

GRUNDLAGEN DER GRUPPE

- _ BLG LOGISTICS: Seehafen- und Logistikdienstleister mit internationalem Netzwerk
- _ Innovativ und digital: Forschungsprojekte in der Umsetzung
- _ #ErfolgBrauchtAlle: Mitarbeiterzahl erneut gestiegen

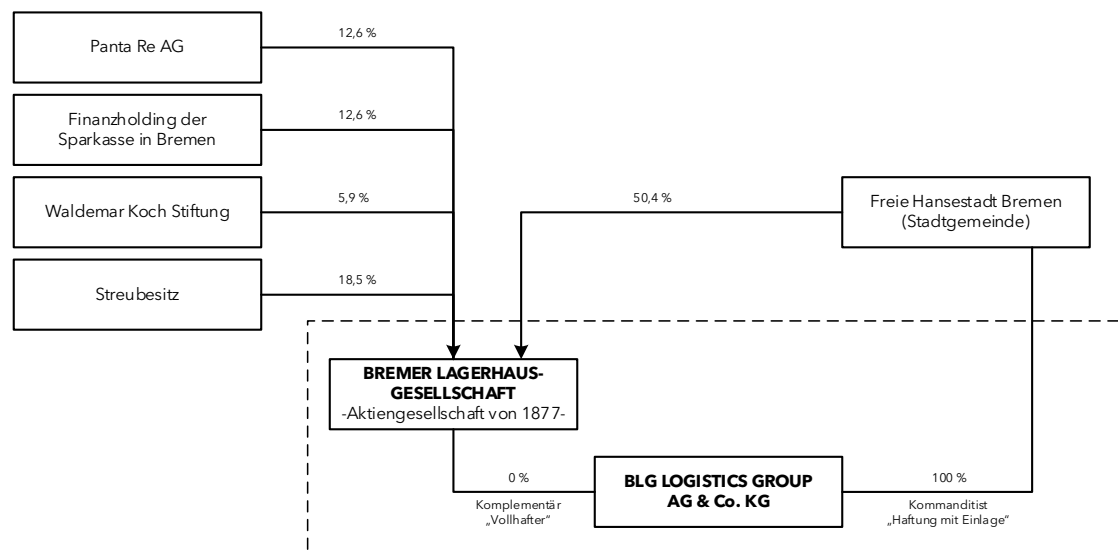
Die börsennotierte BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT -Aktiengesellschaft von 1877- (BLG AG) hat als persönlich haftende Gesellschafterin der BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG (BLG KG) die Geschäftsführung für die BLG LOGISTICS übernommen. Diese beiden Unternehmen, die rechtlich, wirtschaftlich und organisatorisch eng verbunden sind, stellen 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 Seehafen- und Logistikdienstleister mit einem internationalen Netzwerk. Mit über 100 Gesellschaften und Niederlassungen sind wir in Europa, Amerika, Afrika und Asien und auf allen Wachstumsmärkten der Welt präsent. Wir bieten unseren Kunden aus Industrie und Handel komplexe logistische Systemdienstleistungen an. Unsere Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTAINER sind führend in Europa. Unser Geschäftsbereich CONTRACT gehört zu den führenden deutschen Anbietern.

RECHTLICHE GRUPPENSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2019



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 zuständigen Mitglieder des Vorstands der drei Geschäftsbereiche AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER ein. Der Vorstand bestimmt mit Vision und Mission die Gruppenstrategie begleitet von strategischen Leitlinien auf Gruppenebene; der Geschäftsbereichsvorstand bestimmt zusammen mit den operativen Führungskräften die Geschäftsstrategie im Rahmen der Gruppenstrategie und ist für das strategische Geschäftsmanagement verantwortlich. Die jeweiligen Strategien werden durch die Zentralbereiche in ihrer Erfüllung unterstützt.

Entsprechend der definierten Mission will BLG LOGISTICS die Logistik der Kunden einfacher machen, damit diese sich auf das erfolgreiche Auftreten im Markt fokussieren können.

Die BLG-Gruppe ist in drei Geschäftsbereichen tätig. Dieser Aufteilung folgt auch die Berichterstattung.

Die Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT sind in zehn 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 umfasst die weltweite Logistik für Fertigfahrzeuge vom Hersteller bis zum Händler. Dazu gehören Umschlag, Lagerung, technische Bearbeitungen sowie Speditions- und Transportlogistik per Schiene, Straße und Binnenschiff. Im Geschäftsjahr 2019 beträgt das Fahrzeughandling 6,3 Mio. Fahrzeuge. Einen weiteren Leistungsschwerpunkt bildet die Seehafenlogistik für konventionelle Güter.

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE betreibt neben den Seehafen- und Inlandterminals in Bremerhaven, Hamburg, Cuxhaven, Danzig (Polen) und im Hafen Bronka (Russland) auch mehrere Terminals am Rhein und an der Donau. Acht Binnenschiffe, eine Flotte von über 500 Lkw und rund 1.500 Eisenbahnwaggons sind

im intermodalen Zusammenspiel für den Autotransport im Einsatz. Darüber hinaus sind wir mit unseren logistischen Dienstleistungen in Kroatien, Polen, Russland, Slowenien sowie in der Ukraine präsent.

Geschäftsbereich CONTRACT

Im Geschäftsbereich CONTRACT sind die Auto-, Industrie- und Produktionslogistik, Handels- und Distributionslogistik sowie expeditionelle Dienstleistungen zusammengefasst. Wir bieten unseren Kunden individuelle Leistungspakete mit globaler Reichweite für unterschiedlichste Güter an.

In der Kontraktlogistik ist die BLG LOGISTICS in Logistikzentren und Spezialanlagen an über 40 Standorten in Europa sowie in Übersee für starke Marken wie BMW, Bosch, Daimler, Deutsche Bahn, Engelbert Strauss, Griesson - de Beukelaer, Hansgrohe, Konica Minolta, OBI, Puma, Siemens oder Tchibo tätig.

Geschäftsbereich CONTAINER

Der Geschäftsbereich CONTAINER wird durch das Joint Venture EUROGATE, führender Terminalbetreiber Europas, vertreten. EUROGATE verfügt über ein europäisches Netzwerk mit derzeit zwölf Containerterminals an zehn Standorten sowie intermodalen Transporten und cargomodalen Dienstleistungen. Der Schwerpunkt dieses Geschäftsbereichs liegt auf dem Containerumschlag.

Das Terminalnetzwerk umfasst die Standorte Bremerhaven, Hamburg, Wilhelmshaven sowie La Spezia, Ravenna und Salerno (alle Italien), Limassol (Zypern), Lissabon (Portugal) sowie Tanger (Marokko) und Ust-Luga (Russland).

Änderungen im Konsolidierungskreis

Im Zusammenhang mit im Geschäftsjahr 2019 erfolgten Investitionen wird die bisher nicht einbezogene BLG ViDi LOGISTICS TOW, Kiew, Ukraine, seit dem 1. Januar 2019 nach der Equity-Methode im Geschäftsbereich AUTOMOBILE konsolidiert. Die Beteiligungsquote beträgt 50 Prozent.

Ebenfalls im Geschäftsbereich AUTOMOBILE hat die BLG Automobile Logistics Italia S.r.l., Gioia Tauro, Italien, im Berichtsjahr ihre Anteile an der AutoTerminal Gioia Tauro S.p.A., San Ferdinando, Italien, veräußert. Die Gesellschaft wurde entkonsolidiert.

Die übrigen Veränderungen im Konsolidierungskreis haben sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der BLG-Gruppe ausgewirkt.

Leitung und Kontrolle

Erklärung gemäß § 161 Aktiengesetz

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

Der Gestaltungsrahmen für die Corporate Governance der BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT -Aktiengesellschaft von 1877- (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 20. August 2019 und der Aufsichtsrat der BLG AG hat am 12. September 2019 die 19. Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 abgegeben. Die Erklärung ist durch Wiedergabe auf unserer Homepage www.blg-logistics.com/ir dauerhaft öffentlich 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.

Compliance

Fair mit System

Wesentliche Bestandteile unseres 2014 eingeführten Compliance-Systems sind unser Verhaltenskodex und unsere Anti-Korruptionsrichtlinie. Diese Richtlinie wird jährlich auf neue rechtliche Bestimmungen oder spezifische Erfahrungen aus dem Unternehmen geprüft und gegebenenfalls angepasst. Anfang 2017 ist zudem unsere Compliance-Richtlinie in Kraft getreten, welche die Zusammenarbeit zwischen den Zentralbereichen und den operativen Bereichen konkretisiert.

Unsere Regelwerke gelten für alle inländischen Gesellschaften, an denen BLG LOGISTICS unmittelbar oder mittelbar mehr als 50 Prozent der Geschäftsanteile hält oder die unternehmerische Führung innehat. Gesellschaften, die nicht dem deutschen Recht unterliegen, haben diese Richtlinien entsprechend ihrem Landesrecht anzuwenden.

