbereich CONTAINER, hat sein Mandat als Mitglied des Vorstands der BLG AG nicht verlängert und hat zum 31. Dezember 2016 seinen Ruhestand angetreten.

Der Aufsichtsrat hat in der Sitzung am 20. Juni 2016 beschlossen, Herrn Michael Blach mit Wirkung zum 1. Januar 2017 als Co-Vorsitzenden in die Gruppengeschäftsführung der EUROGATE Beteiligungs-GmbH als Nachfolger für Herrn Emanuel Schiffer zu entsenden. In der Sitzung am 15. September 2016 wurde Frau Andrea Eck zum gesamtvertretungsberechtigten Mitglied des Vorstands der BLG AG berufen. Frau Andrea Eck übernimmt mit Wirkung zum 1. Januar 2017 die Verantwortung des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE und tritt somit die Nachfolge von Herrn Michael Blach an. Der Aufsichtsrat hat darüber hinaus in seiner Sitzung am 9. Februar 2017 beschlossen, den Vertrag mit Herrn Frank Dreeke als Vorstandsvorsitzender um fünf Jahre zu verlängern.

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.

Im Rahmen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat der Vorstand erstmals am 15. September 2015 Zielgrößen zur Erhöhung des Frauenanteils für die ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands festgesetzt. Vor dem Hintergrund, dass die BLG AG, neben dem Vorstand als Organ, keine eigenen Mitarbeiter beschäftigt, wurde die Zielgröße von jeweils 0 Prozent für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2017 festgelegt.

Der Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der BLG AG berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. Er bestellt und entlässt die Mitglieder des Vorstands, beschließt das Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder und setzt deren jeweilige Gesamtvergütung fest. Der Aufsichtsrat wird in Strategie und Planung sowie in alle Fragen von wesentlicher Bedeutung für das Unternehmen eingebunden.

Bei der Zusammensetzung des Vorstands achtet der Aufsichtsrat auf Vielfalt (Diversity) im Sinne von Ziffer 5.1.2 des DCGK. Der Aufsichtsrat hat am 17. September 2015 die Zielgröße für den Anteil von Frauen im Vorstand von 16,7 Prozent festgelegt. Für den Aufsichtsrat selbst werden die gesetzlichen Bestimmungen der Geschlechterquote verfolgt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Zielgröße von 30 Prozent gegeben. Ferner hat der Aufsichtsrat beschlossen, die Frist zu deren Erreichung zum Stichtag 30. Juni 2017 festzulegen. Zum 31. Dezember 2016 lag der Frauenanteil im Vorstand bei 0 Prozent und im Aufsichtsrat bei 12,5 Prozent. Durch die Beru-

fung von Frau Andrea Eck als gesamtvertretungsberechtigtes Mitglied des Vorstands der BLG AG zum 1. Januar 2017 haben wir die Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand aktuell erreicht.

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.

In der Zusammensetzung des Aufsichtsrats haben sich gegenüber dem Vorjahr folgende personelle Änderungen ergeben: Mit Wirkung zum 31. Dezember 2015 hat Herr Dieter Schumacher sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. An seine Stelle ist Frau Birgit Holtmann zum 1. Januar 2016 nachgerückt. Mit Wirkung zum 31. Mai 2016 hat Herr Dirk Reimers sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. An seine Stelle ist Herr Stefan Schubert nachgerückt. Herr Stefan Schubert ist durch gerichtlichen Beschluss des Amtsgerichts Bremen vom 3. Juni 2016 als Mitglied des Aufsichtsrats bestellt worden. Mit Wirkung zum 1. Juni 2016 hat Herr Wolfgang Lemke sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. An seine Stelle ist Herr Klaus Pollok nachgerückt. Herr Klaus Pollok ist im Jahre 2013 als Ersatzmitglied für Herrn Wolfgang Lemke gewählt worden und hat mit Schreiben vom 20. April 2016 das Mandat angenommen. Der Aufsichtsrat hat sich vergewissert, dass Frau Birgit Holtmann sowie die Herren Stefan Schubert und Klaus Pollok den zu erwartenden Zeitaufwand als Aufsichtsratsmitglied aufbringen können. Ehemalige Vorstandsmitglieder der BLG AG sind nicht im Aufsichtsrat vertreten.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Neben dem gemäß § 27 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz zwingend zu bildenden Vermittlungsausschuss 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 zweimal im Jahr. Zu seinen Aufgaben gehören die Prüfung des Rechnungslegungsprozesses, die Beauftragung von Prüfungs- und Beratungsleistungen, Fragen der Rechnungslegung des Unternehmens und die Prüfung des vom Vorstand aufgestellten Jahresabschlusses sowie Lageberichts und des Vorschlags zur Verwendung des Bilanzgewinns der BLG AG. Zu seinen Aufgaben gehört darüber hinaus die Prüfung des Abschlusses zur Erfüllung der Konzernrechnungslegungspflicht der BLG AG sowie des Gruppenabschlusses und -lageberichts der BLG LOGISTICS.

Auf der Grundlage der Berichte des Abschlussprüfers über die Prüfung des Jahresabschlusses sowie des Lageberichts und des Abschlusses zur Erfüllung der Konzernrechnungslegungspflicht der BLG AG sowie des Gruppenabschlusses und -lageberichts der BLG LOGISTICS 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 der Gruppe 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 Vermittlungsausschuss, 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.

Zusätzlich hat der Aufsichtsrat einen Investitionsausschuss gebildet. Diesem 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 Art. 19 der EU-Marktmissbrauchsverordnung grundsätzlich verpflichtet, eigene Geschäfte mit Aktien der BLG AG oder sich darauf beziehende Finanzinstrumente zu melden und offen zu legen.

Der Aktienbesitz der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder insgesamt beträgt weniger als 1 Prozent der von der BLG AG 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 der BLG AG

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

Jede Aktie gewährt eine Stimme. Beschränkungen oder Vereinbarungen zwischen Aktionären, die Stimmrechte betreffen, sind dem Vorstand der BLG AG 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. Mit Wirkung zum 1. Januar 2017 sind die Aktienanteile der Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg -Girozentrale- in Höhe von 12,6 Prozent an der BLG AG an die Bremer Verkehrsgesellschaft mbH, Bremen, einer Tochtergesellschaft der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) übertragen worden. Einzelheiten dazu finden sich im Anhang im Abschnitt Stimmrechtsmitteilungen. Für weitere Angaben zur Aktionärsstruktur verweisen wir auf die Grundlagen der Gruppe.

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

Die BLG AG hat keine Mitarbeiteraktienprogramme aufgelegt. Soweit Mitarbeiter der Gruppe Aktien 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 dies 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 16. April 2015 hat der Aufsichtsrat auf Vorschlag des Personalausschusses dem angepassten Vergütungssystem für Vorstände der BLG AG einstimmig zugestimmt. Das Vergütungssystem wurde an die Auswirkungen der veränderten Rechnungslegungsgrundsätze angepasst. Neue und bestehende Vorstandsverträge wurden unabhängig von den bestehenden Vertragslaufzeiten einvernehmlich und einheitlich für alle Vorstandsmitglieder mit Wirkung ab dem 1. Januar 2015 auf dieses System umgestellt. Das neue System wurde gemäß § 120 Abs. 4 Aktiengesetz von der Hauptversammlung am 24. Mai 2016 mit großer Mehrheit gebilligt.

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf die seit dem 1. Januar 2015 geltende Vergütungssystematik:

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer Grundvergütung, einer dreijährigen EBT-Beteiligung und einem Nachhaltigkeitsbonus.

Die Grundvergütung 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. Zusätzlich erhalten Mitglieder des Vorstands für Aufsichtsratsstätigkeiten bei Gruppengesellschaftlichen Vergütungen.

Die dreijährige EBT-Beteiligung bemisst sich an einem individuellen Beteiligungssatz des jeweiligen Vorstandsmitglieds gemessen am durchschnittlichen EBT (Gruppenergebnis vor Ertragsteuern) des Geschäftsjahres und der beiden vorangegangenen Geschäftsjahre. Der Vorstandsvorsitzende partizipiert mit einem Satz von 1,0875 Prozent am durchschnittlichen EBT, die übrigen Vorstandsmitglieder mit 0,725 Prozent. Der Aufsichtsrat hat die Möglichkeit, auf Empfehlung des Personalausschusses den Beteiligungssatz anzupassen. In der Einführungsphase wurde in 2015 lediglich das durchschnittliche EBT aus dem Jahr 2015 sowie in 2016 lediglich die EBT aus den Jahren 2015 und 2016 als Bemessungsbasis zugrunde gelegt. Ab dem Geschäftsjahr 2017 ist dann ein dreijähriger Bemessungszeitraum vorgegeben.

Der Nachhaltigkeitsbonus wird auf Basis des laufenden Geschäftsjahres und der beiden kommenden Geschäftsjahre berechnet. Die Zieltantieme beträgt TEUR 100 für den Vorstandsvorsitzenden und TEUR 66,7 für die übrigen Vorstandsmitglieder. Die Bemessung erfolgt durch den Vergleich des geplanten durchschnittlichen EBT über die drei Jahre mit dem tatsächlich realisierten durchschnittlichen EBT (Zielerreichung). Dabei ist ein Schwellenwert von mindestens 90 Prozent der Zielerreichung zu verwirklichen. Der maximale Zielerreichungsgrad beträgt 110 Prozent. Zwischen 90 Prozent bis 100 Prozent der Zielerreichung werden anteilig zwischen 75 Prozent und 100 Prozent der Zieltantieme, zwischen 100 Prozent bis 110 Prozent anteilig zwischen 100 Prozent und 150 Prozent der Zieltantieme gewährt. Die Auszahlung erfolgt jeweils im auf das letzte Planjahr folgenden Geschäftsjahr, sofern der Schwellenwert erreicht wird.

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 maximal zwei Jahresvergütungen vor. Sofern die Restlaufzeit des Vertrags weniger als zwei Jahre beträgt, ist die Abfindung zeitanteilig zu berechnen. Die Höhe der Abfindung bestimmt sich grundsätzlich nach der Summe aus Festvergütung und variablen Vergütungsteilen 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 nachfolgenden Tabellen zeigen für jedes Vorstandsmitglied die für die Geschäftsjahre 2015 und 2016 gewährten Zuwendungen einschließlich der Nebenleistungen, bei variablen Vergütungsteilen ergänzt um die erreichbare Maximal- und Minimalvergütung (gemäß Mustertabelle 1 zu Ziffer 4.2.5 Absatz 3 (1. Spiegelstrich) DCGK).

Gewährte Zuwendungen (TEUR)	Frank Dreeke Vorstandsvorsitzender Datum Eintritt: 01.01.2013 (Vorsitzender seit 01.06.2013)				Jens Bieniek Mitglied des Vorstands Datum Eintritt: 01.06.2013			
	2015	2016	2016 (Min.)	2016 (Max.)	2015	2016	2016 (Min.)	2016 (Max.)
Festvergütung	605	622	622	622	330	344	344	344
Nebenleistungen	43	42	42	42	29	32	32	32
Summe	648	664	664	664	359	376	376	376
EBT-Beteiligung	323	329	0	450	216	219	0	300
Mehrfährige variable Beteiligung	33	66	0	150	22	44	0	100
<i>Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2015-31.12.2017)</i>	33	33	0	100	22	22	0	67
<i>Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2016-31.12.2018)</i>	0	33	0	50	0	22	0	33
Summe	1.004	1.059	664	1.264	597	639	376	776
Versorgungsaufwand	436	161	161	161	148	76	76	76
Gesamtvergütung	1.440	1.220	825	1.425	745	715	452	852

Gewährte Zuwendungen (TEUR)	Michael Blach Mitglied des Vorstands Datum Eintritt: 01.06.2013				Emanuel Schiffer ¹ Mitglied des Vorstands Datum Eintritt: 01.01.1995			
	2015	2016	2016 (Min.)	2016 (Max.)	2015	2016	2016 (Min.)	2016 (Max.)
Festvergütung	330	344	344	344	550	550	550	550
Nebenleistungen	24	26	26	26	47	46	46	46
Summe	354	370	370	370	597	596	596	596
EBT-Beteiligung	216	219	0	300	320	220	0	220
Mehrfährige variable Beteiligung	22	44	0	100	0	0	0	0
<i>Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2015-31.12.2017)</i>	22	22	0	67	0	0	0	0
<i>Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2016-31.12.2018)</i>	0	22	0	33	0	0	0	0
Summe	592	633	370	770	917	816	596	816
Versorgungsaufwand	189	74	74	74	0	0	0	0
Gesamtvergütung	781	707	444	844	917	816	596	816

Gewährte Zuwendungen (TEUR)	Dieter Schumacher Mitglied des Vorstands Datum Eintritt: 01.01.2016				Jens Wollesen Mitglied des Vorstands Datum Eintritt: 01.07.2016			
	2015	2016	2016 (Min.)	2016 (Max.)	2015	2016	2016 (Min.)	2016 (Max.)
Festvergütung	0	330	330	330	0	165	165	165
Nebenleistungen	0	26	26	26	0	8	8	8
Summe	0	356	356	356	0	173	173	173
EBT-Beteiligung	0	219	0	300	0	110	0	300
Mehrfährige variable Beteiligung	0	22	0	33	0	11	0	17
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2015-31.12.2017)	0	0	0	0	0	0	0	0
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2016-31.12.2018)	0	22	0	33	0	11	0	17
Summe	0	597	356	689	0	294	173	490
Versorgungsaufwand	0	12	12	12	0	0	0	0
Gesamtvergütung	0	609	368	701	0	294	173	490

¹ Zum Teil erfolgt die Erstattung der Beträge von Herrn Schiffer durch EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG.

Herr Wellbrock hat zum 31. Dezember 2015 sein Amt als Vorstand niedergelegt. In diesem Zusammenhang wurden Herrn Wellbrock Leistungszusagen auf Basis einer Aufhebungsvereinbarung vereinbart, die im Geschäftsjahr 2016 in Höhe von TEUR 250 ausgezahlt worden sind.

Die nachfolgende Tabelle zeigt für jedes Vorstandsmitglied den Zufluss in den Geschäftsjahren 2015 und 2016 aus Festvergütung, dreijähriger EBT-Beteiligung und Nachhaltigkeitsbonus mit Differenzierung nach den jeweiligen Bezugsjahren (gemäß Mustertabelle 2 zu Ziffer 4.2.5 Absatz 3 (2. Spiegelstrich) DCGK).

Zufluss (TEUR)	Frank Dreeke Vorstandsvorsitzender Datum Eintritt: 01.01.2013 (Vorsitzender seit 01.06.2013)		Jens Bieniek Mitglied des Vorstands Datum Eintritt: 01.06.2013	
	2016	2015	2016	2015
Festvergütung	622	605	344	330
Nebenleistungen	42	43	32	29
Summe	664	648	376	359
EBT-Beteiligung	323	373	216	249
Nachhaltigkeitsbonus	0	0	0	0
Sonstiges	0	0	0	0
Summe	987	1.021	592	608
Versorgungsaufwand	161	436	76	148
Gesamtvergütung	1.148	1.457	668	756

Zufluss (TEUR)	Michael Blach Mitglied des Vorstands Datum Eintritt: 01.06.2013		Emanuel Schiffer ¹ Mitglied des Vorstands Datum Eintritt: 01.01.1995	
	2016	2015	2016	2015
	Festvergütung	344	330	550
Nebenleistungen	26	24	46	47
Summe	370	354	596	597
EBT-Beteiligung	216	249	320	340
Nachhaltigkeitsbonus	0	0	0	0
Sonstiges	0	0	0	0
Summe	586	603	916	937
Versorgungsaufwand	74	189	0	0
Gesamtvergütung	660	792	916	937

Zufluss (TEUR)	Dieter Schumacher Mitglied des Vorstands Datum Eintritt: 01.01.2016		Jens Wollesen Mitglied des Vorstands Datum Eintritt: 01.07.2016	
	2016	2015	2016	2015
	Festvergütung	330	0	165
Nebenleistungen	26	0	8	0
Summe	356	0	173	0
EBT-Beteiligung	0	0	0	0
Nachhaltigkeitsbonus	0	0	0	0
Sonstiges	0	0	0	0
Summe	356	0	173	0
Versorgungsaufwand	12	0	0	0
Gesamtvergütung	368	0	173	0

¹Zum Teil erfolgt die Erstattung der Beträge von Herrn Schiffer durch EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG.

Den Mitgliedern des Vorstands wurden teilweise Pensionsansprüche eingeräumt, die zum Teil gegen Gesellschaften der BLG-Gruppe bestehen. Im Übrigen richten sich die Ansprüche gegen Dritte. Für Zwecke der Vergleichbarkeit werden diese Ansprüche hier ausgewiesen.

Die derzeit tätigen Mitglieder des Vorstands sind grundsätzlich berechtigt, nach Ausscheiden aus der BLG-Gruppe Pensionsleistungen zu beziehen, jedoch nicht vor Erreichen des 63. Lebensjahres. Leistungsorientierte Versorgungszusagen aus der Zeit vor dem 1. Januar 1998 bestehen gegenüber Dritten. 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. Im Geschäftsjahr 2016 betrifft diese Regelung Herrn Schiffer.

Für die Herren Dreeke, Bieniek und Blach wurden im Dezember 2015 neue Pensionszusagen zugesichert. Die Versorgungszusagen sehen eine monatliche Alters- und Invalidenrente in Höhe von 10 Prozent des Grundgehalts vor. Weiterhin ist eine Hinterbliebenenrente in Höhe von

60 Prozent der vereinbarten Altersrente vorgesehen. Bei Inanspruchnahme der Altersrente vor dem 65. Lebensjahr ermäßigen sich die Renten für jeden vollen Monat des vorzeitigen Ausscheidens um 0,5 Prozentpunkte, maximal jedoch um 18 Prozent. Eine Wartezeit ist nicht vorgesehen.