Mit unserem Compliance-System stellen wir klar, dass wir Korruption in keiner Weise dulden. Wir lassen Diskriminierung, gleich welcher Art, nicht zu. Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz haben für uns höchste Priorität. Wir nutzen unsere Ressourcen verantwortungsvoll und stellen uns einem fairen Wettbewerb.

Bei der Einführung des Systems haben alle Beschäftigten von BLG LOGISTICS den Verhaltenskodex per Post erhalten. Neue Mitarbeiter erhalten ihn in ihrer Begrüßungsmappe, Leiharbeitnehmer werden bei der Ersterweisung aufmerksam gemacht. Zusammen mit der Anti-Korruptionsrichtlinie und der Compliance-Richtlinie ist der Kodex außerdem im Intranet nachzulesen. Informationen zum Compliance-System, der Verhaltenskodex sowie Ansprechpartner sind darüber hinaus öffentlich im Internet einzusehen. An den ausländischen Standorten stehen die Richtlinien in der jeweiligen Landessprache zur Verfügung. Der Verhaltenskodex und die Anti-Korruptionsrichtlinie sind verbindlich für alle internen und externen Mitarbeiter sowie für Berater von BLG LOGISTICS.

An der Spitze unseres Compliance-Systems steht der BLG-Vorstandsvorsitzende als Chief Compliance Officer. Ein vom Vorstand benannter Compliance-Beauftragter entwickelt die Compliance-Strategie in Ab-



www.blg-logistics.com/ir
im Bereich Corporate
Governance unter
Entsprechenserklärung

stimmung mit dem Vorstand weiter und unterrichtet diesen regelmäßig in allen relevanten Compliance-Angelegenheiten. Als neutraler Ansprechpartner steht er den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei Fragen zum Verhaltenskodex sowie bei Hinweisen zu Rechtsverstößen zur Verfügung. Ein extern bestellter Ombudsmann bietet sowohl den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als auch Dritten zudem die Möglichkeit, anonym Hinweise auf Compliance-Verstöße zu geben.

Unter **www.blg-logistics.com/compliance** stehen weitere Informationen sowie der Verhaltenskodex der BLG zur Verfügung.

Prävention durch Sensibilisierung

Bei der Umsetzung und Einhaltung von Verhaltenskodex und Anti-Korruptionsrichtlinie haben der Vorstand und die Führungskräfte von BLG LOGISTICS eine Vorbildfunktion. Sie tragen die Verantwortung dafür, dass in ihrem Verantwortungsbereich alle Beschäftigten mit den Regeln vertraut sind und diese strikt einhalten. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind verpflichtet, auf Missstände oder den Verdacht eines Rechtsverstößes hinzuweisen. Elementarer Bestandteil der Korruptionsprävention ist es, die Beschäftigten zu sensibilisieren und offen über Korruptionsgefahren zu diskutieren. Zu ihrem eigenen Schutz und zum Schutz des Unternehmens ist in allen rechtlich relevanten Geschäftsprozessen das Vier-Augen-Prinzip anzuwenden. Jedes Handeln und jede Entscheidung hat transparent, sachlich und nach objektiven Kriterien zu erfolgen. Durch umfangreiche, regelmäßig stattfindende Schulungen minimieren wir das Korruptionsrisiko und erhöhen bei den Beschäftigten die Sensibilität für Compliance-Themen.

Compliance in der Lieferkette

Auch unsere Allgemeinen Auftrags- und Einkaufsbedingungen berücksichtigen das Thema Compliance. Wir fordern von unseren Lieferanten und Dienstleistern, dass sie die Grundsätze des United Nations Global Compact beachten. Siehe auch: **www.blg-logistics.com/agbo**

Diversität

Für die BLG spielt Diversität eine große Rolle. Das Diversitätskonzept des Unternehmens schließt die gesamte Gruppe mit ein und geht damit über die Führungs- und Aufsichtsebenen hinaus. Die BLG sieht Vielfalt als wichtigen Erfolgsfaktor und Bereicherung für ihre Unternehmens-, Führungs-, Projekt- und Mitbestimmungskultur. Diversity Management bedeutet für die BLG einen holistischen Umgang mit den vielfältigen Eigenschaften der Mitarbeiter. Dabei werden die Diversity-Merkmale Gender, kulturelle Vielfalt, Vereinbarkeit von Beruf und Familie, Menschen mit Behinderung, demografischer Wandel und sexuelle Orientierung respektvoll betrachtet. Die Basis des Diversity Managements bilden der Kodex für Arbeitsbeziehungen, die Compliance-Richtlinie, der Bezug auf die Charta der Vielfalt und weitere ergänzende Vereinbarungen. Die Prinzipien dieser Bestimmungen sind in die Rekrutierungsentscheidungen sowie Qualifizierungsmaßnahmen der BLG implementiert.

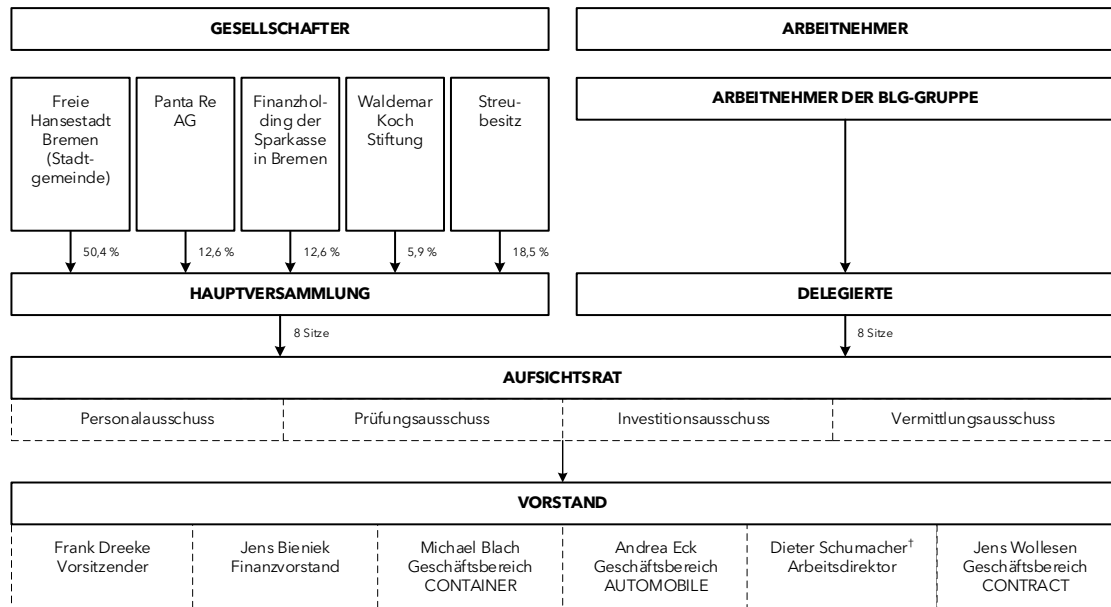
Innerhalb der BLG ist der Personalbereich für Diversität und die allgemeine Gleichbehandlung zuständig. Der Personalbereich ist verantwortlich für die strategische Ausrichtung des Diversity Managements, seine konzeptionelle Weiterentwicklung sowie die Beratung und Unterstützung des Vorstands. Darüber hinaus ist der Personalbereich Ansprechpartner für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen Belangen rund um das Thema Diversität. Der Personalbereich gibt Impulse und jedem im Unternehmen eine Stimme. Der Personalbereich versteht Organisationen und Menschen – und bringt sie zusammen. Dafür setzt sich die BLG ein: Ein partnerschaftliches und respektvolles Miteinander.



www.blg-logistics.com/
in der Fußzeile unter AGBO

Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat

GOVERNANCE-STRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2019



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 LOGISTICS GROUP AG & Co. KG, Bremen (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-Gruppe sowie im Sinne des Stakeholder-Ansatzes dem Ziel einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet. Der Zuschnitt der Ressorts der einzelnen Vorstandsmitglieder ist im Anhang auf Seite 180 detailliert aufgeführt.

In der personellen Zusammensetzung des Vorstands haben sich im Geschäftsjahr 2019 keine Änderungen ergeben. Der Arbeitsdirektor, Herr Dieter Schumacher (ursprünglich bestellt bis 31. Dezember 2020), ist am 19. Februar 2020 verstorben. Seine Nachfolge tritt Frau Ulrike Riedel an (bestellt ab 1. Juli 2020). Frau Riedel war bisher von der BLG entsandt im Geschäftsbereich CONTAINER tätig. Sie ist in der BLG-Gruppe daher bereits bekannt und bringt umfangreiche Erfahrungen mit. Wir freuen uns daher, dass Frau Riedel vom Aufsichtsrat, abweichend von den sonst üblichen drei Jahren im Rahmen einer Erstbestellung, für fünf Jahre bestellt wurde.

In seiner Sitzung am 14. Februar 2019 hat der Aufsichtsrat beschlossen, den Vertrag mit Frau Andrea Eck ab dem 1. Januar 2020 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 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 festgelegt. Diese Quote soll bis zum 30. Juni 2022 beibehalten werden.

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. Des Weiteren nimmt der Aufsichtsrat der BLG AG auch eine inhaltliche Prüfung des nichtfinanziellen Berichts vor.

Diversität

Bei der Zusammensetzung des Vorstands achtet der Aufsichtsrat auf Vielfalt (Diversity; vgl. auch oben) im Sinne von Ziffer 5.1.2 des DCGK. Der Frauenanteil im Vorstand lag zum 31. Dezember 2019 bei 16,7 Prozent und entsprach somit dem angestrebten Ziel von ebenfalls 16,7 Prozent. Bis zum 30. Juni 2022 soll diese Quote beibehalten werden.

Für den Aufsichtsrat selbst werden die gesetzlichen Bestimmungen der Geschlechterquote verfolgt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Zielgröße von 30 Prozent gegeben. Bei der BLG hat die Erfüllung der Mindestquote sowohl von der Anteilseignerseite als auch von der Arbeitnehmerseite gesondert zu erfolgen (Getrennterfüllung). Somit sollen mindestens vier Frauen im Aufsichtsrat vertreten sein. Bis zum 30. Juni 2022 soll diese Quote beibehalten werden. Bei der Wahl zum Aufsichtsrat im Mai 2018 wurden vier Frauen in den Aufsichtsrat gewählt, sodass zum 31. Dezember 2018 das gesetzte Ziel erreicht wurde. Zum 30. November 2019 hat Frau Karoline Linnert ihr Mandat niedergelegt, sodass zum 31. Dezember 2019 nur drei Frauen im Aufsichtsrat vertreten waren. Durch die erfolgten Nachbesetzungen im Aufsichtsrat im Januar 2020 ist die Quote wieder erfüllt.

Kompetenzprofil

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 23. Februar 2018 ein Kompetenzprofil festgelegt, welches bei der letzten Wahl zum Aufsichtsrat (Mai 2018) berücksichtigt wurde. Das Profil sieht vor, dass die zur Wahl in den Auf-

sichtsrat vorgeschlagenen Kandidatinnen und Kandidaten aufgrund ihrer Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen in der Lage sein sollen, die Aufgaben eines Aufsichtsratsmitglieds in einem international tätigen Unternehmen wahrzunehmen und das Ansehen der BLG-Gruppe in der Öffentlichkeit zu wahren. Dabei soll insbesondere auf die Persönlichkeit, Integrität, Leistungsbereitschaft und Professionalität der zur Wahl vorgeschlagenen Personen geachtet werden.

Ziel des Kompetenzprofils ist es, dass im Aufsichtsrat insgesamt sämtliche Kenntnisse und Erfahrungen vorhanden sind, die angesichts der Aktivitäten der BLG-Gruppe als wesentlich erachtet werden. Hierzu gehören unter anderem Kenntnisse und Erfahrungen in den Bereichen Management/Personal (inkl. Diversitätskonzept), Rechnungswesen/Controlling/Risikomanagement, Technik/IT/Digitalisierung (inkl. IT-Sicherheit), Häfen/Logistik und Recht/Governance (inkl. Compliance). Zudem sollen im Aufsichtsrat Kenntnisse und Erfahrungen aus den für die BLG-Gruppe wichtigen Geschäftsfeldern vorhanden sein. Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen insgesamt mit dem Sektor vertraut sein, in dem die BLG-Gruppe tätig ist. Mindestens ein unabhängiges Mitglied des Aufsichtsrats soll über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung sowie über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren verfügen.

Im Falle einer anstehenden Neubesetzung ist jeweils zu prüfen, welche wünschenswerten Kenntnisse im Aufsichtsrat verstärkt werden sollen.

Unabhängigkeit/Altersgrenze

Dem Aufsichtsrat soll des Weiteren eine angemessene Anzahl an unabhängigen Mitgliedern angehören. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte, zum Beispiel durch Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens, sollen vermieden werden. Unter der Prämisse, dass allein die Ausübung des Aufsichtsratsmandats als Arbeitnehmervertreter keine Zweifel an der Erfüllung der Unabhängigkeitskriterien nach Ziffer 5.4.2 DCGK begründen kann, sollen dem Aufsichtsrat insgesamt mindestens zehn Mitglieder angehören, die unabhängig im Sinne des Kodex sind. Jedenfalls soll der Aufsichtsrat so zusammengesetzt sein, dass eine Anzahl von mindestens zwei unabhängigen Anteilseignervertretern im Sinne von Ziffer 5.4.2 DCGK erreicht wird.



[www.blg-logistics.com/
de/unternehmen/vorstand/
aufsichtsrat](http://www.blg-logistics.com/de/unternehmen/vorstand/aufsichtsrat)

Dem Aufsichtsrat sollen nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören.

Die Aufsichtsratsmitglieder sollen für die Wahrnehmung des Mandats ausreichend Zeit haben, sodass sie das Mandat mit der gebotenen Regelmäßigkeit und Sorgfalt wahrnehmen können.

Unter Wahrung der vom Aufsichtsrat in der Geschäftsordnung niedergelegten Altersgrenze sollen zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats in der Regel nur Personen vorgeschlagen werden, die nicht älter als 70 Jahre sind. Es wird angestrebt, dass im Aufsichtsrat eine angemessene Erfahrungs- und Altersstruktur besteht.

Nach Einschätzung des Aufsichtsrats sind derzeit folgende Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat als unabhängig im Sinne des DCGK anzusehen: Dr. Klaus Meier, Heiner Dettmer, Wybcke Meier und Dr. Patrick Wendisch sowie nach einer erneuten Überprüfung der Unabhängigkeitskriterien Dr. Tim Nesemann.

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 gegenüber dem 31. Dezember 2018 haben sich folgende personelle Änderungen ergeben:

Mit Wirkung zum 30. November 2019 hat Herr Martin Günthner sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. An seine Stelle ist Frau Dr. Claudia Schilling nachgerückt. Frau Dr. Claudia Schilling ist durch gerichtlichen Beschluss des Amtsgerichts Bremen vom 13. Januar 2020 zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt worden.

Mit Wirkung zum 30. November 2019 hat Frau Karoline Linnert ihr Aufsichtsratsmandat niedergelegt. An ihre Stelle ist Herr Dietmar Strehl nachgerückt. Herr Dietmar Strehl ist durch gerichtlichen Beschluss des Amtsgerichts Bremen vom 13. Januar 2020 zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt worden.

Mit Wirkung zum 31. Dezember 2019 hat Herr Stefan Schubert sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. An seine Stelle ist Frau Vera Visser nachgerückt. Frau Vera Visser ist durch gerichtlichen Beschluss des Amtsgerichts Bremen vom 24. Januar 2020 zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt worden.

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.

Personalausschuss

- Vorbereitung Personalentscheidungen
- Entscheidung anstelle des Plenums des Aufsichtsrats über die Anstellungsverträge der Mitglieder des Vorstands
- Vorschlag für den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschlag an die Hauptversammlung über geeignete Kandidaten für die Wahl der Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner
- Wahrnehmung der Aufgaben eines Nominierungsausschusses
- Beratung über langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand

Prüfungsausschuss

- Prüfung des Rechnungslegungsprozesses
- verantwortliche Durchführung des Auswahl- und Ausschreibungsprozesses für den Abschlussprüfer
- Beauftragung und Kontrolle von Prüfungs- und Beratungsleistungen (inkl. Festlegung der Vergütung des Abschlussprüfers)
- Fragen der Rechnungslegung des Unternehmens
- Prüfung des vom Vorstand aufgestellten Jahresabschlusses sowie Lageberichts und des Vorschlags zur Verwendung des Bilanzgewinns der BLG AG sowie Prüfung des Abschlusses zur Erfüllung der Konzernrechnungslegungspflicht der BLG AG sowie des Gruppenabschlusses und -lageberichts der BLG LOGISTICS (inkl. Vorschlag für Billigung durch den Aufsichtsrat)

- Überwachung der Unabhängigkeit, Qualifikation, Rotation und Effizienz des Abschlussprüfers
- Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Planung für das folgende Geschäftsjahr einschließlich der Ergebnis-, Bilanz-, Finanz- und Investitionsplanung
- Befassung mit den Bereichen Internes Kontrollsystem, Risikomanagement und -kontrolle und Compliance

Investitionsausschuss

- Vorbereitende Entscheidung und Beschlussfassung besonders definierter, eilbedürftiger Investitionsvorhaben

Vermittlungsausschuss

- Wahrnehmung der Aufgaben nach § 27 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz

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.