Versorgungszusagen ¹ (TEUR)	Barwert der Pensionsverpflichtung		Marktwert der Rückdeckungsversicherung		Zuführung insgesamt 2016
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015	
Frank Dreeke	681	436	0	0	0
davon BLG	681	436	0	0	0
davon Dritte	0	0	0	0	0
Jens Bieniek	528	372	149	78	71
davon BLG	528	372	149	78	71
davon Dritte	0	0	0	0	0
Michael Blach	308	189	0	0	0
davon BLG	308	189	0	0	0
davon Dritte	0	0	0	0	0
Emanuel Schiffer	5.267	4.736	0	0	0
davon EUROGATE	2.330	2.057	0	0	0
davon Dritte	2.937	2.679	0	0	0
Dieter Schumacher	210	171	78	69	9
davon BLG	210	171	78	69	9
davon Dritte	0	0	0	0	0
	6.994	5.904	227	147	80

¹ Die Angaben beziehen sich auf die nach IAS 19 ermittelten Bar- und Marktwerte.

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

Zum 31. Dezember 2016 sind Vorstandsmitgliedern, wie im Vorjahr, keine Kredite oder Vorschüsse gewährt worden. Ebenso wurden wie im Vorjahr keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Vergütung des Aufsichtsrats

Die Vergütung des Aufsichtsrats ist in § 17 der Satzung der BLG AG geregelt. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhält EUR 5.000,00 pro Jahr, 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 Betrags. Mitglieder des Prüfungsausschusses und des Personalausschusses erhalten zusätzlich EUR 1.000,00 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 Aufsichtsrats eine auf den Unternehmenserfolg bezogene variable Vergütung. Diese errechnet sich in Abhängigkeit vom Gruppenergebnis (EBT) wie folgt: Übersteigt das Gruppenergebnis den Betrag von EUR 20 Mio., erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats 0,2 Prozent des Gruppenergebnisses. 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 EUR 500,00 pro Sitzung; gegebenenfalls darüber hinausgehende Aufwendungen werden in der nachgewiesenen Höhe erstattet.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2016 wie folgt vergütet:

Bezüge des Aufsichtsrats (TEUR)	2016					
	Fixe Bezüge	Variable Bezüge ²	Ausschuss- tätigkeit	Sitzungs- geld	Sons- tiges ³	Gesamt
Dr. Stephan-Andreas Kaulvers	15	9	1	6	9	40
Christine Behle	10	6	1	5	0	22
Karl-Heinz Dammann	5	3	2	8	9	27
Melf Grantz ¹	5	3	1	5	0	14
Martin Günthner ¹	5	3	1	5	0	14
Birgit Holtmann	5	3	0	3	9	20
Wolfgang Lemke (bis 01.06.2016)	2	1	1	4	0	8
Karoline Linnert ¹	5	3	1	4	8	21
Dr. Klaus Meier	5	3	1	5	0	14
Dr. Tim Neseemann	5	3	1	3	0	12
Klaus Pollok (ab 02.06.2016)	3	2	1	2	0	8
Dirk Reimers (bis 31.05.2016)	2	2	0	2	0	6
Stefan Schubert (ab 03.06.2016)	3	2	1	2	0	8
Gerrit Schützenmeister	5	3	0	3	0	11
Dieter Strerath	5	3	1	6	0	15
Reiner Thau	5	3	0	3	9	20
Dr. h.c. Klaus Wedemeier	5	3	0	2	0	10
Dr. Patrick Wendisch	10	6	1	5	0	22
	100	61	14	73	44	292

¹ Gemäß § 5a des Senatsgesetzes und §§ 6 und 6a der Bremischen Nebentätigkeitsverordnung besteht eine Ablieferungspflicht für Vergütungen aus der Aufsichtsratsstätigkeit.

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

³ Gruppeninterne Aufsichtsratsmandate.

Im Vorjahr erhielt der Aufsichtsrat Bezüge in Höhe von insgesamt TEUR 273, die mit TEUR 100 auf fixe und mit TEUR 60 auf variable Bestandteile entfielen. Die Sitzungsgelder trugen mit TEUR 64, die Bezüge für Ausschusstätigkeiten mit TEUR 14 und die Bezüge für gruppeninterne Aufsichtsratsmandate mit TEUR 35 zur Gesamtsumme bei.

Vorstand und Aufsichtsrat haben der Hauptversammlung am 24. Mai 2016 ein angepasstes Vergütungssystem für den Aufsichtsrat vorgeschlagen, das eine ausschließlich erfolgsunabhängige Vergütung vorsieht. Die BLG AG hält eine angemessene feste Vergütung für besser geeignet, der unabhängig vom Unternehmenserfolg zu erfüllenden Kontrollfunktion des Aufsichtsrats Rechnung zu tragen.

Die neue Regelung sieht vor, dass jedes Mitglied des Aufsichtsrats eine feste Jahresvergütung von EUR 8.300 erhält. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält das Dreifache, sein Stellvertreter sowie der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und der Vorsitzende des Personalausschusses, sofern er nicht zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrats ist, das Doppelte dieser Vergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat angehören, erhalten die Vergütung zeitanteilig. Die Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss bzw. Personalausschuss wird jeweils jährlich zusätzlich mit einem Betrag von EUR 1.000 vergütet. Die Regelungen zum Sitzungsgeld gelten unverändert. Das neue System wurde von der Hauptversammlung am 24. Mai 2016 mit großer Mehrheit gebilligt und gilt für Tätigkeiten ab dem 1. Januar 2017.

Zum 31. Dezember 2016 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 der BLG LOGISTICS erfordert keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Dennoch haben technische Innovationen und vor allem Prozessinnovationen für uns einen hohen Stellenwert. Gemeinsam mit einem Großkunden konnten wir 2016 für das innovative Projekt „Treffpunkt Stargate – Logistik an der Schnittstelle von Mensch und Roboter“ den Europäischen Logistikpreis der European Logistics Association gewinnen. Das entwickelte robotergestützte Lagerkonzept, bei dem die Regale mit der Ware durch Transportfahrzeuge zu den Mitarbeitern gesteuert werden, ist eine mobile, skalierbare und effiziente Lager- und Kommissionierlösung an unserem Logistikstandort Frankfurt.

In einem digitalen Leuchtturmprojekt für die Automobilindustrie entwickelt ein Projektkonsortium, dem auch die BLG LOGISTICS angehört, einen intelligenten Ladungsträger - ein cyber-physisches System, welches das Ziel verfolgt, für die Automobilindustrie eine schlanke und robuste Supply Chain ohne Sondertransporte, Nacharbeiten, Produktionsstillstände oder Rückrufaktionen zu schaffen. Das Projekt „SaSch“ – ein Akronym für „Digitale Services zur Gestaltung agiler Supply Chains“ – wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) gefördert.

Von der neuen Initiative „100 Tage Projekte“, der Einrichtung eines Kreativlabors und der Bündelung von Wissen und Initiativen bei dem neu geschaffenen, unternehmensübergreifend arbeitenden Innovationsteam gingen zudem erste Impulse für die technologische Weiterentwicklung der BLG-Gruppe aus.

Rechtliche und wirtschaftliche Einflussfaktoren

Die BLG-Gruppe 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 die BLG-Gruppe wesentlichen wirtschaftlichen Einflussfaktoren zählen insbesondere Tarifabschlüsse in Deutschland, da ein Großteil der Belegschaft in Deutschland tätig ist und der Aufwand für Personal 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.

Gruppensteuerung

Die BLG-Gruppe wird seit dem Geschäftsjahr 2014 durch die Kennzahlen operatives Ergebnis (EBIT), EBIT-Marge, das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT), den Return on Capital Employed (ROCE) sowie den Free Cashflow (FCF) gesteuert.

Wirtschaftsbericht

Rahmenbedingungen¹

Die Weltwirtschaft hat die konjunkturelle Talsohle im Verlauf des Jahres 2016 durchschritten und gewann nach der Jahresmitte merklich an Fahrt. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) wuchs im abgelaufenen Jahr weltweit um verhaltene 3,1 Prozent.² Einen erheblichen Einfluss hatte dabei das hohe Maß an politischer und wirtschaftlicher Unsicherheit. Diese sind unter anderem durch die Konflikte in Syrien und dem Irak, den politischen Entwicklungen in der Türkei und das Votum des Vereinigten Königreichs sowie den Wahlausgang in den USA entstanden.

Die weltwirtschaftliche Entwicklung wurde von einem sehr heterogenen Umfeld beeinflusst. In Brasilien hat die Rezession aufgrund politischer Unsicherheiten und notwendiger Haushaltsreformen in 2016 angehalten. Die russische Wirtschaft wurde durch den Ölpreisverfall, die Abwer-

¹ Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose (Hrsg.): Herbst 2016 „Deutsche Wirtschaft gut ausgelastet – Wirtschaftspolitik neu ausrichten“, Gemeinschaftsdiagnose Herbst 2016, 29. September 2016.

² IfW Kiel (Hrsg.): „Weltkonjunktur im Winter 2016“, 14. Dezember 2016, www.ifw-kiel.de.

tung des Rubels und die Folgen der andauernden internationalen Sanktionen negativ beeinflusst. Die Schwellenländer zeigten fast durchgängig eine schwache Entwicklung, die aber insgesamt den gedämpften Erwartungen entsprach. Die chinesische Wirtschaft setzte ihren Übergang hin zu einer stärker konsum- und binnenmarktgetriebenen Volkswirtschaft fort, der von einem stetigen Rückgang der Wirtschaftswachstumsraten begleitet wurde. Die weitgehend unerwartete Brexit-Zustimmung im Juni 2016 trug zusätzlich zur Verunsicherung bei, obwohl die Konsequenzen daraus in den darauffolgenden Monaten geringer als ursprünglich befürchtet waren. Die weltwirtschaftliche Entwicklung wurde zudem durch die politischen Unsicherheiten im Zuge der US-Präsidentschaftswahl beeinflusst.

Die Konjunktur in den großen fortgeschrittenen Volkswirtschaften wurde von den günstigen Rohstoffpreisen und der niedrigen Inflation gestützt. Seit Mitte des Jahres war eine wirtschaftliche Erholung an einer expandierenden Produktion, nachlassenden Inflationsraten und stabilen Rohstoff- und Energiepreisen erkennbar. Die USA befinden sich weiter im Aufschwung und die Erholung im Euroraum setzte sich durch die anhaltende expansive Geldpolitik und den relativ schwachen Eurokurs in moderatem Tempo fort.³

Deutsches BIP wächst 2016 um 1,9 Prozent

Die deutsche Wirtschaft hat im vergangenen Jahr die Erwartungen übertroffen und entwickelte sich trotz des Brexit-Votums robust. Die Kauflust der Verbraucher, die Ausgaben des Staates und die gute Lage auf dem Arbeitsmarkt trugen maßgeblich zum Wachstum bei. Insbesondere die gute Kaufkraft der Verbraucher und die niedrige Inflation sorgten dafür, dass das BIP in 2016 um 1,9 Prozent stieg. Die privaten Konsumausgaben stiegen um 2,0 Prozent, die staatlichen Konsumausgaben wuchsen sogar um 4,2 Prozent, was unter anderem auf die stark gestiegenen Ausgaben im Zuge der Flüchtlingsmigration und die deutliche Rentenanpassung zur Jahresmitte zurückzuführen ist.

Die Investitionen in Ausrüstungen legten um 1,7 Prozent zu. Keine Wachstumsimpulse kamen dagegen vom Außenhandel, obwohl die Exporte nach jüngsten Berechnungen des Bundesamtes für das Jahr 2016 auf ein Rekordergebnis zusteuern. Allerdings legten die Importe im vergangenen Jahr stärker zu als die Ausfuhren. Der Haushaltsüberschuss betrug dank der Steuereinnahmen und hoher Ersparnisse bei der Zinslast um 0,4 Prozent in Relation zum BIP.

Eine zentrale Rolle für die binnenwirtschaftliche Dynamik spielte die sehr gute Situation auf dem Arbeitsmarkt, die hohen Bauinvestitionen und die Mehrausgaben des Staates. Die Arbeitslosenquote liegt derzeit auf dem niedrigsten Niveau seit 25 Jahren und dürfte sich bei der Marke von 6 Prozent stabilisieren. Angesichts der laufenden Entwicklungen der verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte und einer moderaten Preisniveaumentwicklung stellen die privaten Konsum- und die Staatsausgaben eine tragende Rolle dar. Das Geschäftsklima hat sich auf einem guten Niveau weiter stabilisiert und die gesamtwirtschaftlichen Produktionskapazitäten sind gut ausgelastet.⁴

Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Logistikbranche erbringt als wichtige Verbindung zwischen Produzenten, Handel und Konsumenten produktionsnahe Dienstleistungen. Neben dem klassischen Speditionsgeschäft zählt die Erbringung logistischer Leistungen im Zusammenhang mit der Zulieferung, Produktion und Distribution von Gütern zu ihren Leistungsschwerpunkten.

Die Branche profitiert dabei von der steigenden Nachfrage nach Logistikdienstleistungen, die durch das wachsende E-Commerce-Geschäft sowie die Retourenbearbeitung im Business-to-Consumer-Geschäft zusätzlich unterstützt wird. Insoweit ist auch die Logistikbranche, entsprechend dem Geschäftsmodell der BLG-Gruppe, stark konjunkturabhängig. Herausforderungen

³ ifo Institut (Hrsg.): „ifo Konjunkturprognose 2016-2018: „Robuste deutsche Konjunktur vor einem Jahr ungewisser internationaler Wirtschaftspolitik“, 16. Dezember 2016, www.ifo.de.

⁴ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Hrsg.): Jahreswirtschaftsbericht 2017 – „Für inklusives Wachstum in Deutschland und Europa“, Januar 2017, Berlin.

der Logistikbranche bestehen insbesondere im Zusammenhang mit dem anhaltenden Margendruck, mit der demografischen Entwicklung und dem damit einhergehenden Wettbewerb um Fach-, Führungs- und Nachwuchskräfte. Weitere Herausforderungen liegen in den Engpässen der Verkehrsinfrastruktur, neuen Informationstechnologien, der Dynamik der Weltwirtschaft, dem Eindringen in neue Geschäftsfelder, den geringen Markteintrittsbarrieren, der Dienstleistungserweiterung sowie den Anforderungen an eine nachhaltige Logistik. Zusätzlich werden von den Logistikunternehmen im Rahmen von Outsourcingaktivitäten eine hohe Investitionsbereitschaft und Innovationskraft erwartet. Ein Schwerpunkt der Investitionen liegt dabei in Umschlags-, Distributions- und Kommissionierungszentren in verkehrsgünstigen Lagen. Da Verträge mit Kunden häufig 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 steigender Kundenanforderungen hat sich auch der Einsatz von durchgängigen Informations- und Kommunikationstechniken entlang der Prozessketten, besonders durch den stark wachsenden Onlinehandel, deutlich ausgeweitet. Logistikdienstleister müssen verstärkt Geschäftsmodelle auf die Veränderungen, wie den steigenden Einfluss durch die fortschreitende Digitalisierung der Prozessketten, anpassen.⁵ Das SCI Logistikbarometer Dezember 2016 berichtet über eine normale bis gute Kapazitätsauslastung in den letzten Monaten des Berichtsjahres und geht von einer positiven Geschäftslage für das erste Quartal 2017 aus.⁶

Das Leistungsvolumen der Logistikbranche in Deutschland dürfte im vergangenen Jahr um rund zwei Prozent auf knapp EUR 258 Mrd. zugelegt haben. Wesentliche Belastungen ergeben sich hier durch nachlassende Impulse aus der Globalisierung, die Wachstumsabschwächung Chinas sowie der Schwellenländer, die Folgen der anhaltenden geopolitischen Unruhen sowie sich schleppend entwickelnde Infrastrukturvorhaben im Euroraum. Für das laufende Jahr gehen die Experten von einem weiter stabilen Wachstum aus. Insgesamt waren in 2016 den Fraunhofer-SCS-Zahlen zufolge ca. 3 Millionen Menschen in logistischen Berufen in der Industrie, im Handel und bei Logistikdienstleistern beschäftigt. Damit ist der deutsche Logistikmarkt mit Abstand der größte Teilmarkt in Europa.

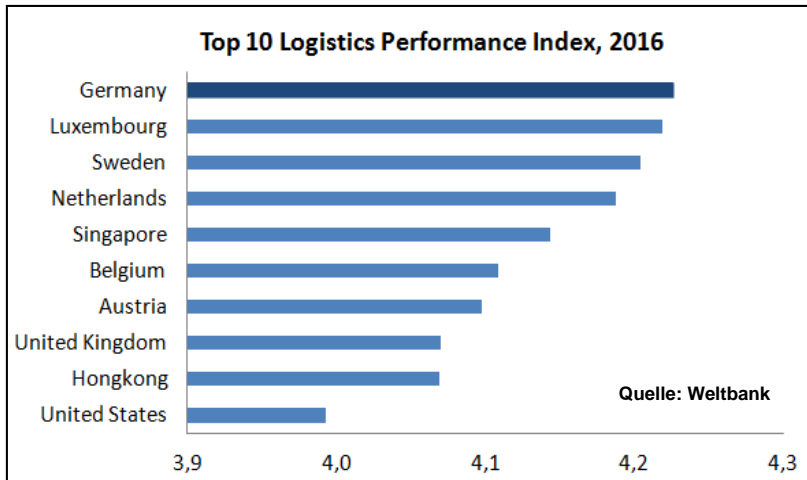
Neben der wirtschaftlichen Stärke und der hohen Bevölkerungszahl ist die Bedeutung des deutschen Marktes unter anderem darauf zurückzuführen, dass ein großer Anteil der Wirtschaftsleistung auf Industrie und Handel entfällt. Weitere Ursachen sind der traditionell hohe Exportanteil, die zentrale Lage in Europa und die daraus abgeleitete Drehscheibenfunktion. Auch die Qualität der Verkehrsinfrastruktur und die signifikante logistische Kompetenz tragen zur hohen Attraktivität des Logistikstandorts Deutschland bei.⁷

Dies geht auch aus dem von der Weltbank alle zwei Jahre berechneten Logistics Performance Index (LPI) hervor, der Deutschland in 2016 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 darüber hinaus in der Gesamtbewertung mit einem Wert von 4,23 den ersten Rang.

⁵ Commerzbank AG (Hrsg.): „Branchenbericht: Transport/Logistik“, Dezember 2016.

⁶ SCI Verkehr GmbH (Hrsg.): SCI/LOGISTIKBAROMETER Dezember 2017 „Das Logistikbarometer steigt - Die Logistiker blicken positiv ins Jahr 2017.“, 16. Januar 2017.

⁷ Fraunhofer-Arbeitsgruppe SCS (Hrsg.): Die Top 100 der Logistik, Oktober 2016.



Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Im Geschäftsjahr 2016 hat sich die BLG-Gruppe trotz eines konjunkturell schwierigen Umfeldes und einer verhaltenen Weltwirtschaft gut behauptet. Wir beurteilen den Geschäftsverlauf unter Berücksichtigung der anhaltenden Wachstumsschwäche Chinas und der Schwellenländer sowie der schwierigen politischen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in vielen Regionen der Welt insgesamt als zufriedenstellend.

Die BLG-Gruppe setzte im Geschäftsjahr ihren Wachstumskurs erfolgreich fort. Im Vergleich zum Vorjahr konnte der Umsatz in allen Geschäftsbereichen erneut gesteigert werden und lag im prognostizierten Zielkorridor. Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsbereich CONTRACT und CONTAINER ist im Vergleich zum Vorjahr positiv verlaufen. Leicht gegenläufig war die Ergebnisentwicklung im Geschäftsbereich AUTOMOBILE. Das EBT der BLG-Gruppe liegt 2016 leicht über dem Vorjahresniveau.

Der Wachstumskurs ist unter Beachtung effizienter Prozessgestaltung, interner Restrukturierungsmaßnahmen und durch stringentes Kostenmanagement fortgeführt worden. Dabei verfolgten wir weiterhin eine nachhaltige Ausgaben- und Investitionspolitik sowie eine Optimierung unserer bestehenden Prozesse. Wir schätzen die wirtschaftliche Lage der BLG-Gruppe unverändert als stabil, aber steigerungsfähig ein. Diese Einschätzung beruht auf den Ergebnissen des Gruppenabschlusses 2016 und berücksichtigt den Geschäftsverlauf bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Gruppenlageberichts 2016. Die Geschäftsentwicklung zu Beginn des Jahres 2017 entspricht zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Gruppenlageberichts unseren Erwartungen.

Geschäftsverlauf

Ertragslage

Umsatzerlöse nach Segmenten (in EUR Mio.)	2016	2015	Veränderung	
			absolut	prozentual
AUTOMOBILE	473,7	461,6	12,1	2,6
CONTRACT	574,5	478,8	95,7	20,0
CONTAINER	319,7	295,7	24,0	8,1
Überleitung	-322,3	-297,5	-24,8	-8,3
Gruppe gesamt	1.045,6	938,6	107,0	11,4

Im Geschäftsjahr 2016 konnte der Gruppenumsatz gegenüber dem Vorjahr um EUR 107,0 Mio. auf EUR 1.045,6 Mio. noch einmal gesteigert werden. Dies ist im Wesentlichen auf den Zuwachs im Geschäftsbereich CONTRACT zurückzuführen.

Der Anstieg der Umsatzerlöse um EUR 12,1 Mio. im Geschäftsbereich AUTOMOBILE resultiert aus der nachhaltig positiven Entwicklung im deutschen Automobilmarkt und den hohen Übergabevolumen der Inlandterminals. Der Anstieg der Umsatzerlöse um EUR 95,7 Mio. auf EUR 574,5 Mio. im Geschäftsbereich CONTRACT ist durch die Geschäftsausweitungen mit Bestands- und Neukunden sowie den Ausbau des Geschäftsfeldes Spedition bedingt. Die Steigerung der Umsätze im Geschäftsbereich CONTAINER um EUR 24,0 Mio. auf EUR 319,7 Mio. ist auf Einmaleffekte aus der Abfertigung von Schiffen am Standort Hamburg und den gestiegenen Umsatzerlösen im Bereich Windkraft zurückzuführen.

Kennzahlen zur Ertragslage		2016	2015	Veränderung	
				absolut	prozentual
Umsatzerlöse	EUR Mio.	1.045,6	938,6	107,0	11,4
Umsatzrendite	%	3,7	3,8	-0,1	-2,6
EBIT	EUR Mio.	38,5	35,3	3,2	9,1
EBT	EUR Mio.	30,8	29,7	1,1	3,7
Gruppenjahresüberschuss	EUR Mio.	30,9	27,0	3,9	14,4

EBIT nach Segmenten (in EUR Mio.)	2016	2015	Veränderung	
			absolut	prozentual
AUTOMOBILE	15,1	18,5	-3,4	-18,4
CONTRACT	7,1	1,7	5,4	317,6
CONTAINER	47,2	43,4	3,8	8,8
Überleitung	-30,9	-28,3	-2,6	-9,1
Gruppe gesamt	38,5	35,3	3,2	9,1

Übereinstimmend mit der Entwicklung der Umsatzerlöse ist auch der Materialaufwand um EUR 15,3 Mio. auf EUR 477,1 Mio. angestiegen. Ausschlaggebend hierfür war der zuvor beschriebene Ausbau der Geschäftstätigkeiten im Geschäftsbereich CONTRACT.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Berichtsjahr auf EUR 377,1 Mio. (Vorjahr: EUR 316,6 Mio.). Ursächlich für den Anstieg ist der Personalaufbau, insbesondere aufgrund des Ausbaus der Geschäftstätigkeit im Geschäftsbereich CONTRACT, innerhalb der Gruppe um 1.315 auf 8.482 Mitarbeiter. Auch im Geschäftsjahr 2016 haben wir zur Deckung des Personalbedarfs auf den Einsatz von Fremdpersonal zurückgegriffen. Der Aufwand für Fremdpersonal hat sich durch die Festanstellung von Leiharbeitnehmern von EUR 159,6 Mio. auf EUR 153,9 Mio. um 3,6 Prozent verringert.

Die planmäßigen Abschreibungen sind im Geschäftsjahr 2016, bedingt durch höhere Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen, um EUR 4,9 Mio. auf EUR 37,7 Mio. gestiegen.

Der Saldo aus sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen hat sich um EUR 23,5 Mio. auf EUR 147,1 Mio. erhöht. Der Anstieg steht insbesondere im Zusammenhang mit den Geschäftsausweitungen im Geschäftsbereich CONTRACT.

Das operative Ergebnis (EBIT) der BLG-Gruppe ist gegenüber dem Vorjahr um EUR 3,2 Mio. auf EUR 38,5 Mio. gestiegen. Der Zuwachs resultiert mit EUR 5,4 Mio. überwiegend aus der Verbesserung des EBIT im Geschäftsbereich CONTRACT. Für das Geschäftsjahr 2016 ergibt sich eine aufgrund des Umsatzanstiegs auf das EBIT bezogene Umsatzrendite von 3,7 Prozent (Vorjahr: 3,8 Prozent).

Das Finanzergebnis hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um EUR -2,1 Mio. auf EUR -7,8 Mio. vermindert. Dies ist im Wesentlichen auf die Abschreibungen von Finanzanlagen im Geschäftsbereich CONTRACT zurückzuführen.

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) erhöhte sich um EUR 1,1 Mio. auf EUR 30,8 Mio.

Die Ertragsteuern beliefen sich im Berichtsjahr auf EUR -0,2 Mio. (Vorjahr: EUR 2,8 Mio.). In Bezug auf das EBT ergibt sich damit eine deutlich verbesserte Steuerquote von -0,5 Prozent (Vorjahr: 9,3 Prozent). Der Steueraufwand des Berichtsjahres beinhaltet in Höhe von EUR 3,7 Mio. laufende Steuern und EUR -3,9 Mio. latente Steuern. Weitere Erläuterungen zu den Ertragsteuern können dem Gruppenanhang unter Erläuterung Nr. 16 entnommen werden.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Gruppenjahresüberschuss daher erfreulich um EUR 4,0 Mio. auf EUR 30,9 Mio. gestiegen.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Wesentliche Kennzahlen		2016	2015	Veränderung	
				absolut	prozentual
Umsatzerlöse	EUR Mio.	473,7	461,6	12,1	2,6
Umsatzrendite	%	3,2	4,0	-0,8	-20,0
EBIT	EUR Mio.	15,1	18,5	-3,4	-18,4
EBT	EUR Mio.	9,4	13,1	-3,7	-28,2

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE bietet in den Geschäftsfeldern Seehafenterminals, Inlandterminals, Intermodal und Süd-/Osteuropa alle Dienstleistungen in der Fertigfahrzeuglogistik an. Dazu zählen 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 zu einem großen Teil abgedeckt.

Der Autoumschlag am AutoTerminal Bremerhaven liegt mit 2,1 Mio. Fahrzeugen unter dem Vorjahresniveau (2,3 Mio. Fahrzeuge). Der VW-Abgasskandal hat sich leicht negativ auf das Exportvolumen in Bremerhaven ausgewirkt.

Im Geschäftsjahr 2016 ist das Fahrzeugvolumen im Netzwerk des Geschäftsbereiches AUTOMOBILE mit einem Handling von 6,3 Mio. Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr (7,3 Mio. Fahrzeuge) gesunken. Neben der Rückintegration der logistischen Aktivitäten eines Großkunden in der Slowakei und in Tschechien sind die Verlagerungen von Exportmengen in die Mittelmeerhäfen ursächlich hierfür.

Im Geschäftsfeld Seehafenlogistik bewegt sich das Pkw-Umschlagsvolumen auf einem hohen Niveau und wird im Wesentlichen durch den Export bestimmt. Unregelmäßige Prozessstörungen durch geringe Flexibilisierung bewirken Produktivitätsverluste im Pkw-Umschlag. Im Auto-terminal Bremerhaven konnten die geplanten Produktivitäten entsprechend nicht erreicht werden. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, wird der Schwerpunkt auf eine effizientere Prozessgestaltung und Produktivitätssteigerungen durch konsequente Verbesserungsmaßnahmen gelegt.

Von Kundenseite aus, sowohl durch Reeder als auch durch Automobilproduzenten, herrscht ein konstant hoher Preisdruck. Durch den steigenden Wettbewerb mit den Westhäfen konnten Kostensteigerungen, insbesondere im Bereich der Personalkosten, nicht im notwendigen Umfang durch Preiserhöhungen aufgefangen werden. Für den Bereich High&Heavy ist gegenüber dem Vorjahr ein leichter Rückgang des Umschlagsvolumens zu verzeichnen. Das Gesamtvolumen und die Roherlöse in der Technik lagen in 2016 auf Vorjahresniveau. Bei den technischen Dienstleistungen spiegelt sich die hohe Volatilität des Marktes wider. Innerhalb der Kundengruppen als auch der Wertschöpfungstiefen ist eine hohe Dynamik zu verzeichnen. Der seitens der Kunden eingeleitete Trend an kurzfristig zu erbringenden Dienstleistungen wird sich auch in der Zukunft fortsetzen.

Entsprechend der nachhaltig positiven Entwicklung im deutschen Automobilmarkt ist im Geschäftsfeld Inlandterminals an allen Standorten eine sehr hohe Lagerauslastung zu verzeichnen. Dies führte zu Produktivitätsverlusten aus zusätzlichen Umfuhren, die jedoch durch höhere technische Wertschöpfungen überkompensiert werden konnten. Im Laufe des Jahres 2016 konnten Neugeschäfte für die Standorte Duisburg und Hamburg akquiriert werden. Der Standort in Kelheim hat durch hohe Lagerbestände und eine signifikante Wertschöpfungstiefe aus technischen Dienstleistungen höhere Ergebnisbeiträge erzielt.

Die Verkehre im Netzwerk haben sich positiv entwickelt. Bei den Bahnverkehren konnten die zur Verfügung stehenden Waggonkapazitäten aufgrund eines hohen Anteils an Spotverkehren gut ausgelastet werden. Im Geschäftsfeld Autotransporte konnte das Lkw-Transportvolumen gegenüber dem Vorjahr verbessert werden. Dies resultiert aus der Geschäftsausweitung mit Bestandskunden sowie durch das hohe Übergabevolumen der Inlandterminals.

Im Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa ist die Geschäftsentwicklung nachhaltig durch die anhaltende Marktschwäche in Russland negativ beeinflusst. Im Seehafenterminal in Süditalien, Gioia Tauro, ist die Geschäftsentwicklung durch das fehlende Umschlagsvolumen bestimmt. Ursache dafür war, dass Reeder die nordafrikanischen Häfen vermehrt direkt angelaufen haben und das Volumen nicht als Transshipment über den Hafen Gioia Tauro gesteuert wurde. Aufgrund des Selbsteintritts eines Großkunden in die speditionelle Abwicklung sind im Vergleich zum Vorjahr die Ergebnisbeiträge für die logistischen Aktivitäten aus der Slowakei und Tschechien entfallen. Die Geschäftsentwicklung in Polen verlief nach Plan.

Das EBIT im Geschäftsbereich AUTOMOBILE ist gegenüber dem Vorjahr von EUR 18,5 Mio. auf EUR 15,1 Mio. gesunken. Ursächlich hierfür sind Produktivitätsverluste und niedrigere Umschlagsvolumen am Autoterminal Bremerhaven und der beschriebene Selbsteintritt eines Kunden in Osteuropa.

Geschäftsbereich CONTRACT

Wesentliche Kennzahlen		2016	2015	Veränderung	
				absolut	prozentual
Umsatzerlöse	EUR Mio.	574,5	478,8	95,7	20,0
Umsatzrendite	%	1,2	0,4	0,8	200,0
EBIT	EUR Mio.	7,1	1,7	5,4	317,6
EBT	EUR Mio.	-1,1	-4,1	3,0	-73,2

Der Geschäftsbereich CONTRACT umfasst vielfältige logistische Dienstleistungen mit den Geschäftsfeldern Industrielogistik, Handels- und Seehafenlogistik sowie Spedition.

Im Geschäftsfeld Industrielogistik (Europa) wird der Betrieb im Logistikcenter Bremen durch ein sehr hohes Volumen sowie ein komplexes Teilespektrum bestimmt. Dieses führte zu einem hohen Auslastungsgrad, wodurch Produktivitätsverluste bei den operativen Prozessen aufgetreten sind. Hierauf haben wir mit entsprechenden Restrukturierungsmaßnahmen zur Verbesserung reagiert. Unter anderem haben wir zur Sicherung unserer Prozessqualität den Anteil unserer Stammebelegschaft in 2016 weiter erhöht und unsere Mitarbeiterbindung deutlich ausgebaut.

Im Geschäftsfeld Industrielogistik (Europa) haben wir zum Jahresbeginn einen Großauftrag für die Montagelogistik eines Automobilherstellers in Leipzig erfolgreich übernommen. Am Standort arbeiten rund 800 BLG-Mitarbeiter auf etwa 200.000 m² entlang der gesamten Lieferkette: vom Wareneingang über das Lagermanagement und die Kommissionierung bis hin zur Bandversorgung und Leergutabwicklung. Darüber hinaus haben wir im Laufe des Geschäftsjahres 2016 ein neues Logistikzentrum in Düsseldorf in Betrieb genommen. Die Ergebnisse am Standort sind durch den Anlauf eines Großprojektes gekennzeichnet. In diesem Zusammenhang haben sich Herausforderungen bei der Inbetriebnahme ergeben, die sich auf die Ertragslage ausgewirkt haben.

Am Standort Wackersdorf ist das Volumen gegenüber der ursprünglichen Planung eines Großkunden gesunken. Dies ist insbesondere auf einen deutlich reduzierten Absatz in Brasilien und Russland zurückzuführen. Zudem führen Zusatzkosten aus neuen IG-Metall-Tarifverträgen. Die Ergebnisentwicklung in den anderen Standorten des Geschäftsfelds liegt im Rahmen der Erwartungen.

Die positive Ergebnisentwicklung im Geschäftsfeld Industrielogistik (Übersee) ist bestimmt durch die gute Geschäftsentwicklung in den USA. In Brasilien belastet die insgesamt schwache konjunkturelle Entwicklung das Volumen sowie das Ergebnis, weshalb wir unsere Aktivitäten in Brasilien neu bewertet haben. In Südafrika ist eine nachhaltig positive Geschäftsentwicklung zu verzeichnen.

Die Geschäftsentwicklung im Geschäftsfeld Handelslogistik ist weiterhin durch Verhandlungen mit einem Großkunden über das Leistungsspektrum und abrechnungsrelevante Vertragskomponenten am Standort Bremen beeinträchtigt. Wir haben mit unserem Kunden entsprechende Gespräche aufgenommen und sind bemüht, eine einvernehmliche Lösung für diese Themen und die zukünftige Zusammenarbeit zu finden. Die Geschäftsentwicklung an den Standorten Emmerich und Frankfurt verlief besser als geplant. Im Segment Fashionlogistik wurde die gute Ergebnisentwicklung durch die Mengenreduzierungen aus dem Bestandsgeschäft eines Ankerkunden belastet. Neugeschäfte zur Kompensation wurden zwar in 2016 akquiriert, wirken sich jedoch erst im Folgejahr vollumfänglich auf die Ergebnislage aus.

Im Geschäftsfeld Spedition hat sich die Ergebnislage gegenüber dem Vorjahr verbessert. Im September hat die BLG KG die Speditionsgruppe FORTRAGROUP übernommen. Die Unternehmensgruppe ist dem Geschäftsbereich CONTRACT zuzuordnen und hat ihre Kernkompetenzen in der internationalen See- und Luftfracht. Die Übernahme ist ein wichtiger Meilenstein, um das Geschäftsfeld speditionelle Dienstleistungen als Ergänzung zu den Services in der Automobil-, Kontrakt- und Containerlogistik weiter auszubauen. Wir gehen davon aus, dass mit dem zusätzlichen Know-how und der erworbenen Kompetenz in Zukunft zusätzliche Aufträge akquiriert werden können.