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

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.

Director's Dealings

Mitglieder des Vorstands, Führungskräfte der Ebene 1 und des Aufsichtsrats sind nach Artikel 19 der EU-Markt-Missbrauchsverordnung grundsätzlich verpflichtet, eigene Geschäfte mit Aktien der BLG AG oder sich darauf beziehende Finanzinstrumente zu melden und offenzulegen.

Der Aktienbesitz dieses Personenkreises 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 § 315a Absatz 1 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

STÜCKAKTIEN

3,84

Mio.

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 Panta Re AG, Bremen, und die Finanzholding der Sparkasse in Bremen, Bremen. Mit Wirkung zum 31. Januar 2019 sind die vorher von der Bremer Verkehrs- und Beteiligungsgesellschaft mbH, Bremen, einer Tochtergesellschaft der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), gehaltenen 12,61 Prozent der Aktien an der BLG AG an die Panta Re AG, Bremen, übertragen worden. Für weitere Angaben zur Aktionärsstruktur verweisen wir auf die Grundlagen der Gruppe auf ▶Seite 46.

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 auf ▶Seite 12.

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 unter anderem die Aufgaben des jeweiligen Vorstandsmitglieds, die wirtschaftliche und finanzielle Lage, die Größe und die globale Ausrichtung des Unternehmens sowie die nachhaltige Unternehmensentwicklung. Die Vergütung ist so zu 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.

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.

Nachhaltigkeitsbonus

Auf Basis eines Abgleichs des geplanten und tatsächlichen EBT des Geschäftsjahres und der beiden kommenden Jahre

Erfolgsabhängige Vergütung

Auf Basis des durchschnittlichen EBT des Geschäftsjahres und der beiden vorangegangenen Jahre

Grundvergütung zzgl. Nebenleistungen

Festvergütung; monatliche Zahlung

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 Aufsichtsratsaktivitäten bei Gruppengesellschaften 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.

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. Neu eingetretene Mitglieder des Vorstands erhalten den Nachhaltigkeitsbonus erstmalig nach einer dreijährigen Sperrfrist ausgezahlt.

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 2018 und 2019 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

Frank Dreeke
Vorstandsvorsitzender
Datum Eintritt: 01.01.2013
(Vorsitzender seit 01.06.2013)

Jens Bieniek
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.06.2013

TEUR	2018	2019	2019	2019	2018	2019	2019	2019
			(Min.)	(Max.)			(Min.)	(Max.)
Festvergütung	670	682	682	682	375	381	381	381
Nebenleistungen	47	50	50	50	33	33	33	33
Summe	717	732	732	732	408	414	414	414
Dreijährige EBT-Beteiligung	369	394	0	450	246	262	0	300
Mehrjährige variable Vergütung	128	111	0	150	85	74	0	100
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2017-31.12.2019) zzgl. Spitzabrechnung Vj.	62	45	0	50	41	30	0	34
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2018-31.12.2020)	33	33	0	50	22	22	0	33
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2019-31.12.2021)	33	33	0	50	22	22	0	33
Summe	1.214	1.237	732	1.332	739	750	414	814
Versorgungsaufwand	186	144	144	144	62	70	70	70
Gesamtvergütung	1.400	1.381	876	1.476	801	820	484	884

Gewährte Zuwendungen

Michael Blach¹
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.06.2013

Andrea Eck
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.01.2017

TEUR	2018	2019	2019	2019	2018	2019	2019	2019
			(Min.)	(Max.)			(Min.)	(Max.)
Festvergütung	510	510	510	510	339	348	348	348
Nebenleistungen	53	54	54	54	22	22	22	22
Summe	563	564	564	564	361	370	370	370
Variable Vergütung	316	102	0	102	246	262	0	300
Mehrjährige variable Vergütung	6	0	0	0	44	74	0	100
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2017-31.12.2019) zzgl. Spitzabrechnung Vj.	6	0	0	0	0	30	0	34
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2018-31.12.2020)	0	0	0	0	22	22	0	33
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2019-31.12.2021)	0	0	0	0	22	22	0	33
Summe	885	666	564	666	651	706	370	770
Versorgungsaufwand	79	88	88	88	0	321	321	321
Gesamtvergütung	964	754	652	754	651	1.027	691	1.091

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

Gewährte Zuwendungen
Dieter Schumacher†
 Mitglied des Vorstands
 Datum Eintritt: 01.01.2016

Jens Wollesen
 Mitglied des Vorstands
 Datum Eintritt: 01.07.2016

TEUR	2018		2019		2018		2019	
			(Min.)	(Max.)			(Min.)	(Max.)
Festvergütung	348	355	355	355	348	355	355	355
Nebenleistungen	33	31	31	31	24	25	25	25
Summe	381	386	386	386	372	380	380	380
Dreijährige EBT-Beteiligung	246	262	0	300	246	262	0	300
Mehrfährige variable Vergütung	85	74	0	100	82	74	0	100
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2017-31.12.2019) zzgl. Spitzabrechnung Vj.	41	30	0	34	38	30	0	34
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2018-31.12.2020)	22	22	0	33	22	22	0	33
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2019-31.12.2021)	22	22	0	33	22	22	0	33
Summe	712	722	386	786	700	716	380	780
Versorgungsaufwand	653	221	221	221	136	69	69	69
Gesamtvergütung	1.365	943	607	1.007	836	785	449	849

Die nachfolgende Tabellen zeigen für jedes Vorstandsmitglied den Zufluss in den Geschäftsjahren 2018 und 2019 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
Frank Dreeke
 Vorstandsvorsitzender
 Datum Eintritt: 01.01.2013
 (Vorsitzender seit 01.06.2013)

Jens Bieniek
 Mitglied des Vorstands
 Datum Eintritt: 01.06.2013

TEUR	2019		2018	
Festvergütung	682	670	381	375
Nebenleistungen	50	47	33	33
Summe	732	717	414	408
Dreijährige EBT-Beteiligung	369	341	246	227
Mehrfährige variable Vergütung (hier: Nachhaltigkeitsbonus 01.01.2016 - 31.12.2018)	129	107	86	71
Sonstiges	0	0	0	0
Summe	1.230	1.165	746	706
Versorgungsaufwand	144	186	70	62
Gesamtvergütung	1.374	1.351	816	768

Zufluss	Michael Blach ¹ Mitglied des Vorstands Datum Eintritt: 01.06.2013		Andrea Eck Mitglied des Vorstands Datum Eintritt: 01.01.2017	
	2019	2018	2019	2018
TEUR				
Festvergütung	510	510	348	339
Nebenleistungen	54	55	22	22
Summe	564	565	370	361
Dreijährige EBT-Beteiligung	316	380	246	227
Mehrjährige variable Vergütung (hier: Nachhaltigkeitsbonus 01.01.2016 - 31.12.2018)	29	48	0	0
Sonstiges	0	0	0	0
Summe	909	993	616	588
Versorgungsaufwand	88	79	0	0
Gesamtvergütung	997	1.072	616	588

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

Zufluss	Dieter Schumacher [†] Mitglied des Vorstands Datum Eintritt: 01.01.2016		Jens Wollesen Mitglied des Vorstands Datum Eintritt: 01.07.2016	
	2019	2018	2019	2018
TEUR				
Festvergütung	355	348	355	348
Nebenleistungen	31	33	25	24
Summe	386	381	380	372
Dreijährige EBT-Beteiligung	246	227	246	227
Mehrjährige variable Vergütung (hier: Nachhaltigkeitsbonus 01.01.2016 - 31.12.2018)	86	0	71	0
Sonstiges	0	0	0	0
Summe	718	608	697	599
Versorgungsaufwand	221	4	69	0
Gesamtvergütung	939	612	766	599

Den Mitgliedern des Vorstands wurden teilweise Pensionsansprüche eingeräumt, die zum Teil gegen Gesellschaften der BLG-Gruppe bestehen. 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.