Im Bereich Windenergie sind im Geschäftsjahr 2016 zu geringe wertschöpfende Tätigkeiten zu verzeichnen. Der Grund dafür sind fehlende Anschlussaufträge der Produzenten für die Komponenten für Windenergieanlagen. Dadurch entstanden für das Jahr erhebliche Ergebnisbelastungen aus nicht gedeckten Fixkosten. In diesem Segment sind im Wesentlichen die Abfertigung von Versorgungsschiffen für Offshore-Windparks, das Verleihgeschäft von SPMTs sowie der Transport von Komponenten von Onshore-Windanlagen abgewickelt worden.

Im Geschäftsfeld Hafenlogistik ist das Umschlagsvolumen anhaltend auf einem niedrigeren Niveau als erwartet. Begründet durch fehlende Projekte der Hersteller konnten weniger Großrohre umgeschlagen werden. Im Bereich des konventionellen Stückgutumschlags ist ein nachhaltig schwaches Mengenniveau zu verzeichnen. Dadurch entstanden in diesem Geschäftsfeld wesentliche Ergebnisbelastungen aus nicht gedeckten Fixkosten.

Der deutliche Umsatzanstieg um EUR 95,7 Mio. gegenüber dem Vorjahr zeigt das vorhandene Potenzial und die Wachstumschancen im Geschäftsbereich CONTRACT.

Aufgrund der beschriebenen Geschäftsentwicklungen ist das EBIT gegenüber dem Vorjahr von EUR 1,7 Mio. auf EUR 7,1 Mio. gestiegen.

Geschäftsbereich CONTAINER

Wesentliche Kennzahlen		2016	2015	Veränderung	
				absolut	prozentual
Umsatzerlöse	EUR Mio.	319,7	295,7	24,0	8,1
Umsatzrendite	%	14,8	14,7	0,1	0,7
EBIT	EUR Mio.	47,2	43,4	3,8	8,8
EBT	EUR Mio.	42,0	40,1	1,9	4,7

Der Geschäftsbereich CONTAINER der BLG-Gruppe wird durch die Hälfte der Gesellschaftsanteile an dem Gemeinschaftsunternehmen EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG, repräsentiert. Diese betreibt – teilweise mit Partnern – Containerterminals in Bremerhaven, Hamburg, Wilhelmshaven, an den italienischen Standorten La Spezia, Gioia Tauro, Cagliari, Ravenna und Salerno, in Sao Paulo (Brasilien), in Limassol (Zypern), Lissabon (Portugal), sowie in Tanger (Marokko) und Ust-Luga (Russland). Darüber hinaus ist die EUROGATE-Gruppe an mehreren Binnenterminals sowie Eisenbahnverkehrsunternehmen beteiligt.

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

Die EUROGATE-Gruppe hat im Geschäftsjahr 2016 einen Umsatz von EUR 639,4 Mio. (Vorjahr: EUR 591,3 Mio.) erwirtschaftet. Das Betriebsergebnis (EBIT) in Höhe von EUR 101,6 Mio. (Vorjahr: EUR 91,1 Mio.) ist gegenüber dem Vorjahr deutlich gewachsen. Der Anstieg der Umsatzerlöse hat zu einer Verbesserung des Betriebsergebnisses um 11,5 Prozent geführt. Der Teilkonzernjahresüberschuss ist im Berichtszeitraum trotz eines rückläufigen Zins- und Beteiligungsergebnisses sowie höherer Steuern um 3,3 Prozent auf EUR 75,9 Mio. (Vorjahr: EUR 73,5 Mio.) gestiegen.

Vergleich der Ertragslage mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2016

Für das Jahr 2016 hatten wir einen steigenden Umsatz und ein EBT in der Bandbreite von EUR 30,0 Mio. bis EUR 32,0 Mio. prognostiziert. Unser Ziel, die Umsatzerlöse in allen drei Geschäftsbereichen AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER moderat zu steigern, haben wir erreicht. Im Geschäftsjahr 2016 haben wir für die BLG-Gruppe einen Umsatz in Höhe von EUR 1.045,6 Mio. erzielt. Das EBT hat sich um EUR 1,1 Mio. verbessert und für die BLG-Gruppe haben wir unser prognostiziertes Ziel mit einem EBT in Höhe von EUR 30,8 Mio. realisieren können.

Unseren Prognosen lagen Annahmen zugrunde, die teilweise deutlich von den eingetretenen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2016 abwichen.

Die Umsatzerlöse im Geschäftsbereich AUTOMOBILE sind 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. Der Autoumschlag hat sich durch die Verlagerung von Exportmengen in die Mittelmeerhäfen reduziert. Trotz der weiterhin schlechten wirtschaftlichen Entwicklung in Osteuropa konnte ein EBT in Höhe von EUR 9,4 Mio. erzielt werden.

Im Geschäftsbereich CONTRACT haben sich die Umsatzerlöse besser entwickelt als im Vorjahr angenommen. Das EBT ist hingegen geringer ausgefallen als im Vorjahr prognostiziert. Wesentlicher Grund für die Ergebnisentwicklung waren die nicht in der Höhe erwarteten Verluste im Geschäftsfeld Hafenlogistik. Durch fehlende Projekte der Hersteller sind wesentliche unge-

plante Ergebnisbelastungen aus nicht gedeckten Fixkosten entstanden. Die weiterhin bestehenden Unsicherheiten hinsichtlich der Entwicklung der Offshore-Branche haben sich negativ auf das Betriebsergebnis ausgewirkt. In den beiden Geschäftsfeldern halten wir weiterhin Kapazitäten vor, um flexibel auf eine positive Marktentwicklung reagieren zu können. Das Geschäftsfeld Industrielogistik (Europa) konnte sich erneut gut entwickeln; dies hängt mit den hohen Steigerungsraten für die Teilelogistik der Automobilproduzenten zusammen. Jedoch entstanden durch den Anlauf eines Großprojektes Herausforderungen bei der Inbetriebnahme, die sich auf die Ertragslage ausgewirkt haben. Im Geschäftsfeld Industrielogistik (Übersee) sind nicht erwartete Verluste aus den Bestandsgeschäften in Brasilien aufgetreten. Des Weiteren konnte im Geschäftsfeld Handelslogistik die Ergebnislage am Standort Bremen nur teilweise durch akquirierte Neugeschäfte sowie Zusatzgeschäfte bei Bestandskunden kompensiert werden.

Auch die Umsatzerlöse im Geschäftsbereich CONTAINER sind höher gestiegen als erwartet. Wesentliche Gründe dafür sind Einmaleffekte aus der Abfertigung von Schiffen am Standort Hamburg und gestiegene Umsatzerlöse für die Offshore-Windindustrie. Trotz des vorherrschenden Wettbewerbsdrucks für die Containerterminals, den einsetzenden Mengenrückgängen am Standort Hamburg und der noch nicht erreichten Vollauslastung des Containerterminals Wilhelmshaven in 2016 konnte das EBT auf EUR 42,0 Mio. verbessert werden und liegt über dem geplanten Niveau.

Vermögenslage

Kennzahlen zur Vermögenslage		31.12.2016	31.12.2015	Veränderung	
				absolut	prozentual
Bilanzsumme	EUR Mio.	707,9	730,1	-22,2	-3,0
Anlagenintensität	%	44,7	46,7	-2,0	-4,3
Working Capital Ratio	%	103,9	110,2	-6,3	-5,7
Eigenkapital	EUR Mio.	219,3	214,0	5,3	2,5
Eigenkapitalquote	%	31,0	29,3	1,7	5,8
Nettoverschuldung	EUR Mio.	254,8	299,4	-44,6	-14,9

Im Berichtsjahr betrug die Bilanzsumme EUR 707,9 Mio. und lag damit um EUR 22,2 Mio. unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang entfiel mit EUR 6,7 Mio. auf die langfristigen Vermögenswerte. Der Rückgang beruht im Wesentlichen auf der Minderung der Sachanlagen. Die kurzfristigen Vermögenswerte haben sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 15,5 Mio. verringert, welches hauptsächlich im Rückgang der kurzfristigen Finanzforderungen begründet liegt.

In langfristige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen wurden EUR 12,9 Mio. investiert. Desinvestitionen wurden in Höhe von EUR 1,6 Mio. getätigt und Abschreibungen in Höhe von EUR 37,7 Mio. vorgenommen. Die Anlagenintensität hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2015 um 2,0 Prozent auf 44,7 Prozent leicht verringert.

EUR Mio.	Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
	31.12.2016	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2015
Langfristige Darlehen	178,6	181,8	210,8	213,1
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	1,6	1,8	2,5	2,7
Gesamt	180,2	183,6	213,3	215,8

Eine detaillierte Aufstellung der beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Schulden ist im Anhang unter Erläuterung Nr. 39 zu finden. Die Nettofinanzverschuldung der Gruppe hat sich im Geschäftsjahr 2016 um EUR 44,6 Mio. auf EUR 254,8 Mio. verringert (Vorjahr: EUR 299,4 Mio.).

Nettoverschuldung	31.12.2016	31.12.2015	Veränderung	
	EUR Mio.	EUR Mio.	absolut	prozentual
Langfristige Darlehen (ohne kurzfristigen Anteil)	157,3	191,7	-34,4	-17,9
Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten	27,8	29,7	-1,9	-6,4
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	87,3	100,2	-12,9	-12,9
Finanzverschuldung	272,4	321,6	-49,2	-15,3
Langfristige Finanzforderungen	4,7	6,3	-1,6	-25,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12,9	15,9	-3,0	-18,9
Nettoverschuldung	254,8	299,4	-44,6	-14,9

Finanzlage	2016	2015	Veränderung	
	EUR Mio.	EUR Mio.	absolut	prozentual
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	44,0	10,7	33,3	311,2
Mittelzu- / abfluss aus der Investitionstätigkeit	15,7	-6,6	22,3	337,9
Free Cashflow	59,7	4,1	55,6	1.356,1
Mittelzu- / abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-48,1	17,2	-65,3	-379,6
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	11,6	21,3	-9,7	-45,5
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	1,1	-0,9	2,0	222,2
Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	-16,3	-36,7	20,4	55,6
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	-3,6	-16,3	12,7	77,9
Zusammensetzung des Finanzmittelfonds				
Liquide Mittel	12,9	15,9	-3,0	-18,9
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-16,5	-32,2	15,7	48,8
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	-3,6	-16,3	12,7	77,9

Auf der Grundlage des im Jahr 2016 erzielten Ergebnisses vor Steuern von EUR 30,8 Mio. ist ein Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit von EUR 44,0 Mio. (Vorjahr: EUR 10,7 Mio.) erwirtschaftet worden.

Der Free Cashflow hat sich aufgrund des gestiegenen Mittelzuflusses aus laufender Geschäftstätigkeit und des verminderten Mittelabflusses aus der Investitionstätigkeit um EUR 55,6 Mio. deutlich positiv entwickelt. Der verminderte Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit ist vor allem auf geringere Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und in immaterielle Vermögenswerte im Geschäftsbereich CONTRACT zurückzuführen. Durch die Tilgung von bestehenden Finanzkrediten und der gleichzeitigen Vermeidung von neuen Aufnahmen von langfristigen Darlehen ist der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit erfreulich stark gesunken.

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 EUR 74,7 Mio.

Eine ausführliche Kapitalflussrechnung findet sich im Gruppenabschluss in der Anlage 4.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Mitarbeiter

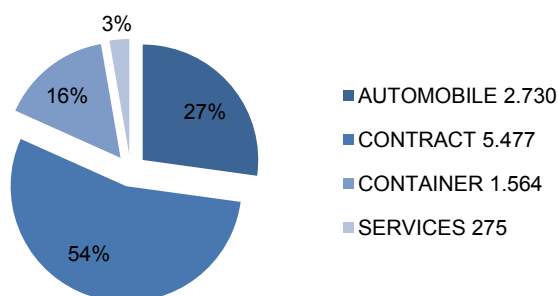
Die BLG LOGISTICS als internationaler Seehafen- und Logistikdienstleister benötigt leistungsbereite, motivierte und qualifizierte Mitarbeiter, um am Markt nachhaltig erfolgreich zu sein sowie den stetigen Herausforderungen der Globalisierung und des demografischen Wandels gerecht zu werden. Um Mitarbeiter gewinnen, fördern und halten zu können, verfolgt die BLG-Gruppe das Ziel, dauerhaft als attraktiver Arbeitgeber am Arbeitsmarkt 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 spezifische Instrumente des Gesundheitsmanagements.

Die Verteilung der gemäß § 267 Nr. 5 Handelsgesetzbuch (Jahresdurchschnitt) Beschäftigten in den Segmenten – ohne Mitglieder des Vorstands sowie Auszubildende – und ihre Aufteilung auf die Geschäftsbereiche stellt sich wie folgt dar:

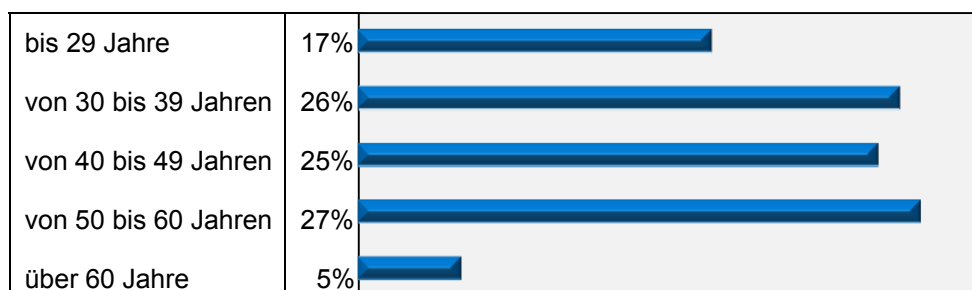
Geschäftsbereich	2016	2015	Veränderung in %
AUTOMOBILE	2.730	2.638	+ 3,5
davon gewerbliche Mitarbeiter	2.255	2.110	
davon Angestellte	475	528	
CONTRACT	5.477	4.280	+ 28,0
davon gewerbliche Mitarbeiter	4.229	3.161	
davon Angestellte	1.248	1.119	
CONTAINER	1.564	1.571	- 0,1
davon gewerbliche Mitarbeiter	1.121	1.137	
davon Angestellte	443	434	
Beschäftigte der Segmente	9.771	8.489	+ 15,1
davon gewerbliche Mitarbeiter	7.605	6.408	
davon Angestellte	2.166	2.081	
Services	275	249	+ 10,4
davon gewerbliche Mitarbeiter	0	1	
davon Angestellte	275	248	
Überleitung	-1.564	-1.571	
davon gewerbliche Mitarbeiter	-1.121	-1.137	+ 0,1
davon Angestellte	-443	-434	
Beschäftigte der Gruppe	8.482	7.167	+ 18,3
davon gewerbliche Mitarbeiter	6.484	5.272	
davon Angestellte	1.998	1.895	

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter (ohne EUROGATE) ist im Berichtsjahr mit 8.482 Personen gegenüber dem Vorjahr um 18,3 Prozent angestiegen. Diese deutliche Steigerung ist vor allem auf Neueinstellungen im Zuge der Geschäftsausweitung sowie der Personalaufstockung in den beiden Geschäftsfeldern Industrie- und Handelslogistik des Geschäftsbereichs CONTRACT zurückzuführen. Dies betrifft die Standorte in Bremen, Düsseldorf, Hörsel und Leipzig.

Mitarbeiterzahlen 2016



Mitarbeiter nach Altersgruppen



Arbeitgebermarke entwickelt

Die Entwicklung einer BLG-Arbeitgebermarke ist erfolgreich abgeschlossen worden. Die Sprache in Stellenanzeigen ist zielgerichteter und auf die heutigen Anforderungen moderner und kürzer ausgerichtet. Die BLG-Werte „engagiert – weltoffen – gestaltend“ sind in die für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geltenden Werte „anpackend und verlässlich – persönlich und aufgeschlossen – couragiert und zukunftsorientiert“ transferiert.

Des Weiteren hat sich der Bewerbungsprozess für Jobinteressenten verändert. Externe Bewerber erhalten spätestens 6 Wochen nach Bewerbungseingang eine abschließende Reaktion. Gleichzeitig können sich Interessenten über den neuen BLG LOGISTICS Job-Newsletter ständig über offene Funktionen im Unternehmen unterrichten lassen.

Personalbindung durch Personalentwicklung gestärkt

Die strategische Ausrichtung des Personalbereichs konzentriert sich auf die Wertschöpfung. Mitarbeiter zu finden und zu binden ist dabei der zentrale Beitrag.

Erstmals durchgeführte Führungskräfteplanungen haben in systematischer Form dazu beigetragen, dass für alle Führungskräfte Potenziale definiert und Qualifikationsentwicklungen organisiert sind. Dieses Instrument wird regelmäßig eingesetzt und durch die neuen Managementkonferenzen für die erste Funktionsebene der BLG-Gruppe, auch über die unterschiedlichen Geschäftsbereiche hinaus, genutzt. Damit soll der optimale Ressourcenaustausch im Unternehmen erleichtert werden.

Seit 2016 erhalten zudem alle Beschäftigten der BLG-Gruppe, die eine Führungsfunktion übernehmen, eine dreitägige Basisschulung. Mit dieser Vorgehensweise soll erreicht werden, dass alle Vorgesetzten die wesentlichen Regelungen und Anforderungen an Verhaltensweisen von Führungskräften bei der BLG LOGISTICS kennenlernen und entsprechend anwenden können.

Die Weiterbildung insgesamt war im Jahr 2016 so umfassend, wie in keinem Jahr zuvor.