Für die Herren Dreeke, Bieniek und Blach wurden im Dezember 2015 und für die Herren Schumacher und Wollesen im Februar bzw. September 2018 neue Pensionszusagen zugesichert. Für Frau Eck wurde des Wei-

teren eine neue Pensionszusage im Februar 2019 zugesichert. Die Versorgungszusagen sehen eine 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
(Ermittlung nach IAS 19)**

TEUR	Barwert der Pensionsverpflichtung		Marktwert der Rückdeckungsversicherung	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Frank Dreeke	1.247	875	786	584
davon BLG	1.247	875	786	584
davon Dritte	0	0	0	0
Jens Bieniek	869	614	368	293
davon BLG	869	614	368	293
davon Dritte	0	0	0	0
Michael Blach	769	540	258	192
davon BLG	0	0	0	0
davon EUROGATE	769	540	258	192
Andrea Eck	321	0	0	0
davon BLG	321	0	0	0
davon Dritte	0	0	0	0
Dieter Schumacher†	1.289	874	585	96
davon BLG	1.289	874	585	96
davon Dritte	0	0	0	0
Jens Wollesen	273	136	86	0
davon BLG	273	136	86	0
davon Dritte	0	0	0	0
	4.768	3.039	2.083	1.165

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

Zum 31. Dezember 2019 sind Vorstandsmitgliedern wie im Vorjahr keine Kredite oder Vorschüsse gewährt worden. Ebenso wurden wie im Vorjahr keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Gesamtbezüge der früheren Mitglieder des Vorstands

Den früheren Vorstandsmitgliedern wurden im Geschäftsjahr 2019 Gesamtbezüge (insbesondere Versorgungsleistungen) in Höhe von TEUR 170 gewährt. Der Barwert der Pensionsverpflichtungen nach IAS 19 für frühere Vorstandsmitglieder betrug zum 31. Dezember 2019 insgesamt TEUR 3.502.

Vergütung des Aufsichtsrats

Die Vergütung des Aufsichtsrats ist in § 17 der Satzung der BLG AG geregelt. Die Hauptversammlung hat am 24. Mai 2016 ein angepasstes Vergütungssystem für den Aufsichtsrat für Tätigkeiten ab dem 1. Januar 2017 gebilligt, das eine ausschließlich erfolgsunabhängige Vergütung vorsieht. Demnach erhält jedes Mitglied des Aufsichtsrats eine feste Jahresvergütung von EUR 8.300,00. 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 1.000,00 vergütet.

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

Die Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2019 wie folgt vergütet:

TEUR	Fixe Bezüge	Ausschusstätigkeit	Sitzungsgeld	Sonstiges²	Gesamt
Dr. Klaus Meier	25	1	4	9	39
Christine Behle	17	1	4	0	22
Sonja Berndt	8	1	4	0	13
Karl-Heinz Dammann	8	1	4	9	22
Heiner Dettmer	8	1	4	0	13
Melf Grantz ¹	8	1	4	0	13
Udo Klöpping	8	0	3	0	11
Wybcke Meier	8	0	2	0	10
Dr. Tim Neseemann	8	1	4	0	13
Klaus Pollok	8	1	4	0	13
Dieter Strerath	8	1	4	0	13
Reiner Thau	8	1	4	9	22
Dr. Patrick Wendisch	17	1	4	0	22
Im Berichtsjahr 2019 ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats:					
Martin Günthner (bis 30.11.2019) ¹	8	1	4	0	13
Karoline Linnert (bis 30.11.2019) ¹	8	1	3	8	20
Stefan Schubert (bis 31.12.2019)	8	1	3	0	12
	163	14	59	35	271

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

² Gruppeninterne Aufsichtsratsmandate

Im Vorjahr erhielt der Aufsichtsrat Bezüge in Höhe von insgesamt TEUR 284, die mit TEUR 166 auf fixe Zahlungen entfielen. Die Sitzungsgelder trugen mit TEUR 60, die Bezüge für Ausschusstätigkeiten mit TEUR 14 und die Bezüge für gruppeninterne Aufsichtsratsmandate mit TEUR 44 zur Gesamtsumme bei.

Zum 31. Dezember 2019 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

Mit Blick in die Zukunft arbeiten wir fortlaufend daran, das Portfolio unserer Leistungen zu erweitern und zugleich die dahinterliegenden Prozesse zu optimieren. Verantwortlich für die systematische Planung und Steuerung von Innovationen innerhalb von BLG LOGISTICS ist die Abteilung Nachhaltigkeit und Digitalisierung, die sich intensiv mit neuen Technologien auseinandersetzt und daraus mehrwertstiftende Lösungen für unser Geschäft ableitet. So stellen wir sicher, dass wir auf lange Sicht wettbewerbsfähig bleiben. Dabei verfolgen wir drei unterschiedliche Ansätze, um das Potenzial von Innovationen zu ermitteln. In Forschungs- und Entwicklungsprojekten arbeiten wir gemeinsam mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie an gänzlich neuen und besonders komplexen Konzepten. Bereits bestehende und erprobte Lösungen setzen wir über operative Innovationsprojekte direkt im Unternehmenskontext um. Solche Technologien schließlich, für die noch kein Beleg über die positiven Effekte vorliegt, testen wir in 100-Tage-Projekten, um anhand der Ergebnisse über den weiteren Verlauf zu entscheiden.

Im Jahr 2019 haben wir die laufenden Forschungsprojekte „Isabella“, „IRiS“ und „Kali“, die sich mit neuen Technologien, Automatisierung und der Digitalisierung von Umschlagsprozessen befassen, weiterbearbeitet oder abgeschlossen. Alle drei wurden beziehungsweise werden im Rahmen des Programms IHATEC (Innovative Hafentechnologien) vom Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert. Besonders hervorzuheben ist die Entwicklung eines Entlade-roboters für Seecontainer innerhalb des Projekts IRiS. Gemeinsam mit einem Wissenschafts- und zwei Industriepartnern suchen wir nach Lösungen, um das Entladen von Kartons aus Containern zu automatisieren. Mittels einer intuitiven und interaktiven Mensch-Roboter-Steuerung soll zudem bei Bedarf – etwa im Störfall – das schnelle Eingreifen durch den Menschen ermöglicht werden. Das Projekt Kali, das im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen wurde, hat verschiedene Ansätze zur Kraftunterstützung bei manuellen Logistiktätigkeiten untersucht, zudem wurden Konzepte für mobile Handhabungslösungen entwickelt. In einem Konsortium aus acht Kooperationspartnern arbeiten wir außerdem im Projekt „SecProPort“ an der Entwicklung einer IT-Sicherheitsarchitektur, die die Hafenlogistik gegen Cyberangriffe wappnen soll.

Erfolgreich abgeschlossen wurde im Jahr 2019 auch das vom BMWi (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) geförderte Projekt „SaSch“. Hier haben wir mit vier Kooperationspartnern eine Lösung für eine intelligente vernetzte Lieferkette erarbeitet. Die Projektbeteiligten setzen die Ergebnisse in ihrem Kontext um, so auch BLG LOGISTICS. Die Erkenntnisse aus SaSch und aus weiteren sensorbasierten Innovationsprojekten in Zusammenarbeit mit Kunden fließen in die Entwicklung unserer neuen Dienstleistung „Freight Quality Tracking“ ein. Ziel ist es, die Transparenz in der Lieferkette durch die Bereitstellung von smarten Services zur Überwachung von Waren und Transportrouten zu erhöhen. Dies ermöglicht es dem Kunden, Prognosen vorzunehmen, frühzeitig Maßnahmen abzuleiten sowie Prozesse und Routen zu optimieren – und bietet damit Chancen zur Kostenoptimierung. Basis für die Entwicklung dieser digitalen Dienstleistung ist ein echtzeitnaher Zugriff auf Positions- und Zustandsdaten der Produkte entlang der Lieferkette. Dazu werden verschiedene Daten herangezogen, darunter auch Sensordaten, die direkt am Container oder Packstück erfasst werden. Die übermittelten Informationen werden dem Kunden digital bereitgestellt. Bereits jetzt profitieren unsere Kunden in diversen Projekten von mehr Transparenz in ihren Warentransporten. Auch weiterhin suchen wir nach Anwendern, die das Thema auf bestehenden Routen mit uns testen möchten.

Im Geschäftsjahr 2019 beteiligte sich BLG LOGISTICS so an insgesamt sechs Verbundprojekten mit einem Gesamtvolumen von EUR 22 Mio.

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

Finanzielle Kennzahlen

Im Rahmen der Mission und Vision der BLG-Gruppe und der Schärfung strategischer Leitgedanken wurde das Steuerungssystem so klar und transparent wie möglich gestaltet. Internes Reporting und Vergütungssysteme sind stringent für die gesamte BLG-Gruppe nach einheitlichen Messgrößen ausgestaltet.

Die wesentlichen Steuerungskennzahlen der BLG-Gruppe sind das **Ergebnis vor Steuern (EBT)**, der **Umsatz** und die sich daraus berechnende **EBT-Marge**.

EBT

Das Ergebnis vor Steuern (EBT - Earnings Before Taxes) ist die Ausgangsgröße zur Bestimmung der Ertragskraft unabhängig von nicht beeinflussbaren steuerlichen Effekten. Es ist auch zur Messung der Profitabilität im internationalen Vergleich geeignet.

Umsatz

Der Gruppenumsatz ergibt sich aus der Gruppengewinn- und -verlustrechnung und beinhaltet nicht den Umsatz des Geschäftsbereichs CONTAINER.