Nachhaltigkeit

Unternehmerische Verantwortung

Das Thema Nachhaltigkeit hat für BLG LOGISTICS einen hohen Stellenwert. 2012 haben wir uns das Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen bis 2020 um 20 Prozent zu senken (relativ zu den Geschäftsaktivitäten, Basisjahr: 2011). Über unsere Fortschritte berichten wir seitdem in unserem jährlich veröffentlichten Nachhaltigkeitsbericht. Doch Nachhaltigkeit bedeutet mehr als ökologisches Denken und einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen. BLG LOGISTICS versteht Nachhaltigkeit als ganzheitliches Konzept, in dessen Mittelpunkt unsere Mitarbeiter stehen. Unser Anliegen ist es, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, soziale Verantwortung und Engagement für unsere Umwelt miteinander in Einklang zu bringen.

In der Logistikbranche ist das Bewusstsein für die Dimensionen des Themas Nachhaltigkeit in den vergangenen Jahren gewachsen. Die Erwartungshaltung der Kunden und auch der Öffentlichkeit hinsichtlich Transparenz und Aussagefähigkeit zu Nachhaltigkeitsaspekten nimmt merklich zu. Die BLG-Gruppe behandelt das Thema Nachhaltigkeit zunehmend strategisch und verankert es immer stärker in ihren Prozessen. Ab 2017 sind Unternehmen gesetzlich verpflichtet, sich noch gezielter mit Nachhaltigkeitsaspekten zu beschäftigen und über die nichtfinanziellen Kennzahlen Bericht zu erstatten. Unser Nachhaltigkeitsbericht ist bereits seit dem letzten Jahr Teil des Geschäftsberichts. Damit unterstreichen wir die Bedeutung dieses Themas für alle Bereiche unseres Handelns.

Wir haben uns 2016 Ziele in den drei Nachhaltigkeitsbereichen Ökologie, Soziales und Ökonomie gesetzt und dazu im Austausch mit Stakeholdern der BLG-Gruppe wesentliche Handlungsfelder definiert. Im Nachhaltigkeitsbericht beziehen wir uns auf Indikatoren, die wir für die Bewertung unserer Fortschritte auswerten. Die Berichterstattung erfolgt in Anlehnung an den Standards der Global Reporting Initiative (GRI).

Ökologische Nachhaltigkeit

Zwischen Logistik und Umwelt bestehen intensive Wechselwirkungen. Als Logistikunternehmen steht deshalb auch BLG LOGISTICS in der Verantwortung, Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der natürlichen Ressourcen zu ergreifen. Das bedeutet für uns, ökonomische und ökologische Effizienz in ein Gleichgewicht zu bringen. Unsere Kunden und die Öffentlichkeit erwarten von uns Lösungen, die den Ausstoß von CO₂ reduzieren. Nachhaltigkeit wird somit wettbewerbsrelevant. Auch rechtliche Rahmenbedingungen erhöhen den Druck, Ressourcen effizienter zu nutzen. Nicht zuletzt ist Energieverbrauch auch ein erheblicher Kostenfaktor. Die Zielsetzung der BLG-Gruppe lautet: Treibhausgasemissionen senken, Energieeffizienz erhöhen und Energieverbrauch sowie die verursachten Treibhausgasemissionen transparent darstellen.

Seit 2012 erfasst die BLG LOGISTICS umfassende Verbrauchsdaten, um die jährliche CO₂-Bilanz zu ermitteln. Durch verstärkte Systematisierungen und eine einheitliche Erfassung aller Verbräuche erhöhen wir kontinuierlich die Transparenz und Aussagekraft der erhobenen Werte. Das 2015 flächendeckend eingeführte Energiemanagement wurde im Berichtsjahr erfolgreich weitergeführt. Im Oktober 2016 schlossen 22 Standorte im Geschäftsbereich CONTRACT erfolgreich das Zertifizierungsverfahren nach ISO 50001 ab. An weiteren 21 Standorten aus beiden Geschäftsbereichen wurden Energieaudits durchgeführt. An allen Standorten decken wir mithilfe einer strukturierten Herangehensweise Potenziale auf und erarbeiten konkrete standortspezifische Maßnahmen, die den Energieverbrauch reduzieren und die Energieeffizienz steigern.

Neben der kontinuierlichen Sensibilisierung der Mitarbeiter und umfangreicher Schulungen unserer Energiebeauftragten haben wir zahlreiche Einzelmaßnahmen durchgeführt, etwa in der Beleuchtungs- und Heizungssteuerung. Auch die Umrüstung auf LED, Fahrertrainings, Investitionen in energieeffiziente Stapler und die Modernisierung unseres Fuhrparks trugen zur Verbesserung der Energieeffizienz bei.

Soziale Nachhaltigkeit

Die BLG-Gruppe ist 2016 der Unternehmensinitiative Charta der Vielfalt beigetreten und verpflichtet sich damit zu einer Unternehmenskultur der Wertschätzung und Gleichbehandlung aller Mitarbeiter, unabhängig von Geschlecht, Alter, Nationalität, ethnischer Herkunft, sexueller Orientierung, Religion oder Weltanschauung.

Von einem traditionsreichen und global agierenden Unternehmen wie der BLG LOGISTICS wird erwartet, dass wir wichtige gesellschaftliche Themen aufgreifen und aktiv begleiten. Aus diesem Grund engagieren wir uns seit vielen Jahren im Umfeld unserer nationalen sowie internationalen Standorte in zahlreichen Projekten und unterstützen Schulen, Sport und Kultur. 2016 haben wir die vor drei Jahren etablierte Kooperation mit dem World Food Programme (WFP) der Vereinten Nationen fortgesetzt. Wir analysieren für das WFP unentgeltlich die Logistikkapazitäten von Seehäfen in bedrohten Regionen – eine effiziente Verknüpfung von sozialer Verantwortung mit unserer Kernkompetenz Logistik.

Ökonomische Nachhaltigkeit

Als Unternehmen befinden wir uns ständig im Wettbewerb und müssen konkurrenzfähig sein. Dabei bildet eine vorausschauende und risikobewusste Finanzpolitik die Basis für unser unternehmerisches Handeln. Um die Zukunft der BLG-Gruppe langfristig zu sichern, investieren wir in neue Entwicklungen und expandieren. Um unsere Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und zu erhöhen, legen wir großen Wert auf Qualität, Effizienz und Innovation. In einem digitalen Leuchtturmprojekt für die Automobilindustrie entwickelt ein Projektkonsortium, dem auch BLG LOGISTICS angehört, einen intelligenten Ladungsträger - ein cyber-physisches System, das die Qualitätsdaten von Autoteilen in der Supply Chain digital erfasst und zur Steuerung von Logistikprozessen nutzt. Das Projekt „SaSCh“ – ein Akronym für „Digitale Services zur Gestaltung agiler Supply Chains“ – wird vom BMWi gefördert.

Von der neuen Initiative „100 Tage Projekte“, der Einrichtung eines Kreativlabors („Digilab“) und der Bündelung von Wissen und Initiativen bei dem 2016 geschaffenen, unternehmensübergreifend arbeitenden Innovationsteam, gingen erste Impulse für die technologische Weiterentwicklung der BLG-Gruppe aus. Bei der Einführung und Kontrolle von Nachhaltigkeitskriterien konzentrieren wir uns auf die eigenen, vielfältig ausgeprägten Aktivitäten und Prozesse. Nachdem wir im Vorjahr bereits in einigen exemplarischen Standorten erfolgreich Lean-Management-Standards eingeführt haben, wurden diese 2016 verstärkt in weitere Prozesse implementiert.

Risikobericht

Grundlagen des Chancen- und Risikomanagements

Unternehmerisches Handeln ist mit Chancen und Risiken verbunden. Der verantwortungsbewusste Umgang mit möglichen Chancen und Risiken ist für die BLG-Gruppe 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 Möglichkeit einer für die Erreichung der kurzfristigen und strategischen Ziele ungünstigen, gefährlichen oder sogar existenzbedrohenden zukünftigen Entwicklung durch Vermögensminderung. Dementsprechend stellen Chancen vermögensmehrende unsichere Ereignisse dar, die aus einer im Vergleich zur Planung günstigeren Entwicklung resultieren können.

Das Risikomanagement der BLG-Gruppe leitet sich im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der einzelnen Geschäftsfelder ab. Es 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 der national sowie international tätigen BLG-Gruppe zeichnet sich zudem durch einen hohen Diversifikationsgrad aus. So führen die drei Geschäftsbereiche mit

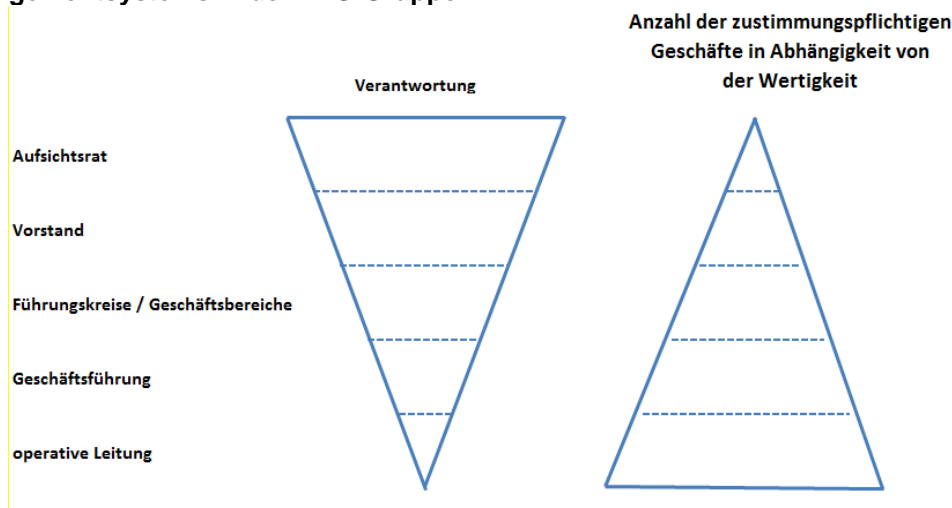
einer Vielzahl an darunter angebotenen Geschäftsfeldern zu einer gewissen Unabhängigkeit sowohl von konjunkturellen Einflüssen als auch von einzelnen Branchen oder Großkunden. Bedeutende Investitionen werden überwiegend durch Kundenverträge begründet und abgesichert.

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 das Erkennen sowie Managen wesentlicher Chancen und Risiken wird innerhalb der BLG-Gruppe zentral gesteuert. Dabei werden verschiedene Ebenen sowie Organisationseinheiten in das System eingebunden.

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

Kommunikationsweg und Verantwortlichkeiten innerhalb des Chancen- und Risikomanagementsystems in der BLG-Gruppe:



Damit wir unsere Zielsetzungen, beispielsweise gemessen am Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) oder Return on Capital Employed (ROCE), erreichen, erfordert das vielfältige Spektrum unserer logistischen Leistungsprozesse eine frühzeitige Identifikation von Chancen und Gefährdungspotenzialen. Über die Steuerungskennzahlen der BLG-Gruppe wird monatlich im Vorstand sowie in den Führungskreisen berichtet. Auf diese Weise sollen eine nachhaltige Wertschöpfung sichergestellt und eine Bestandsgefährdung verhindert werden. Zentrale Bestandteile des Chancen- und Risikomanagementsystems sind deshalb der Planungs- und Controllingprozess, das gruppeninterne Regelwerk und das Berichtswesen. Unserer besonderen Beachtung unterliegen dabei Chancen und Risiken aus strategischen Entscheidungen, aus den Märkten, aus dem operativen Geschäft sowie aus der Finanzierung und Liquidität.

Die Grundsätze des Risikomanagements der BLG-Gruppe sind in einer Richtlinie dokumentiert und veröffentlicht. 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 (Risikovermeidung und -reduzierung bzw. -überwälzung durch Versicherung), aber auch Chancen dort identifiziert und beurteilt werden, wo sie tatsächlich auftreten. Das implementierte zentrale Risikomanagement ist verantwortlich für die Koordination der gruppenweiten Erfassung, Bewertung und Dokumentation von Chancen und Risiken. Dieses erfolgt auf Basis eines IT-gestützten Risikomanagementsystems.

Laufend, im Sinne einer permanenten Inventur, werden die Risiken und die im Rahmen der Strategie definierten dazugehörigen Maßnahmen erfasst, bewertet und überwacht, die aus heu-

tiger Sicht unsere Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage wesentlich negativ beeinflussen können. Dies sind nicht notwendigerweise die einzigen Risiken, denen die BLG-Gruppe 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 der BLG-Gruppe integriert.

Als international tätiges Unternehmen mit heterogenem Dienstleistungsspektrum ist die BLG-Gruppe einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt. Diese werden durch laufende Beobachtung sowohl des gesamtwirtschaftlichen Umfelds als auch speziell der Entwicklung in der globalen Logistik analysiert und bei unternehmerischen Entscheidungen berücksichtigt. Der wesentliche Anteil der Risiken am Gesamtanteil liegt bei den Leistungs- und Infrastruktur- sowie bei den finanzwirtschaftlichen Risiken.

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 vielfältig geografischen, arbeits-, kartell-, zoll-, kapitalmarkt-, steuer-, vertrags-, umwelt- und wettbewerbsrechtlichen Regelungen und Gesetzen im In- und Ausland entstehen können, zu begegnen, stützt die BLG-Gruppe ihre Entscheidungen und die Gestaltung der Geschäftsprozesse auf eine umfassende rechtliche Beratung sowohl durch eigene Experten als auch durch 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 der Gruppe verwendeten Finanzinstrumente umfassen langfristige Darlehen, kurzfristige Kreditaufnahmen sowie Zahlungsmittel einschließlich kurzfristiger Einlagen bei Kreditinstituten. Im Mittelpunkt steht die Finanzierung der Geschäftstätigkeit der BLG-Gruppe. Die BLG-Gruppe verfügt über verschiedene weitere Finanzinstrumente, wie zum Beispiel Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die unmittelbar im Rahmen ihrer 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 zur Absicherung von Rohstoffpreisen werden ausschließlich zur Begrenzung von Preissteigerungsrisiken eingesetzt. Derivate werden grundsätzlich nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zielsetzung des Finanzrisikomanagements ist es, die sich aus den Finanzinstrumenten ergebenden wesentlichen Risiken der BLG-Gruppe (Ausfallrisiken, Fremdwährungsrisiken, Liquiditätsrisiken und Zinsänderungsrisiken) zu begrenzen. Der Vorstand verabschiedet Richtlinien zum Risikomanagement und überprüft deren Einhaltung. Auf Gruppenebene wird zudem das bestehende Marktpreisrisiko für alle Finanzinstrumente beobachtet.

Kapitalrisikomanagement

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

Die BLG-Gruppe überwacht ihr 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 der BLG-Gruppe. Die Ermittlung dieser Kennzahlen erfordert üblicherweise Angaben, die nicht Gegenstand des Gruppenabschlusses sind.

Die Strategie bestand im Jahr 2016 weiterhin darin, sich den Zugang zu Fremdmitteln zu vertretbaren Kosten durch 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 der BLG LOGISTICS 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 BLG LOGISTICS 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 Unterschriften- sowie der 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 der Gruppe, 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 Gruppenabschlusses 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 BLG LOGISTICS erfolgt im Wesentlichen über die Standardsoftware SAP R/3. Zur Aufstellung des Gruppenabschlusses wird das SAP-Konsolidierungsmodul EC-CS eingesetzt. Dabei werden die Einzelabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften, gegebenenfalls nach Anpassung an die internationalen Rechnungslegungsvorschriften, zusammengefasst. Die Einbeziehung der Einzelabschlüsse ausländischer und nicht in das SAP-System eingebundener inländischer Tochtergesellschaften erfolgt auf Grundlage durch Wirtschaftsprüfungsgesellschaften geprüfter, standardisierter, Excel-basierter Reporting Packages, die mittels flexiblem Upload in das Konsolidierungssystem EC-CS überführt werden. Es handelt sich hierbei um eine Standardschnittstelle in SAP.

Die BLG LOGISTICS hat zur Gewährleistung einer einheitlichen 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 gruppeneinheitlichen Kontierung aufgestellt. Ergänzend dazu liegt ein Leitfaden zum Anhang und Lagebericht vor, der eine durchgängige Abstimmbarkeit der Rechenwerke ermöglichen soll. Die Durchführung von Impairment-Tests für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Gruppe 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 Gruppenebene 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 der BLG-Gruppe 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

Die BLG LOGISTICS als internationale Gruppe ist mit ihren 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 Chancen, die sich uns eröffnen, optimal nutzen. Basis dafür ist weiterhin unser einzigartiges Netzwerk sowie das innovative intermodale Angebot im Geschäftsbereich AUTOMOBILE verbunden mit dem von den Automobilherstellern signalisierten weiteren Wachstum bei ihren Exporten.

Die etablierten Geschäftsmodelle in den Geschäftsfeldern Handelslogistik und Industrielogistik eröffnen uns im Geschäftsbereich CONTRACT Vertriebs- und Akquisitionsmöglichkeiten in Deutschland bzw. Europa. Sie profitieren von einem weiterhin anhaltenden Wachstumsmarkt, da unsere Kunden durch verstärktes Outsourcing ihre eigenen Kostenstrukturen verbessern bzw. flexibler gestalten wollen. Die Geschäftsfelder sind teilweise von einer stabilen Binnenwirtschaft und Konsumausgaben der Verbraucher in Deutschland abhängig. Mit unserer logistischen Expertise sowie dem Standortvorteil durch seeschifftiefe und schwerlastfähige Kajenanlagen bestehen Chancen weitere Projekte im Rahmen des Aufbaus von Offshore-Windparks in der Nord- und Ostsee abzuwickeln.

Im Geschäftsbereich CONTAINER erwarten wir von der Neuausrichtung des europäischen Terminalnetzwerks 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 die Bildung neuer Konsortien dürfte auch in Zukunft voranschreiten. Da die Containerterminals zumindest mittelfristig freie Kapazitäten haben, steigt im Zuge der Konsolidierung die Marktmacht der verbleibenden Konsortien bzw. Reedereien und damit verbunden der Druck sowie die Notwendigkeit der Umsetzung nachhaltiger Kostenreduzierungen bei den Containerterminals. Verbunden mit diesem Kostendruck ist die Tendenz zu immer größeren Containerschiffen zu verzeichnen. Hier bietet der Geschäftsbereich CONTAINER als Betreiber, mit dem einzigen deutschen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven (Wassertiefe 18 m) für die Abfertigung von großen Containerschiffen mit entsprechendem Tiefgang (aktuell maximal 16 m), eine hervorragende Alternative.

Wir sehen hierin mehr Chancen als Risiken, zumal die zwei weltgrößten Reederei-Gruppen Maersk Line und MSC als „2M-Allianz“ in unterschiedlichen Konstellationen an einigen unserer strategisch wichtigsten Terminals – insbesondere den Standorten Bremerhaven und Wilhelmshaven – beteiligt sind.

Strategische Chancen

Geschäftsbereich CONTRACT: Ausbau der Dienstleistungen für E-Commerce und Fashionlogistik im Geschäftsfeld Handelslogistik

Der Internethandel verzeichnet hohe Zuwachsraten. Als logistische Kompetenz sind dabei insbesondere eine kurzfristige Versandbereitschaft und das flexible Einstellen auf starke Schwankungen im Volumen notwendig. Voraussetzung dafür ist wiederum ein hohes Know-how für die Prozessabläufe sowie den Aufbau und die Organisation der Fördertechnik.

Die BLG LOGISTICS hat über Jahre entsprechende Erfahrungen und Know-how gesammelt und dieses Wissen kontinuierlich auf eine steigende Anzahl an Kunden und Standorten ausgeweitet. 2013 wurde das Online-Versandgeschäft für einen Großkunden in Bremen in Betrieb

genommen. Basierend auf dieser Entwicklung sehen wir gute Chancen für die Zukunft und verfolgen das Ziel, logistische Aktivitäten im Bereich E-Commerce und Industrie 4.0 weiter auszubauen, die gesamte Wertschöpfungskette in diesem Bereich weiterzuentwickeln und mögliche Beteiligungen und Akquisitionen voranzutreiben. Darauf aufbauend sehen wir weitere Chancen im Ausbau des Segments Fashionlogistik.

Geschäftsbereich CONTRACT: Ausbau der speditionellen Aktivitäten

Aufbauend auf der vorhandenen Speditionsabteilung im Geschäftsbereich CONTRACT sollen den Bestands- und Neukunden in allen Geschäftsfeldern zukünftig verstärkt auch speditionelle Tätigkeiten als komplementäre Dienstleistung angeboten werden. Der Ausbau dieser Aktivitäten soll sich dabei insbesondere auf das Seehafenspeditionsgeschäft beziehen, ohne dass dafür Investitionen in eigene Fuhrparks erforderlich sind. Hierfür werden im Geschäftsbereich CONTRACT die Aktivitäten in einem eigenständigen Geschäftsfeld Spedition zusammengefasst. Um das Wachstum mit dem notwendigen Know-how in der Abwicklung sicher zu stellen, wurde in 2016 eine Spedition erworben. Für 2017 sind weitere Akquisitionen geplant.

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

Durch den erfolgten Ausbau des Bahnhofs Falkenberg in Brandenburg zu einem Waggon-service- und Logistikzentrum hat die BLG-Gruppe ihr Leistungsspektrum im Bereich der Bahntransporte für Fertigfahrzeuge erweitert.

Bereits heute werden in Falkenberg Zugbildungsmaßnahmen durchgeführt. Dies bedeutet, dass aus den Produktionswerken der Automobilhersteller in Osteuropa bunte Ganzzüge nach Falkenberg fahren; dort werden dann die einzelnen Waggon wieder zu Ganzzügen mit Bestimmung für den jeweiligen Seehafen (z.B. Bremerhaven, Emden, Cuxhaven und Hamburg) zusammengestellt. Mit diesem Konzept erreicht die BLG LOGISTICS eine hohe Kundenbindung an die Bahnverkehre. Diese werden seit der Inbetriebnahme des Bahnhofs vor zwei Jahren durchgeführt sowie durch die Erweiterung der Gleiskapazitäten in Falkenberg ausgebaut.

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

Mit der Anmietung von 200 neuen Flachwaggonen in 2017 werden für den Bahnverkehr neue Transportkapazitäten im Pkw-Segment Kleintransporter geschaffen. Diese, gegenüber dem bestehenden Wettbewerb, moderneren und leistungsfähigeren Waggonen bieten ein gutes Potenzial zum weiteren Ausbau dieses Geschäftes.

Die BLG LOGISTICS wird ihr Dienstleistungsspektrum im Geschäftsfeld Bahntransporte dadurch deutlich in Richtung wertschöpfender Tätigkeiten ausbauen können.

Sonstige Chancen

Im Geschäftsjahr 2012 hat die BLG LOGISTICS erstmalig verbindliche Klimaschutzziele formuliert und beschlossen. So soll der CO₂-Fußabdruck bis zum Jahr 2020 gegenüber 2011 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. Zudem ist die BLG heute in der Lage, dem Kunden einen

konkreten CO₂-Fußabdruck des gesamten Dienstleistungssortiments zu übermitteln. Diese Angabe wird zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen. Bereits heute verlangen manche Unternehmen in ihren Ausschreibungen Nachweise für umwelteffiziente „grüne“ Logistik.

Parallel zur Auflistung der Verbräuche haben wir damit begonnen, gemeinsam mit den Technikverantwortlichen aller drei Geschäftsbereiche praxistaugliche Maßnahmen zur CO₂-Reduktion zusammenzutragen und Einsatzmöglichkeiten für erneuerbare Energien zu untersuchen.

Risiken

Risikokategorien und Einzelrisiken

Aus den für die BLG-Gruppe festgelegten Risikofeldern werden in den folgenden Abschnitten die wesentlichen Risiken der BLG LOGISTICS nach Risikokategorien dargestellt. Bei der Auswahl der Wesentlichkeit werden solche Risiken berücksichtigt, die nach Einschätzung des Unternehmens keine Bestandsgefährdung zur Folge haben, sich aber bei Eintritt spürbar auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken würden. Die Bewertung erfolgt 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 festgelegt worden. 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.

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

Strategische Risiken

Risiken aus Akquisitionen und Investitionen

Die BLG-Gruppe 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 gruppeninterne 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 der BLG LOGISTICS stellen dabei weitere besondere Herausforderungen dar. Mit der strategischen Ausrichtung und Erweiterung des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE nach Osteuropa sind besonders Risiken im Bereich der wirtschaftlichen Kapitalerhaltung und der Sicherung von Dienstleistungs-Know-how gegeben. Diesem Umstand wird durch ein eigenes Geschäftsfeld „Süd-/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 die BLG LOGISTICS ergeben.

Für die Märkte in Osteuropa hat sich die Lage aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts nachteilig verändert und zu einer Belastung der Transportströme in Europa geführt. Im Geschäftsjahr 2016 hat hier keine wesentliche Erholung stattgefunden. Ein Ende des Konflikts ist derzeit nicht in Sicht und belastet daher weiterhin die Werte der strategischen Investitionen des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE in diesem Marktsegment.

Die geschäftlichen Aktivitäten des Geschäftsbereiches CONTRACT in Brasilien leiden nachhaltig, aufgrund der wirtschaftlichen Lage in dem Land, unter erheblichen Verlusten. Aus diesem Grund wurden Wertkorrekturen auf die Finanzanlagen und das finanzwirtschaftliche Engagement von insgesamt EUR 2,9 Mio. im Berichtsjahr vorgenommen. Das verbleibende werthaltige finanzwirtschaftliche Engagement liegt zum Stichtag bei EUR 0,2 Mio. Bei weiterer Stagnation der Entwicklungsmöglichkeiten in diesem Land werden weitere Handlungsoptionen bis hin zum Marktausstieg geprüft

Marktrisiken

Bedrohung von Marktposition und Wettbewerbsvorteilen

Unser besonderes Augenmerk im Geschäftsbereich AUTOMOBILE gilt weiterhin den Wettbewerbern mit den AutoTerminal-Betreibern in den Westhäfen.

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 stellen für uns anhaltende Herausforderungen dar.

Ein weiteres Marktrisiko im Geschäftsbereich AUTOMOBILE besteht darin, dass die Automobilhersteller zunehmend Volumen über die Mittelmeerhäfen steuern. Durch die zunehmende Beteiligung von Reedern an Seehafenterminals an der Ostsee kann es durch interne Optimierung der Reeder zu Verlagerungen von Transshipmentvolumen zu Lasten des Seehafenterminals Bremerhaven kommen.

Im Geschäftsbereich CONTRACT liegen die hauptsächlichen Risiken in der schnellen Austausch- und Ersetzbarkeit als Dienstleister. Im Geschäftsfeld Industrielogistik sowie im Geschäftsfeld Handelslogistik herrscht eine starke Abhängigkeit von jeweils einem Großkunden. Die durchgeführten Logistikleistungen sind dort in der Regel personalintensiv. Für den Kunden besteht hier die relativ einfache Möglichkeit eines Dienstleisterwechsels. Zudem herrscht ein erheblicher Preisdruck seitens der Kunden. Diesen Herausforderungen begegnen wir durch umfangreiche kundenindividuelle Optimierungen, längere Vertragslaufzeiten und den kontinuierlichen Aufbau des Kundenstamms.

Für die Seehafenlogistik im Stückgutgeschäft und in der Projektlogistik liegen die Risiken wesentlich in den Überkapazitäten in den Nordseehäfen und dem damit verbundenen hohen Wettbewerbs- und Preisdruck.

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. Auch im Geschäftsjahr 2016 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 Maßnahme scheitern oder sich weiter verzögern, kann dies erhebliche negative Auswirkungen auf die zukünftige Umschlagsentwicklung an diesen Standorten haben.

Nachdem die Hamburg Port Authority (HPA) die vertraglich zugesagten Wassertiefen vor den Liegeplätzen des EUROGATE Container Terminals Hamburg (sog. Liegewannen) in 2015 nicht realisieren konnte, hat sich die Situation in 2016 verbessert. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass Anfang Februar 2016 eine politische Einigung zwischen den Bundesländern Hamburg und Schleswig-Holstein hinsichtlich einer ganzjährigen Möglichkeit, Baggergut in das Schlick-

fallgebiet in der Nordsee zu verbringen, erzielt wurde. In 2016 hat es allerdings auch in Einzelfällen wieder sogenannte Mindertiefen von 1,0 bis 1,5 Meter gegeben, die HPA war jedoch bemüht, entsprechende Mindertiefen unverzüglich wieder zu beseitigen.

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) für den EUROGATE-Standort im Hamburger Hafen 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.

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

- die Inbetriebnahme weiterer Terminalumschlagskapazitäten in der Nordrange und im Ostseeraum,
- die Inbetriebnahme weiterer Großcontainerschiffe und die damit verbundenen operativen Herausforderungen bei den Schiffsabfertigungen (Peak-Situationen) sowie
- die sich aus den Veränderungen in den Strukturen der Reedereikonsortien ergebenden Markt-, Netzwerk- und Prozessveränderungen.

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

Für das Jahr 2017 stehen weitere umfangreiche Änderungen der Konsortien in der Containerschifffahrt sowie Konsolidierungsmaßnahmen an, nachdem im abgelaufenen Geschäftsjahr 2016 bereits Konsolidierungsmaßnahmen vollzogen worden sind. Im Zuge der durchgeführten sowie in Vorbereitung befindlichen Konsolidierungsmaßnahmen haben sich große Konsortien der Containerschifffahrt getrennt und neue Allianzen gebildet.

Da die Containerterminals zumindest mittelfristig noch über Kapazitätsreserven verfügen, steigt im Zuge der Konsolidierung die Marktmacht der verbleibenden Konsortien/Reedereien und damit verbunden der Erlösdruck sowie die Notwendigkeit der Identifizierung und Umsetzung nachhaltiger Kostenreduzierungen bei den Containerterminals.

Konjunkturabhängigkeit – Gesamtwirtschaftliche Risiken

Als global ausgerichteter Logistikdienstleister ist die BLG-Gruppe 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, andauernde außenwirtschaftliche Ungleichgewichte sowie 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 der bestehenden Unsicherheit der Marktteilnehmer und der schwierigen Situation an den Refinanzierungsmärkten die Risikolage für die BLG-Gruppe beeinflussen. Die Gefahr einer erneuten globalen Rezession ist nicht ausgeschlossen; aus den oben genannten Entwick-

lungen könnte für die Weltwirtschaft jedoch zumindest eine längere Phase unterdurchschnittlichen Wachstums resultieren.

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

Der anhaltende Fachkräftemangel und eine überdurchschnittlich hohe Insolvenzanfälligkeit sowohl bei unseren Dienstleistern als auch von Kunden bei einfachen Transport- und Logistikdienstleistungen sind weitere allgemeine Risiken der BLG LOGISTICS.

Branchenrisiken

Die Wachstumsmärkte in Asien, Afrika, Südamerika, den 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 Ausweitung 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 die BLG-Gruppe. 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 Industrie) ist abhängig von der Produktion der ausländischen Werke der deutschen OEMs (Original Equipment Manufacturer), die über unsere Logistikzentren weltweit mit Teilen versorgt werden. Hier ist eine Tendenz zur Abhängigkeit von einigen wenigen Großkunden zu verzeichnen.

Für den Aufbau des Geschäftsfelds Windenergie wurden in den Jahren 2011 und 2012 umfangreiche Investitionen getätigt, die im Geschäftsjahr 2016, wie bereits in der Berichterstattung 2015 angekündigt teilweise mit TEUR 1.743 abzuschreiben waren, da weitere zeitlich nicht quantifizierbare Verzögerungen bei der Realisierung eingetreten sind. Der Geschäftsverlauf ist direkt abhängig von der verzögerten Entwicklung der Offshore-Windenergie-Branche.

Politische, rechtliche und soziale Risiken

Rechtliches und politisches Umfeld

Die Gesamtmaßnahmen des NOK (Vertiefung und Verbreiterung), um damit den größeren Feederschiffen künftig Rechnung zu tragen, sind weder finanziert noch von den zuständigen Bundesbehörden abschließend positiv entschieden. Hamburg könnte seine besondere Stellung als Ostseehub für Transshipmentladung verlieren, wenn Kunden den Einsatz ihrer Großcontainerschiffe und entsprechender Ladung aufgrund fehlender infrastruktureller Voraussetzungen zunehmend über andere Häfen in der Nordrange steuern.

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

Die durch den Russland-Ukraine-Konflikt ausgelösten Handelsembargos führen insbesondere für den Geschäftsbereich AUTOMOBILE zu wirtschaftlichen Einbußen. Speziell für die Aktivitäten in Russland führen diese Entwicklungen teilweise zu Verlusten in den dortigen Gesellschaften.

ten. Über die bereits in den Vorjahren vorgenommenen Abwertungen auf das Engagement waren keine weiteren Wertberichtigungen vorzunehmen. Inwieweit die weiteren Konflikte Auswirkungen auf die Entwicklung der BLG LOGISTICS im osteuropäischen Raum haben, kann noch nicht abschließend beurteilt und somit bewertet werden. Weitere Abwertungen liegen aber durchaus im Bereich des Möglichen. Das verantwortlich zuständige Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa innerhalb des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE legt hierauf einen besonderen Betrachtungsschwerpunkt.

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.

Wesentliche Risiken bei Verträgen ergeben sich aus der häufig nicht fristenkongruenten Deckung von Kundenverträgen in Verbindung mit der Anmietung von Immobilien. Kundenverträge haben in der Regel wesentlich kürzere Laufzeiten als Mietverträge für Immobilien.

Die nachträgliche Änderung von gegebenen Marktverhältnissen und damit verbundene Auswirkungen auf die mit den Kunden vereinbarten Logistikprozesse hat häufig Einfluss auf das mit dem Kunden vereinbarte Vertragsverhältnis. Dem Kunden angebotene Dienstleistungsportfolios und die kalkulierten Preise stimmen nicht mehr mit von den Kunden angefragten und beauftragten Leistungen überein. Dadurch resultierende Unterschiede führen in der Regel zu Risiken und somit auch zu Verlusten, die mit den Kunden nur in aufwendigen Nachverhandlungen geklärt werden können. Aufgrund der Vertragserfüllungs- und somit Leistungsverpflichtung wird während der Verhandlungen für den Kunden weitergearbeitet, da ansonsten weitere Risiken aus Schadenersatzverpflichtungen für Ausfallzeiten bestehen. Dieser Umstand und die Abhängigkeit von einzelnen Großkunden an einigen Standorten führten auch im Geschäftsjahr 2016 insbesondere im Geschäftsfeld Industrielogistik und im Geschäftsfeld Handelslogistik zu erhöhten Risiken und negativen Planabweichungen.

Eine verschuldensunabhängige Haftung wird immer noch von vielen Kunden gefordert und hat in der Vergangenheit zu hohen Schadenersatzforderungen geführt. Wir stimmen solchen Klauseln in Verträgen nicht mehr zu.

Leistungs- und Infrastrukturrisiken

Risiken aus Geschäftsbeziehungen

In allen operativen Geschäftsbereichen ist durch die enge Kundenbindung und den kurzen, anspruchsvollen Vertragslaufzeiten sowie -konditionen, insbesondere zu einigen Großkunden, auf Veränderungen in den konjunkturellen Entwicklungen und den Nachfrage- bzw. Produktlebenszyklen ein besonderes Augenmerk zu legen. Dies betrifft gegenwärtig vor allem die Geschäftsfelder Seehafenterminals und Industrielogistik (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 uns zusätzliche Flächen- und Hallenkapazitäten bei Dritten bekannt; diese werden bei Bedarf kostenpflichtig angemietet.