EBT-Marge

Die Division des EBT durch den Umsatz ergibt die EBT-Marge. Sie ist ein Indikator für die Effizienz und Profitabilität eines Unternehmens.

Die Effekte, die durch den neuen, anzuwendenden Rechnungslegungsstandard IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ entstanden sind, wurden bei der Planung für das Geschäftsjahr 2019 bereits berücksichtigt. Die Ermittlung der o.g. Steuerungskennzahlen wurde nicht angepasst. Die Effekte des IFRS 16 wirkten sich im Berichtsjahr wie folgt auf die Steuerungskennzahlen aus:

TEUR	2019 vor IFRS 16	Effekte IFRS 16	2019 nach IFRS 16
Umsatzerlöse	1.169.612	-10.980	1.158.632
EBT	37.439	105	37.544
EBT-Marge (in %)	3,2		3,2

In der nachfolgenden Tabelle sind die erwarteten Steuerungskennzahlen den erreichten Kennzahlen im Geschäftsjahr gegenübergestellt sowie die Prognose für das folgende Geschäftsjahr abgebildet. Für die dazugehörigen Erläuterungen der Geschäftsentwicklung verweisen wir auf den Wirtschaftsbericht ab ▶Seite 52 und auf den Prognosebericht ab ▶Seite 75.

TEUR		2018 Ist	2019 Prognose	2019 Ist	Ziel- erreichung	2020 Prognose
EBT	TEUR	37.527	+5-8 Prozent	37.544	nicht erreicht	
Umsatz	TEUR	1.141.326	Vj.-Niveau	1.158.632	übertroffen	
EBT-Marge	Prozent	3,3	+5-8 Prozent	3,2	nicht erreicht	

Nichtfinanzielle Kennzahlen

Bei den nichtfinanziellen Kennzahlen handelt es sich je nach operativer Geschäftseinheit um individuelle Steuerungsgrößen. Hierzu gehören Messgrößen wie

Fahrzeughandling, bearbeitete Mengen und der Containerumschlag. Zur Einschätzung der zukünftigen Entwicklung setzen wir auf einen kontinuierlichen Dialog mit den Kunden und beobachten die gesamtwirtschaftliche Entwicklung genau, um frühzeitig auf Veränderungen reagieren zu können.

Auf Gruppenebene werden keine nichtfinanziellen Kennzahlen zur Steuerung verwendet.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

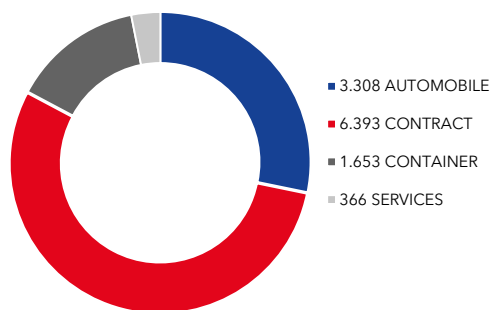
Mitarbeiter

#ErfolgBrauchtAlle

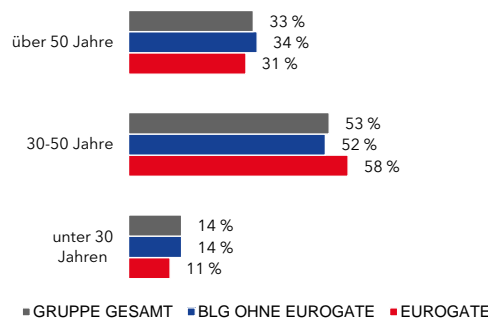
Die BLG LOGISTICS als internationaler Seehafen- und Logistikdienstleister benötigt leistungsbereite, motivierte und qualifizierte Mitarbeiter, um am Markt nachhaltig erfolgreich zu sein, sowie den stetigen Herausforderungen der Globalisierung und des demografischen Wandels gerecht zu werden. Unter dem Slogan „#ErfolgBrauchtAlle“ wird dieses seit dem Geschäftsjahr 2019 derzeit durch verschiedenste Maßnahmen und Aktionen unterstrichen, die übergreifend alle Ebenen von der Aushilfe bis zum Vorstand und Bereiche sowie Standorte der BLG-Gruppe einbinden.

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.

MITARBEITERZAHLEN 2019



MITARBEITER NACH ALTERSGRUPPEN



Die erfolgreiche Umsetzung einer klaren und zukunftsweisenden Strategie hängt in großen Teilen von den Führungskräften der BLG ab. Unsere Führungsgrundsätze und unsere Unternehmenswerte unterstützen dabei, ein gemeinsam getragenes Führungsverständnis auf allen Ebenen zu erreichen.

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

Mitarbeiter Geschäftsbereiche	2019	2018	Veränderung prozentual
Geschäftsbereich AUTOMOBILE	3.308	3.193	3,6
davon gewerbliche Mitarbeiter	2.835	2.733	
davon Angestellte	473	460	
Geschäftsbereich CONTRACT	6.393	5.946	7,5
davon gewerbliche Mitarbeiter	5.024	4.646	
davon Angestellte	1.369	1.300	
Geschäftsbereich CONTAINER	1.653	1.612	2,5
davon gewerbliche Mitarbeiter	1.183	1.161	
davon Angestellte	470	451	
Beschäftigte der Segmente	11.354	10.751	5,6
davon gewerbliche Mitarbeiter	9.042	8.540	
davon Angestellte	2.312	2.211	
Services	366	328	11,6
davon gewerbliche Mitarbeiter	0	0	
davon Angestellte	366	328	
Beschäftigte inkl. Geschäftsbereich CONTAINER	11.720	11.079	5,8
davon gewerbliche Mitarbeiter	9.042	8.540	
davon Angestellte	2.678	2.539	
Abzug der Beschäftigten des Geschäftsbereichs CONTAINER	-1.653	-1.612	2,5
davon gewerbliche Mitarbeiter	-1.183	-1.161	
davon Angestellte	-470	-451	
Beschäftigte der Gruppe	10.067	9.467	6,3
davon gewerbliche Mitarbeiter	7.859	7.379	
davon Angestellte	2.208	2.088	

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter (ohne Geschäftsbereich CONTAINER) ist im Berichtsjahr mit 10.067 Personen gegenüber dem Vorjahr um 6,3 Prozent gestiegen. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der im Vorjahr verstärkten Einstellung von ehemaligen Leiharbeitern, insbesondere im Geschäftsbereich CONTRACT, und aus Neueinstellungen im Zuge der Geschäftsausweitung.

Nichtfinanzieller Bericht

Nach den Vorgaben des Gesetzes zur Stärkung der nichtfinanziellen Berichterstattung der Unternehmen in ihren Lage- und Konzernberichten (CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz) gibt BLG LOGISTICS seit dem Geschäftsjahr 2017 eine nichtfinanzielle Gruppen-Erklärung im Sinne von § 315b HGB ab. Diese Erklärung ist als gesonderter nichtfinanzieller Bericht im Nachhaltigkeitsbericht integriert, der unter **www.blg-logistics.com/nachhaltigkeit** abrufbar ist. In unserem Nachhaltigkeitsbericht 2019 wird des Weiteren ausführlich über weitere nichtfinanzielle Themen berichtet.



www.blg-logistics.com
im Bereich Unternehmen
unter Nachhaltigkeit

WIRTSCHAFTSBERICHT

- _ Schwierige Rahmenbedingungen durch die Weltwirtschaft
- _ Geschäftsbereich AUTOMOBILE: Fahrzeugvolumen von 6,3 Mio.
- _ Geschäftsbereich CONTRACT: neue Kunden und Logistikcenter

Rahmenbedingungen

Nach der Eintrübung der wirtschaftlichen Stimmung im Jahr 2018 hat sich die Dynamik der Weltkonjunktur in 2019 weiter verringert. Das Wachstum der Weltwirtschaft liegt im Berichtsjahr bei 3,0 Prozent und erreicht damit den niedrigsten Wert seit 2009. Wesentliche Ursachen sind die zunehmenden Handelskonflikte, insbesondere zwischen den USA und China, sowie die unklaren Bedingungen über den Brexit. Diese Unsicherheiten wirken sich auch auf die Nachfrage nach Investitionsgütern aus.

Vor allem die Schwäche in der Industrie und im Weltmarkt ist prägend für das Jahr 2019. In den fortgeschrittenen Volkswirtschaften schrumpfte die industrielle Erzeugung zuletzt, während sie in den Schwellenländern noch leicht stieg. Dies vor allem, weil die Produktion in China trotz einer deutlichen Verlangsamung noch aufwärts gerichtet ist. Zunehmend scheint die Schwäche der Industrie auch auf andere Wirtschaftsbereiche, wie den Dienstleistungssektor, abzustrahlen. Dazu wird das Niveau der Entwicklung des Welthandels gegenüber dem Vorjahr deutlich unterschritten.

Die US-Wirtschaft (BIP 2019 ca. 2,3 Prozent) verliert im Berichtsjahr, nach einem kräftigen Anstieg im Vorjahr, ebenfalls an Fahrt. Neben der schwachen Weltkonjunktur und den handelspolitischen Unsicherheiten dürfte auch das Auslaufen fiskalischer Impulse ursächlich hierfür sein. Ähnlich verhält es sich mit der Konjunktur im Euroraum (BIP 2019 ca. 1,2 Prozent), die vor allem an Schwung verliert, weil die Wertschöpfung in der Industrie aufgrund fehlender außenwirtschaftlicher Impulse nachgibt.

Quellen dieses Abschnitts:
IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte Nr. 61 (2019|Q4)
IMK, IMK Report Nr. 150, September 2019

Deutsches BIP wächst 2019 nur noch um 0,6 Prozent

Die deutsche Wirtschaft befindet sich im Jahr 2019 in einem unruhigen Fahrwasser. War die gesamtwirtschaftliche Expansion zum Jahresanfang noch rege, folgte ein schwaches Sommerhalbjahr und auch zum

Jahresende erfolgt keine spürbare Belebung. Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt dabei zweigeteilt. Die Industrieproduktion ist deutlich rückläufig. Ursächlich hierfür ist im Wesentlichen die hohe weltweite wirtschaftspolitische Unsicherheit, die die auf die Produktion von Investitionsgütern spezialisierte deutsche Wirtschaft in besonderem Maße belastet. Die nachlassenden Exporttätigkeiten sind vor allem auch auf die Autoindustrie zurückzuführen, von der rund 20 Prozent der gesamten Exporte ausgehen. Die schwache Konjunktur der Industrie zieht zunehmend auch die unternehmensnahen Dienstleistungsbranchen in Mitleidenschaft.

Auftrieb hingegen kommt weiter von der Binnenwirtschaft. Aufgrund recht günstiger Arbeitsmarkt- und Einkommensaussichten ziehen die verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte im Berichtsjahr weiter an und hielten die Konsumfreude der Verbraucher aufrecht. Dazu kommen sehr günstige Finanzierungsbedingungen, sodass auch die Baubranche nach wie vor profitiert. Die Beschäftigung nahm im Berichtsjahr nochmals kräftig zu, wenn auch weniger stark als in den Vorjahren. Die Arbeitslosenquote liegt bei 5,0 Prozent (2018: 5,2 Prozent).

Quellen dieses Abschnitts:
Deutsche Bundesbank, Monatsbericht, Januar sowie Februar 2020
IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte Nr. 62 (2019|Q4)
IMK, IMK Report Nr. 154, Dezember 2019

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 Anforderungen an die Logistik verändern sich mit zunehmender Geschwindigkeit. Anhaltende Globalisierung, kürzere Produktlebenszyklen und Urbanisierung sowie neue Technologien sind Treiber dieser Veränderungen. Die Branche profitiert dabei weiterhin von der steigenden Nachfrage nach Logistikdienstleistungen, die durch das wachsende E-Commerce-Geschäft sowie die Retourenbearbeitung im Business-to-Consumer-

Geschäft zusätzlich verstärkt wird. Herausforderungen bestehen insbesondere im Zusammenhang mit dem anhaltenden Margendruck, mit der demografischen Entwicklung und dem damit einhergehenden Wettbewerb um Fach-, Führungs- und Nachwuchskräfte. Hinzu kommen die wachsende Bedeutung des Onlinehandels, steigende Kundenanforderungen hinsichtlich Geschwindigkeit, Flexibilität und Qualität der Belieferung sowie eines steigenden Umweltbewusstseins in der Bevölkerung.

Zusätzlich werden von den Logistikunternehmen im Rahmen von Outsourcingaktivitäten hohe Investitionsbereitschaft und Innovationskraft erwartet. Ein Schwerpunkt der Investitionen liegt dabei in Umschlags-, Distributions- und Kommissionierungszentren in verkehrsgünstigen Lagen. Da Verträge mit Kunden regelmäßig 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 deutlich ausgeweitet. Logistikdienstleister müssen verstärkt Geschäftsmodelle auf die Veränderungen, wie den steigenden Einfluss durch die fortschreitende Digitalisierung der Prozessketten, anpassen.

Das SCI Logistikbarometer schwankt im Berichtsjahr und schließt im Dezember 2019 unter dem Wert von Ende 2018 ab. Der Anteil der Unternehmen, die die Lage als „gut“ bewerten, liegt zum Jahresende nur noch bei 13,0 Prozent; für den Großteil (64,0 Prozent) ist die derzeitige Geschäftslage jedoch „normal“. So geht die Logistikbranche insgesamt von Preissteigerungen und zunehmenden Kosten aus. Ein Großteil der befragten Unternehmen geht von einer gleichbleibenden Geschäftsentwicklung in 2020 aus.

Laut Bundesvereinigung Logistik (BVL) geben die Logistikdienstleistungsunternehmen die Auftragsbestände zunehmend als schrumpfend an und die Nachfrageerwartungen für die nächsten Monate sind nur noch knapp im expansiven Bereich. Auch was die Personalplanung und Beschäftigungsentwicklung angeht, spricht alles für eine nachlassende Dynamik. Im Rahmen des ifo-BVL-Logistik-Indikators gibt ein Großteil der Lo-

gistikdienstleister an, dass die Umsätze unter dem Vorjahr liegen. Auch sah sich ein Großteil mit einem verhältnismäßig kleinen Auftragsbestand konfrontiert.

Die Zahl der Beschäftigten in Deutschland in logistischen Berufen im Handel und bei Logistikdienstleistern liegt bei über drei Millionen. 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.

Quellen dieses Abschnitts:
BVL Logistik-Indikator, 4. Quartal 2019, 16. Dezember 2019 inkl. Kommentierung
SCI Verkehr, SCI Logistikbarometer, Dezember 2019

Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

BLG LOGISTICS hat das Geschäftsjahr 2019 insgesamt mit einem ähnlichen Ergebnis wie im Vorjahr abgeschlossen. Angesichts der weltwirtschaftlichen Lage, insbesondere im zweiten Halbjahr, ist dies eine respektable Leistung.

Wir sind erfolgreich in das Jahr 2019 gestartet. Im ersten Halbjahr setzte sich das Wachstum fort, die Mengen lagen auf einem guten Niveau und die Umsätze waren teilweise besser als geplant. Als sich das Wirtschaftsklima in der Jahresmitte merklich abkühlte, wirkte sich dies unmittelbar auf die Mengen und Ergebnisse aus. Das zweite Halbjahr 2019 konnte somit nicht mehr die Volumina erreichen, die wir uns vorgestellt hatten. Zusätzlich hat der Margendruck erheblich zugenommen.

Vor dem beschriebenen Hintergrund bleibt die BLG LOGISTICS im Geschäftsjahr 2019 unter der prognostizierten Steigerung von 5,0 bis 8,0 Prozent für EBT und EBT-Marge. Die Umsatzerlöse liegen leicht über Vorjahresniveau (prognostiziert: auf Vorjahresniveau).

Der Kurs der BLG LOGISTICS 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 arbeiten intensiv daran, die wirtschaftliche Lage der

BLG-Gruppe stetig zu verbessern, und sehen uns für die Zukunft gut aufgestellt. Diese Einschätzung beruht auf den Ergebnissen des Gruppenabschlusses 2019 und berücksichtigt den Geschäftsverlauf bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Gruppenlageberichts in 2020. Die Geschäftsentwicklung zu Beginn des Jahres 2020 entspricht überwiegend unseren Erwartungen. Im Geschäftsbereich CONTAINER verliefen die Mengen unter den Erwartungen. Insbesondere der Containerverkehr von und nach Asien ist deutlich reduziert. Die im März 2020 auch in Deutschland massiv eingetretene Corona-Krise wird sich sehr deutlich auf Mengen und Ergebnisse der ganzen BLG-Gruppe auswirken. Wir verweisen hierzu auf den Prognosebericht ab ▶Seite 75.

Geschäftsverlauf

Ertragslage

Im Geschäftsjahr 2019 konnte der Gruppenumsatz gegenüber dem Vorjahr um TEUR 17.306 auf TEUR 1.158.632 erneut gesteigert werden. Dabei haben die Zuwächse im Geschäftsbereich AUTOMOBILE

die leichten Rückgänge in den Geschäftsbereichen CONTRACT und CONTAINER mehr als kompensiert.