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

Die Flächen, Hallen, Transport- und Umschlagsgeräte 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.

Es ist unser Ziel, die personellen Risiken hinsichtlich des demografischen Wandels der Gesellschaft, der Altersstruktur sowie der Qualifikation und Fluktuation der Belegschaft zu minimieren. Dafür 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 GHBV-Anteil (Gesamt-Hafen-Betriebe in Bremen und Hamburg) und sonstigen Leiharbeiteranteil erreicht. Dadurch kann der Personalbedarf im gewissen Rahmen flexibel an die Geschäftsentwicklung angepasst werden. Die demografischen Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt beeinflussen grundsätzlich auch den Personalbestand und somit die Flexibilität und Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal beim GHBV. Diese Veränderungen können für den GHBV zu nachhaltigen Defiziten führen, die durch die angeschlossenen Mitgliedsunternehmen und somit im Wesentlichen auch durch die BLG LOGISTICS gegebenenfalls auszugleichen sind.

Forderungen der Arbeitnehmervertretungen zu strukturellen Veränderungen im Leiharbeitereinsatz hin zur Festanstellung führen zu erhöhten Grundkosten. Gleichzeitig ist eine grundsätzlich notwendige Kostenflexibilität zum Ausgleich von konjunkturellen Schwankungen nur noch in vermindertem Maße gegeben.

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 der BLG LOGISTICS als Arbeitgeber und streben an, Fach- und Führungskräfte langfristig an das Unternehmen zu binden. Neben leistungsorientierter Vergütung und fortschrittlichen Sozialleistungen setzen wir dabei insbesondere auf die breit gefächerten Perspektiven in der BLG-Gruppe durch Traineeprogramme, interdisziplinäre Karrierewege, Einsatzmöglichkeiten in unterschiedlichen Gruppengesellschaften sowie attraktive Fort- und Weiterbildungsangebote. Risiken durch die Mitarbeiterfluktuation begrenzen wir durch frühzeitige Nachfolgeplanungen.

Mit Inkrafttreten der Änderungen im Arbeitnehmerüberlassungsgesetz zum 1. April 2017 ergeben sich weitere mögliche Risiken für die BLG-Gruppe. Die Änderungen betreffen im Wesentlichen die Einführung einer Höchstüberlassungsdauer und die Pflicht zur Gleichbehandlung der Leiharbeiternehmer mit Stammarbeitnehmern sowie erhöhte Anforderungen an die Dokumentationspflichten. Sich hieraus ergebende ergebnisbeeinflussende Faktoren werden zunächst intern bewertet und durch entsprechende Maßnahmen im Bereich der Einsatzplanung und Einsatzsteuerung ausgeglichen.

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 auf einzelne Geschäftsfelder.

Die sich häufenden globalen, aber auch speziellen Angriffe aus dem Internet (Cyberkriminalität) sind eine ständige Bedrohung und Gefahr für die BLG LOGISTICS. Durch den Einsatz modernster Antivirensoftware verbunden mit einer eigenen strukturierten IT-Organisation sieht sich die BLG LOGISTICS gut aufgestellt, diesen Risiken entgegenzuwirken. Eine permanente Überprüfung, Kontrolle, Aktualisierung und Anpassung dieser Strukturen und Systeme ist dafür eine wesentliche Voraussetzung.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Ausfallrisiko

Das Ausfallrisiko der Gruppe resultiert hauptsächlich aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die in der Gruppenbilanz 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 die BLG-Gruppe 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 Gruppengesellschaften in der Eurozone 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 der Gruppe wird durch das zentrale Cash Management auf Ebene der BLG KG sichergestellt. In das Cash Management sind alle wesentlichen Tochterunternehmen einbezogen. 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 zugesichert. Die Finanzkennzahlen werden halbjährlich zum Ende des Berichtszeitraums auf der Grundlage des jeweiligen Gruppenabschlusses bzw. Gruppenzwischenberichtes überprüft.

Für den Fall der Nichteinhaltung der vereinbarten Covenants sehen die Bedingungen Zinserhöhungen in zwei Stufen von jeweils 0,5 Prozent vor; danach besteht ein Kündigungsrecht. Sofern

sich Abweichungen zu den vereinbarten Covenants ergeben, werden diese proaktiv mit den Banken behandelt. Im Geschäftsjahr 2016 wurden sämtliche Covenants eingehalten.

Zinsänderungsrisiko

Das Zinsänderungsrisiko, dem die BLG-Gruppe ausgesetzt ist, entsteht hauptsächlich aus den langfristigen Darlehen und den sonstigen langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten. Die Steuerung der Zinsrisiken 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 vor dem Hintergrund des historisch günstigen Zinsniveaus für den Finanzierungsbedarf der kommenden Jahre in gewissem 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 der BLG-Gruppe 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 bzw. finanziellen Verbindlichkeiten an den beizulegenden Zeitwert und werden bei der ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnung berücksichtigt.

In der BLG LOGISTICS 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

Sonstige Risiken, die die Entwicklung 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 der BLG-Gruppe resultieren aus den noch anhalten-

den Staatsschuldenkrisen in den USA und Europa sowie den geopolitischen Unruhen mit ihren Auswirkungen auf die Realwirtschaft.

Beurteilung der Gesamtrisikosituation

Die Risikostruktur der BLG LOGISTICS 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 ableiten. Die Beurteilung des Gesamtrisikos ist ohne die Berücksichtigung kompensierender zukünftiger Chancen erfolgt.

Prognosebericht

Ausrichtung der Gruppe in der Zukunft

Beibehaltung des Geschäftsmodells

Eine grundlegende Änderung unseres Geschäftsmodells ist aktuell nicht geplant. Ein strategischer Schwerpunkt wird auf den Ausbau der Aktivitäten im Geschäftsbereich CONTRACT gelegt. Unser Ziel ist es, profitabel in allen Geschäftsfeldern zu sein und weiter zu wachsen. Durch die Fortsetzung unserer Akquisitionstätigkeiten, die gezielte Bildung von Kooperationen sowie den Aufbau strategischer Partnerschaften wollen wir bestehende Marktanteile ausbauen, neue Märkte erschließen und weitere Kunden gewinnen. Zusätzlich werden wir unsere Wertschöpfungsketten in den Geschäftsfeldern erweitern. Außerdem gilt es durch konsequentes Prozess- und Qualitätsmanagement sowie stringentes Kostenmanagement die Produktivität in allen Bereichen deutlich zu verbessern und unsere Nachhaltigkeitsziele weiter fokussiert zu verfolgen.

Erwartete wirtschaftliche Rahmenbedingungen⁸

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Nach Einschätzung des IWF wird sich die weltwirtschaftliche Dynamik 2017 verstärken und auf ihrem Wachstumspfad bleiben. Die Risiken für die Weltwirtschaft werden hingegen weiter zunehmen. Maßgeblich für diese Entwicklung ist der schwierige Umbau der chinesischen Wirtschaft, die expansive Finanzpolitik der Industrieländer und die konjunkturelle Schwäche von größeren Schwellen- und Entwicklungsländern. Ein weiteres Risiko geht auch vom Erstarken populistischer Parteien in wichtigen europäischen Ländern aus. Die Auswirkungen des Wechsels im US-Präsidentenamts und der Entscheidung für den Brexit auf die Weltkonjunktur sind derzeit noch schwer abzuschätzen. Zudem sind die politischen Konflikte in der Ukraine sowie im Nahen Osten weiterhin ungelöst.

Für das Jahr 2017 rechnen die Experten trotz der zunehmenden politischen Unsicherheiten mit einem Weltwirtschaftswachstum von 3,4 Prozent. Für das Jahr 2018 wird eine Steigerung von 3,6 Prozent prognostiziert. In den großen fortgeschrittenen Volkswirtschaften wird die Konjunktur im Prognosezeitraum weiterhin sehr heterogen bleiben.⁹

Als wichtigster Treiber für die weltweite Konjunkturentwicklung in den kommenden Jahren gilt weiterhin das strukturelle Wachstum in aufstrebenden Volkswirtschaften. Darüber hinaus dürften die globalen Megatrends Energie, Umwelt, Technologie, Verkehr und Gesundheit langfristig für weitere starke Wachstumsimpulse sorgen.

⁸ ifo Institut (Hrsg.): „ifo Konjunkturprognose 2016-2018: Robuste deutsche Konjunktur vor einem Jahr ungewisser internationaler Wirtschaftspolitik“, 16. Dezember 2016, www.ifo.de.

⁹ IfW Kiel (Hrsg.): „Weltkonjunktur im Winter 2016“, 14. Dezember 2016, www.ifw-kiel.de.

Die moderate Erholung im Euroraum wird sich 2017 voraussichtlich fortsetzen, unterstützt von einer expansiven Geldpolitik und einem exportfördernden niedrigen Euro in Relation zum US-Dollar. Faktoren, die den Aufschwung gefährden können, sind die strukturellen Schwächen und erforderlichen Reformen einiger EU-Mitgliedsländer. Daneben stellen die regionalen Einzelentwicklungen innerhalb des Währungsgebiets, die neu zu verhandelnden bilateralen Wirtschaftsbeziehungen zwischen Großbritannien und der EU und die Integration von Flüchtlingen weitere Unsicherheiten im Hinblick auf die Entwicklung der europäischen Wirtschaft dar. Insgesamt prognostiziert der IWF für die Eurozone 2017 ein Plus von 1,6 Prozent.¹⁰

Für Deutschland wird 2017 mit einem im Vergleich zum restlichen Europa stärkeren Wachstum gerechnet. Hierzu tragen der Aufschwung der privaten und staatlichen Konsumausgaben, die hohe Binnennachfrage, die verbesserte Situation am Arbeitsmarkt und die steigenden Investitionen bei. Die Risiken, insbesondere aus dem außenwirtschaftlichen Umfeld, bleiben hingegen beachtlich. Dies dämpft die Aussichten für die Exporte und damit auch die Investitionsneigung der Unternehmen in Ausrüstungen und Bauten. Alles in allem ist derzeit jedoch kein Abbruch des stetigen Aufwärtstrends absehbar. Die Bundesregierung erwartet für das laufende Jahr eine Zunahme des preisbereinigten BIP um 1,4 Prozent. Der leichte Wachstumsrückgang ist nicht Ausdruck einer sich eintrübenden wirtschaftlichen Perspektive, sondern lässt sich zum großen Teil auf den Effekt einer geringeren Anzahl von Arbeitstagen im Vergleich zum Vorjahr zurückführen. Bereinigt um diesen Effekt beträgt das Konjunkturplus 1,6 Prozent.¹¹

Branchenentwicklung

Logistikexperten erwarten, trotz der wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen im vergangenen Jahr, ein positives Jahr 2017 für die deutsche Logistikbranche.¹²

Nach einem erneut umsatzstarken Jahr 2016 wird für das laufende Jahr von einer weiteren Zunahme der Umsätze um ca. 2 Prozent ausgegangen. Bezüglich der Beschäftigungsentwicklung dürfte die Logistikbranche auch 2017 ein wichtiger Jobmotor bleiben. Die Zahl der Beschäftigten wird im kommenden Jahr bei mehr als 3 Millionen liegen. Bundesweit erwarten die Logistikdienstleister eine stabile Kapazitätsauslastung, einen steigenden Auftragseingang im In- und Ausland sowie eine positive Geschäftsentwicklung.¹³

Nach der Aufhebung der Wirtschaftssanktionen gegen den Iran liegen für die Logistikbranche weiterhin Wachstumsmöglichkeiten in den Nachholbedarfen des Landes vor. Welche langfristigen Auswirkungen der Brexit und die mögliche protektionistischere Politik des neuen US-Präsidenten auf die Branche haben werden, bleibt abzuwarten.

Die Logistikdienstleister erwarten für 2017 eine hohe Kapazitätsauslastung, eine bessere Geschäftsentwicklung sowie Auftragslage und weiteren Personalaufbau, wobei sich der Wettbewerb um Fach-, Führungs- und Nachwuchskräfte weiter zuspitzen wird. So werden Personalmangel, technologische Komplexität und Kostensteigerungen die Wirtschaft auch im Geschäftsjahr 2017 beeinflussen. Dem müssen die Logistiker aus Industrie, Handel, Dienstleistung und Wissenschaft mit intensiverer Zusammenarbeit sowie vertikalen Kooperationen begegnen.¹⁴

¹⁰ Internationaler Währungsfonds (IWF): www.imf.org, 19. Januar 2016.

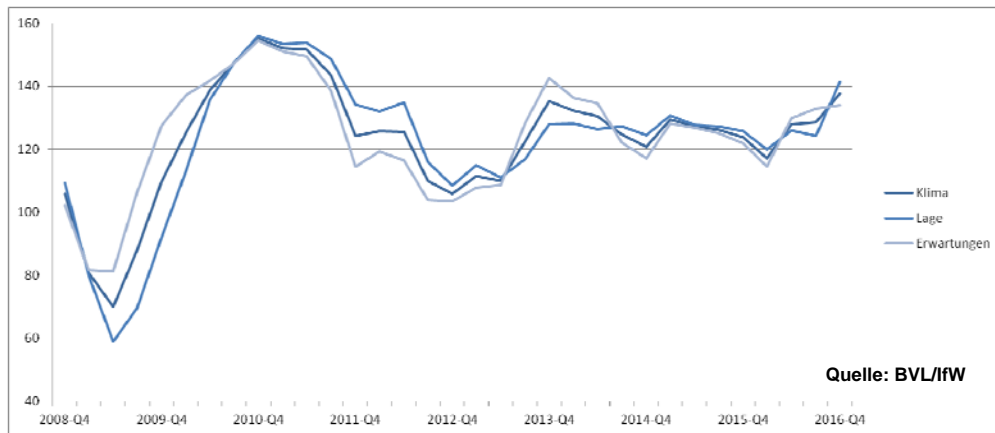
¹¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Hrsg.): Jahreswirtschaftsbericht 2017 – „Für inklusives Wachstum in Deutschland und Europa“, Januar 2017, Berlin.

¹² Fraunhofer-Arbeitsgruppe SCS (Hrsg.): Die Top 100 der Logistik, Oktober 2016.

¹³ SCI Verkehr GmbH (Hrsg.): SCI/LOGISTIKBAROMETER Dezember 2017 „Das Logistikbarometer steigt - Die Logistiker blicken positiv ins Jahr 2017.“, 16. Januar 2017.

¹⁴ BVL / IfW (Hrsg.): „Logistik-Indikator im vierten Quartal“, 15. Dezember 2016, www.ifw-kiel.de.

Geschäftsklima Logistikdienstleister



Hinsichtlich des Güterverkehrs in Deutschland gehen die Logistikexperten von einer niedrigen Wachstumsrate für das Jahr 2017 aus. Aufgrund der guten Binnenkonjunktur in Deutschland dürfte der Straßengüterverkehr sein Transportaufkommen 2017 weiter steigern. Vor allem die günstige Lage in der Bauwirtschaft, aber auch die inländische Nachfrage nach hochwertigen Gütern stimuliert. Für das laufende Jahr wird ein ausgeglichenes Verhältnis von Preis- und Mengenanstieg erwartet. Die Logistikbranche wird auch künftig von einer starken, exportorientierten deutschen Industrie, dem sehr guten Logistikstandort Deutschland und von einem perspektivisch wieder stabilen Europa profitieren.

Bis zur Umsetzung des nunmehr verabschiedeten Bundesverkehrswegeplans 2030 bleibt die Aufrechterhaltung der deutschen Infrastruktur eine zunehmende Herausforderung. Neben den heute sehr wichtigen Regionen West- und Nordeuropa dürfte Ost- und auch Südeuropa wieder an Bedeutung gewinnen. Steigende Produktionsvolumina in Osteuropa sollten für Logistiker aufgrund der geringeren Entfernung durch die Lieferung von qualitativ hochwertigen Vorprodukten aus Westeuropa interessante Perspektiven bieten.

Als wesentliche Faktoren der zukünftigen Branchenentwicklung gelten steigende Leistungs- und Qualitätsanforderungen der Kunden, eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur, die Sicherstellung von Nachhaltigkeitszielen, das sich infolge von innovativen Kommunikationstechnologien ändernde Konsumentenverhalten, die Logistik 4.0. sowie ein anhaltender Kostendruck und damit verbunden die Notwendigkeit weiterer Prozessoptimierungen.¹⁵

Die BLG-Gruppe sieht sich hierfür mit ihrem klaren Leistungsprofil sowie einer straffen Gruppenorganisation und Führungsstruktur, die schnelle und kundenorientierte Entscheidungen ermöglicht, gut positioniert.

Entwicklung der Gruppe im folgenden Jahr

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE wird der Export bestimmend für das Volumen in den Seehäfen bleiben. Nach dem Rückgang des Umschlagsvolumens im Seehafenterminal Bremerhaven in 2016 erwarten wir für 2017 einen weiteren leichten Rückgang auf ca. 2,0 Mio. Fahrzeuge. Wesentliche Ursachen für das niedrigere Umschlagsvolumen sind die Verlagerung von Exportmengen in die Mittelmeerhäfen sowie Veränderungen in den Produktionsstandorten der OEMs und schwächere Wachstumsraten in den wichtigsten Exportmärkten mit Ausnahme von China. Für das Jahr 2017 gehen wir von einer signifikanten Verbesserung der Produktivitäten im Pkw-Umschlag aus. Dies werden wir durch eine konsequente Umsetzung definierter Restrukturierungsmaßnahmen im laufenden Prozess erreichen. Ein weiterer Schwerpunkt wird auf

¹⁵ Commerzbank AG (Hrsg.): „Branchenbericht: Transport/Logistik“, Dezember 2016.

die Vereinbarung von Maßnahmen zur Kompensation der höheren Personalkosten für Fahrtigkeiten gelegt.

Die Tendenz aus den Vorjahren, dass Importfahrzeuge nicht mehr oder nur noch mit geringer technischer Wertschöpfung in den Technikzentren bearbeitet werden, setzt sich in 2017 und den Folgejahren fort. Demgegenüber sind Potenziale für technische Wertschöpfungen aus Aktionierungen an Exportfahrzeugen geplant. Um die erwarteten Ergebnisse aus den technischen Dienstleistungen erreichen zu können, ist ein flexibler Einsatz des Technikpersonals in allen Technikbereichen im Seehafenterminal Bremerhaven zwingend notwendig.

Das Seehafenterminal in Cuxhaven wurde in den vergangenen Jahren durch Flächenerweiterungen und Optimierung des Liegeplatzes für die Seeschiffe ausgebaut. Für 2017 gehen wir von einem weiteren Anstieg des Umschlagsvolumens aus, im Wesentlichen bedingt durch anhaltend hohe Volumen der Exporte in Richtung Skandinavien und der Akquisition von Importmengen. Abgesichert wird das Volumen durch die Einbindung des Seehafenterminals Cuxhaven in die Bahnverkehre der BLG AutoRail.

Die Volumenentwicklung in den Geschäftsfeldern Inlandterminals und Autotransporte ist von der Entwicklung der Neuzulassungen von Pkws in Deutschland abhängig. Hier erwarten wir für 2017 ein gleich hohes Niveau wie im Vorjahr und eine gute Kapazitätsauslastung der Lkw-Flotte. Im Geschäftsfeld Inlandterminals sehen wir weitere Wachstumspotenziale durch eine effektivere Integration in das Netzwerk der BLG LOGISTICS für die Fertigfahrzeuglogistik sowie den Ausbau der technischen Dienstleistungen, insbesondere für die Aufbereitung von jungen Gebrauchtfahrzeugen.

Im Geschäftsfeld Autotransporte erwarten wir ein schwieriges Marktumfeld. Durch den Wettbewerb osteuropäischer Transportunternehmen besteht ein permanenter Preisdruck, sodass Kostenerhöhungen aus Tarifsteigerungen nicht vollumfänglich über die Preise an die Kunden weitergegeben werden können. Demgegenüber stehen geplante Kostenentlastungen durch weitere Optimierungen der Prozesse und IT-Systeme zur effizienten Kapazitätsplanung der Lkw-Transporte.

Die Wettbewerbssituation für Transporte von Fertigfahrzeugen im Geschäftsfeld Bahntransporte wird sich im Jahr 2017 vergleichbar fortsetzen. Die junge Waggonflotte der BLG mit einem Durchschnittsalter von 6 Jahren steht wiederholt im Wettbewerb zu Waggons mit 40 Einsatzjahren konkurrierender Schienenlogistiker. Diese alten Waggons führen zu Überkapazitäten am Logistikmarkt und generieren Preisdruck auf die Branche. Die ausgereifte Technik der jungen BLG Waggonflotte ermöglicht den international flexiblen Einsatz zum Transport sämtlicher PKW- und SUV-Modelle, hersteller- und länderübergreifend. Spotverkehre in Ergänzung zu vereinbarten Regelverkehren zählen wegen der herausragenden Funktionalität unserer Waggons immer wieder zum Ergebnisportfolio. Abmessungen und Gewichte insbesondere bei den SUV erfordern von der Branche der Schienenlogistik in den nächsten Jahren erhebliche Investitionen in die Waggonflotte. Es ist zu erwarten, dass dies im Bestandsmarkt mit dem Abbau von Überkapazitäten mehr und mehr einhergeht. Die BLG hat sich mit ihrer Flotte für die Zukunft gut aufgestellt.

Im Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa wurde der Vertrag mit einem Ankerkunden in Russland erfolgreich verlängert und wir rechnen mit einer leichten Mengensteigerung im Hafenumschlag. Der Geschäftsverlauf ist jedoch noch von dem starken Rückgang des Marktes für Neufahrzeuge der letzten Jahre geprägt. In Polen gehen wir von einer konstanten wirtschaftlichen Entwicklung aus. Für das Seehafenterminal am Standort Gioia Tauro werden durch das Joint Venture mit der Grimaldi-Gruppe Potenziale für Regelverkehre nach Übersee erwartet.

Ab 2017 werden die Gesellschaften BLG Cargo Logistics GmbH, Bremen, und BLG WindEnergy Logistics GmbH & Co. KG, Bremerhaven, dem Geschäftsbereich AUTOMOBILE zugeordnet. Die Gesellschaften werden zusammen mit dem Bereich High&Heavy des AutoTerminals Bremerhaven im Geschäftsfeld XXL Logistics dargestellt. Hieraus werden Synergiepotenziale so-

wohl in den betrieblichen Abläufen als auch in den Vertriebsaktivitäten erwartet Für den Bereich High&Heavy gehen wir aufgrund der anhaltend schwachen Marktentwicklung von einer leichten Volumenreduzierung aus. Ursache ist die weltweit schwache konjunkturelle Entwicklung in der Investitionsgüterindustrie. Eine Erholung ist in diesem Sektor nicht erkennbar. Bei der BLG Cargo Logistics GmbH, Bremen, ist ein permanenter Rückgang des Umschlagvolumens zu verzeichnen. Für 2017 wird ein weiterer Umsatzrückgang gegenüber dem schon sehr schwachen Niveau von 2016 erwartet. Der wesentliche Grund für diese Entwicklung ist, dass die Potenziale für die Verladung großer Volumen an Großrohren kurz- und mittelfristig nicht am Markt vorhanden sind.

Das Segment Windenergie wird aufgrund des schwierigen Marktumfelds weiterhin auf niedrigem Niveau verlaufen. In 2017 sind Geschäfte im begrenzten Umfang aus der Organisation von Landtransporten, der Einlagerung von Teilen, dem Verleih von Großgeräten und Beratungsleistungen geplant. Für in Bau befindliche Offshore Windparks in der Nord- und Ostsee werden in 2017 Transporte von Anlagenteilen mit einem Spezialponton durchgeführt. Im Rahmen der Entwicklung eines Offshore-Terminals am Standort Bremerhaven haben wir den Zuschlag für den Betrieb des Terminals bekommen. Trotz des derzeitig anhängigen Gerichtsverfahrens und der daraus resultierenden Ungewissheit über einen Baubeginn, halten wir perspektivisch weiterhin Kapazitäten für den Betrieb des Terminals vor.

Geschäftsbereich CONTRACT

Für den Geschäftsbereich CONTRACT gilt insgesamt, dass der Preisdruck auf die Logistikdienstleister auch im Geschäftsjahr 2017 bestehen bleibt. Aufgrund eines hohen Wettbewerbs können die Personalkostensteigerungen aus Tarifierhöhungen nicht oder nur im geringen Maße über Preiserhöhungen an die Kunden weitergegeben werden. Zusätzlich verstärkt sich die Tendenz, möglichst alle Kosten zu variabilisieren, im Gegenzug werden jedoch keine Mengengarantien seitens der Kunden gegeben.

Der wirtschaftliche Verlauf des Geschäftsfelds Industrie (Europa) wird im Bereich der Logistik für die Automobilindustrie im Wesentlichen durch die Entwicklung der Fahrzeugmärkte in China, Südafrika sowie den USA geprägt. Analog zu der Entwicklung des Exportvolumens im Bereich der Fertigfahrzeuge planen die Automobilproduzenten auch in 2017 mit einem hohen Volumen für die Teilelogistik. Am Standort Bremen wird ein wichtiges Bestandsgeschäft neu ausgeschrieben. Wir gehen davon aus, dass wir das Geschäft zum überwiegenden Teil halten können. Für unseren Standort Düsseldorf erwarten wir, dass die Optimierungen der operativen Prozesse vollumfänglich umgesetzt und der Leerstand an Flächen in dem Logistikzentrum durch Neugeschäfte behoben werden.

Am Standort in Kölleda hat ein Großkunde ein langjähriges Bestandsgeschäft zum 1. Januar 2017 an einen anderen Dienstleister vergeben. An unserem Standort Berlin/Brandenburg wird zum 2. Quartal 2017 ein Neugeschäft für einen Großkunden anlaufen. Mit unserem Geschäftsmodell werden wir an diesem Wachstum partizipieren und durch laufende Produktivitätsverbesserungen nachhaltig wettbewerbsfähige Kostenstrukturen erreichen. Wir gehen an allen Standorten von einer positiven Geschäftsentwicklung aus.

In Südafrika sind die Herausforderungen für ein solides Wachstum unverändert groß. Wir erwarten bedingt durch ein höheres Volumen eine anhaltende positive Geschäftsentwicklung. In den USA hat ein Großkunde ein Hauptgeschäft zum 1. Januar 2017 an einen anderen Dienstleister vergeben. Wir erwarten die Weiterführung der verbleibenden Bestandsgeschäfte und verfolgen perspektivisch ein Wachstum auf dieser Basis über Akquisitionen von Logistikunternehmen in den USA. In Indien gehen wir durch den Hochlauf eines Neugeschäftes von positiven Ergebnisbeiträgen aus. In Malaysia konnten die Verträge mit Ankerkunden erfolgreich verlängert werden und wir gehen von einer stabilen Geschäftsentwicklung aus. Aufgrund der anhaltenden Marktschwäche und einem nachhaltig niedrigen Volumen an unseren Standorten in Brasilien wird die Beendigung unseres Engagements geprüft.

Die Geschäftsentwicklung im Geschäftsfeld Handelslogistik ist auch im Geschäftsjahr 2017 durch die anhaltend hohen Anforderungen an Volumenschwankungen und Zeitvorgaben für den Versand der Ware durch einen Kunden am Standort Bremen gekennzeichnet. Wir haben entsprechend intensive sowie konstruktive Gespräche mit den Ansprechpartnern geführt und streben an, die Zusammenarbeit über das Vertragsende hinaus fortzuführen.

Die Ergebnisentwicklung an den Standorten außerhalb Bremens ist auf hohem Niveau stabil und es sind weitere Neugeschäfte in der Planung unterstellt. Im Segment Textillogistik gehen wir von anhaltend hohen Ergebnisbeiträgen aus. In 2017 wirken noch Mengenreduzierungen aus der Insolvenz der Steilmann-Gruppe nach. Es konnten bereits Neugeschäfte zur Kompensation vertraglich abgeschlossen werden, die sich im laufenden Jahr vollumfänglich auswirken. Wir arbeiten im Geschäftsfeld Handelslogistik am Ausbau der Wertschöpfungstiefe unserer Geschäfte, um alle Standorte nachhaltig erfolgreich aufzustellen. In diesem Zusammenhang erwarten wir für das Geschäftsjahr 2017 für alle Standorte dieses Geschäftsfelds steigende Umsätze und Ergebnisse.

Im Geschäftsbereich CONTRACT werden die speditionellen Dienstleistungen weiter ausgebaut. Durch die Übernahme der Unternehmensgruppe FORTRAGROUP, dem Ausbau der Bestands-geschäfte sowie der effizienten Integration von Speditionsaktivitäten in das Netzwerk der BLG-Gruppe gehen wir im laufenden Jahr für das Geschäftsfeld Spedition von einer positiven Geschäftsentwicklung aus.

Geschäftsbereich CONTAINER

Für die Containerreedereien besteht weiterhin hoher Wettbewerbsdruck, da das weltwirtschaftliche Wachstum nicht ausreichen wird, die Tonnage der Reeder vollkommen auszulasten und die strukturellen Probleme der Containerschifffahrt zu lösen. Nicht zuletzt hervorgerufen durch die große Zahl von Neubauten an Containerschiffen, ergeben sich für die Containerterminals Unsicherheiten. Insbesondere kann sich hier die weitere Kooperation und Konzentration der Containerreedereien auswirken. Ein zusätzlicher Preisdruck auf die Terminals kann dabei nicht ausgeschlossen werden.

Insbesondere für den Standort Hamburg ist die weitere Umschlagsentwicklung wegen der derzeit noch ausstehenden Fahrpläne bzw. Terminal-Entscheidungen der Reeder schwer absehbar. Darüber hinaus ist für die EUROGATE-Gruppe die Erreichung einer angemessenen Auslastung des EUROGATE Container Terminals in Wilhelmshaven unverändert von hoher Bedeutung. In einem von starkem Wettbewerb geprägten Umfeld haben sich die Umschlagsmengen am Standort Wilhelmshaven im Geschäftsjahr 2016 zwar bereits weiter positiv entwickelt, sie führen die Gesellschaft jedoch noch nicht zu einem annähernd ausgeglichenen Ergebnis.

Wilhelmshaven ist prädestiniert für die Abfertigung von Großcontainerschiffen. Insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden nautischen Einschränkungen der Fahrwässer von Außenweser und Elbe und in Anbetracht der Tatsache, dass die führenden Containerreedereien in den nächsten Jahren weitere Schiffe mit einer Kapazität von > 18.000 TEU in Betrieb nehmen werden, hat Wilhelmshaven anhaltend gute Chancen, weitere Liniendienste akquirieren zu können. Die bevorstehenden Veränderungen bei den Reederei-Allianzen verzögern deren Entscheidungen, bergen jedoch zumindest mittelfristig auch gute Aussichten und Chancen.

Mit Wirkung ab 1. April 2017 hat die neu gegründete Reederei-Allianz OCEAN Alliance den EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven in ihre Fahrpläne aufgenommen. Das Projekt zur Automatisierung von Van-Carriern wird voraussichtlich im März 2017 mit der Ausschreibung der Pilot-Versuchsanlage gestartet. Das detaillierte Design der Pilotanlage und die ersten baulichen Maßnahmen am Standort Wilhelmshaven erfolgen voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2017.

Angesichts der zuvor beschriebenen Perspektiven wird für das Geschäftsjahr 2017 bei leicht sinkenden Umschlagsmengen von einem leichten Rückgang des Ergebnisses ausgegangen. Das Ergebnis des Geschäftsbereichs wird dabei unverändert maßgeblich durch das Segment

Containerterminals und hier als wesentliche Einflussgrößen die Umschlagsmengen und -raten beeinflusst.

Geplante Investitionen

Wir passen unsere Investitionsvorhaben den sich stetig ändernden Marktgegebenheiten an. Wesentliche Erweiterungs-, Prozessoptimierungs- und Ersatzinvestitionen sind im kommenden Jahr im Geschäftsbereich AUTOMOBILE für den permanenten Austausch von älteren Lkw im Geschäftsfeld Autotransporte, die Erweiterung der Technikanlage am Standort Duisburg sowie für den Ausbau der Flächenkapazitäten am Standort Kelheim vorgesehen. Im Seehafenterminal Bremerhaven liegt der Schwerpunkt der Investitionen in der Erneuerung der Umschlaggeräte im Bereich High&Heavy. Darüber hinaus werden Investitionen im IT-Bereich zur Optimierung des Netzwerkes innerhalb des Geschäftsbereiches vorgenommen. Im Geschäftsbereich CONTRACT betreffen die Investitionen den Auf- und Ausbau neuer Logistikzentren und die Ausweitung von Bestandsgeschäften in den Geschäftsfeldern Industrie- und Handelslogistik. In beiden Geschäftsbereichen ist für die notwendigen Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen sowie Investitionen in Prozessoptimierungen ein Investitionsvolumen in der Größenordnung von insgesamt etwa EUR 54 Mio. geplant.

Die Investitionen werden überwiegend fremdfinanziert.

Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung der Gruppe

Anfang 2017 setzte sich die Entwicklung des zweiten Halbjahres 2016 fort: Die eher langsame konjunkturelle Erholung des Weltwirtschaftswachstums, die Auswirkungen des Brexit und der US-Präsidentschaftswahl sowie Strukturanpassungen im Euroraum schränken das Wachstumspotenzial weiterhin ein. Aufgrund des komplexen geopolitischen Umfelds ist die konjunkturelle Entwicklung im laufenden Jahr schwer zu prognostizieren.

Für das Jahr 2017 erwarten wir ein Wachstum in den Geschäftsfeldern Handelslogistik und Spedition des Geschäftsbereichs CONTRACT. Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE gehen wir von einer positiven Ergebnisentwicklung in den Geschäftsfeldern Inlandterminals und Autotransporte aus. Bei den Seehafenterminals rechnen wir hingegen mit einem leichten Rückgang des Umschlagvolumens bedingt durch die weitere Verlagerung von Exportvolumen in die Mittelmeerhäfen. Der Geschäftsbereich CONTAINER wird nach unseren Erwartungen geprägt sein von einem starken Wettbewerb, den derzeit noch ausstehenden Fahrplänen bzw. Terminal-Entscheidungen der Reeder und von der noch nicht erreichten Vollauslastung des EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven.

Wir erwarten für den Geschäftsbereich AUTOMOBILE ein Umsatzwachstum zwischen 2 bis 5 Prozent und eine entsprechende Steigerung des EBT. Für die Geschäftsbereiche CONTRACT und CONTAINER gehen wir von einem leicht rückläufigen Umsatz aus. Die eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen für die Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT werden sich im kommenden Jahr positiv auf die Produktivitäten und somit auf das Ergebnis in allen Geschäftsbereichen auswirken. Angesichts der zuvor beschriebenen Perspektiven für den Geschäftsbereich CONTAINER und der planmäßig noch zu erwartenden Anlaufverluste bei stabilen Umschlagsmengen des EUROGATE Container Terminals in Wilhelmshaven ist für das Jahr 2017 von einem leichten Rückgang des EBT für diesen Geschäftsbereich auszugehen. Wir erwarten für die BLG-Gruppe in 2017 einen Umsatz auf Vorjahresniveau in Höhe von EUR 1,0 Mrd. und ein EBT von EUR 30,0 Mio.

Vor diesem Hintergrund wollen wir unseren Aktionären eine attraktive Dividendenrendite bieten. Wir streben an, die Dividende marktkonform zu erhöhen, sie aber mindestens auf dem Niveau des 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 der BLG-Gruppe, die auf Einschätzungen, Prognosen und Erwartungen beruhen und mit Formulierungen wie „annehmen“, „erwarten“ oder 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.