Der Anstieg der Umsatzerlöse um TEUR 50.609 im Geschäftsbereich AUTOMOBILE resultiert aus den stabilen Umschlagsvolumen und der guten Geschäftsentwicklung beim Autotransport per Lkw und Bahn sowie aus höheren Wertschöpfungen an den Inlandterminals. Der Rückgang der Umsatzerlöse um TEUR 35.295 auf TEUR 563.934 im Geschäftsbereich CONTRACT ist im Wesentlichen bedingt durch die wirtschaftliche Eintrübung und durch die damit verbundenen Volumentrübe im zweiten Halbjahr 2019. Der Rückgang der Umsätze im Geschäftsbereich CONTAINER um TEUR 19.678 auf TEUR 282.304 ist im Wesentlichen auf die Mengenentwicklungen an den Standorten Bremerhaven und Hamburg sowie auf rückläufige Durchschnittserlöse zurückzuführen. Der Mengenzuwachs am Standort Hamburg konnte den deutlichen Mengen- und Erlösrückgang am EUROGATE Container Terminal Bremerhaven nicht annähernd kompensieren.

Umsatzerlöse nach Segmenten TEUR	2019	2018	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
AUTOMOBILE	603.734	553.125	50.609	9,1
CONTRACT	563.934	599.229	-35.295	-5,9
CONTAINER	282.304	301.982	-19.678	-6,5
Überleitung	-291.340	-313.010	21.670	6,9
Gruppe gesamt	1.158.632	1.141.326	17.306	1,5

Kennzahlen zur Ertragslage TEUR	2019	2018	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Umsatzerlöse	1.158.632	1.141.326	17.306	1,5
Sonstige Erträge	87.965	96.397	-8.432	-8,7
Materialaufwand	-528.184	-526.994	-1.190	-0,2
Personalaufwand	-452.245	-419.405	-32.840	-7,8
Sonstige Aufwendungen	-130.869	-211.116	80.247	38,0
Abschreibungen	-88.869	-38.005	-50.864	-133,8
EBIT	46.430	42.203	4.226	10,0
Finanzergebnis	-8.886	-4.676	-4.210	-90,0
EBT	37.544	37.527	17	0,0
EBT-Marge (in %)	3,2	3,3	-0,1	-3,0
Gruppenperiodenergebnis	32.588	34.813	-2.225	-6,4

EBT nach Segmenten TEUR	2019	2018	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
AUTOMOBILE	19.324	15.530	3.794	24,4
CONTRACT	7.436	7.258	178	2,5
CONTAINER	23.699	37.409	-13.710	-36,6
Überleitung	-12.915	-22.670	9.755	43,0
Gruppe gesamt	37.544	37.527	17	0,0

Die Umsatzerlöse sind, bei fast gleichgebliebenem Materialaufwand, mit 1,5 Prozent bzw. TEUR 17.306 etwas stärker gestiegen als erwartet. Grund dafür waren insbesondere die o.g. Geschäftsausweitungen im Geschäftsbereich AUTOMOBILE.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr deutlich auf TEUR 452.245 (Vorjahr: TEUR 419.405) an. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der im Vorjahr verstärkten Einstellung von ehemaligen Leiharbeitern, insbesondere im Geschäftsbereich CONTRACT, und aus Neueinstellungen im Zuge der Geschäftsausweitung. So stieg die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten innerhalb der Gruppe im Berichtsjahr um 600 auf 10.067 Mitarbeiter. Der im Materialaufwand ausgewiesene Aufwand für Fremdpersonal konnte dagegen um TEUR 2.977 (-2,3 Prozent) verringert werden.

Die Abschreibungen sind im Geschäftsjahr 2019 um TEUR 50.864 auf TEUR 88.869 gestiegen. Dieser deutliche Anstieg ist mit TEUR 55.016 im Wesentlichen auf die erstmalige Anwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ zurückzuführen. Die erstmals aktivierten Nutzungsrechte aus Miet- und Leasingverträgen werden über die Laufzeit abgeschrieben.

Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 4.202 erhöht. Grund war im Wesentlichen der Ertrag aus dem Verkauf einer Immobilie im Geschäftsfeld Handelslogistik. Gegenläufig wirkten niedrigere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen

sanken deutlich um TEUR 79.218, im Wesentlichen, da die Raten für Erbbauzinsen und Mieten nach Anwendung des IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ überwiegend nicht mehr in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen werden. Stattdessen werden deutlich mehr Abschreibungen und Zinsaufwendungen ausgewiesen. Auch aus diesem Grund stieg das EBIT im Geschäftsjahr 2019 um TEUR 4.226.

Das Finanzergebnis hat sich, trotz anhaltendem Niedrigzinsniveaus, gegenüber dem Vorjahr um TEUR 4.210 auf TEUR -8.886 deutlich verschlechtert. Dies ist mit TEUR 5.452 im Wesentlichen auf die erstmalig nach IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ zu erfassenden Zinseffekte zurückzuführen.

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) erhöhte sich um TEUR 17 auf TEUR 37.544 und liegt damit auf Vorjahresniveau. Aufgrund des leichten Anstiegs der Umsatzerlöse ergibt sich eine unter dem Vorjahr liegende EBT-Marge von 3,2 Prozent (Vorjahr: 3,3 Prozent).

Die Ertragsteuern beliefen sich im Berichtsjahr auf TEUR 4.956 (Vorjahr: TEUR 2.714). In Bezug auf das EBT ergibt sich damit eine Steuerquote von 13,2 Prozent (Vorjahr: 6,0 Prozent). Dabei konnten die latenten Steuern (Aufwand stieg um TEUR 5.883) nicht durch die Reduzierung (TEUR 3.141) der laufenden Steuern kompensiert werden.

Entsprechend ist im Vergleich zum Vorjahr der Gruppenjahresüberschuss um TEUR 2.225 auf TEUR 32.588 gesunken.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Wesentliche Kennzahlen TEUR	2019	2018	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Umsatzerlöse	603.734	553.125	50.609	9,1
EBIT	27.135	19.115	8.020	42,0
EBT	19.324	15.530	3.794	24,4
EBT-Marge (in %)	3,2	2,8	0,4	14,2

FAHRZEUG- VOLUMEN

6,3

Mio.

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE bietet in den Geschäftsfeldern Seehafenterminals, Inlandterminals, XXL Logistics, AutoTransporte, AutoRail 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 vollumfänglich abgedeckt. Einen weiteren Leistungsschwerpunkt bildet die Seehafenlogistik für konventionelle (Stück)Güter im Geschäftsfeld XXL Logistics.

Im Geschäftsjahr 2019 liegt das Fahrzeugvolumen im Netzwerk des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE insgesamt mit einem Handling von 6,3 Mio. Fahrzeugen nur leicht unter Vorjahresniveau (6,5 Mio. Fahrzeuge).

Geschäftsfeld Seehafenterminals

Im Geschäftsfeld Seehafenterminals bewegt sich das Pkw-Umschlagsvolumen auf einem stabil hohen Niveau und wird im Wesentlichen durch den Export bestimmt. 2,1 Mio. Fahrzeuge (Vorjahr: 2,2 Mio.) wurden allein an unserem AutoTerminal Bremerhaven umgeschlagen, transportiert und technisch bearbeitet. Im Jahr 2019 waren die AutoTerminals in Bremerhaven und Cuxhaven erneut geprägt von hohen Lagerbeständen, die die Produktivität immer wieder vor Herausforderungen stellen. Durch einen hohen Grad an technischen Dienstleistungen wurde darüber hinaus ein zusätzlicher Ergebnisbeitrag erzielt.

Das Gesamtvolumen in der Technik in den Seehafenterminals lag im Jahr 2019 auf Vorjahresniveau. Bei den technischen Dienstleistungen spiegelt sich regelmäßig die hohe Volatilität des Marktes wider. Innerhalb der Kundengruppen als auch der Wertschöpfungstiefen ist eine hohe Dynamik zu verzeichnen.

Geschäftsfeld XXL Logistics

Für den Bereich XXL Logistics liegt die Umschlagsmenge 2019 unter den Erwartungen. Ursächlich ist hier in erster Linie die allgemein abkühlende Weltkonjunktur. Während die High & Heavy-Ladung in Bremerhaven um circa 4 Prozent gegenüber dem Vorjahr zurückging, lag das Umschlagsvolumen im Neustädter Hafen 2019 stabil auf Vorjahresniveau. Bei Letzterem konnte eine weiterhin schwache Stahlkonjunktur durch Zuwächse im Bereich der Forstprodukte und Projektladungen mehr als ausgeglichen werden. Hierfür war ein zusätzlicher Personalaufbau notwendig.

Im Bereich Windenergie wurde im Juni 2019 der reibungslose Transport einer Eisenerzumschlagsanlage im Auftrag eines Kunden mittels der rollenden BLG-SPMTs (Self-Propelled Modular Transporter) organisiert. Hierfür wurde die Anlage auf ein Schwerlastschiff verladen und für den Transport nach Kanada seefest gemacht. Mangels Anschlussaufträgen der Produzenten für die Komponenten für Windenergieanlagen war der Bereich Windenergie ansonsten durch das Verleihgeschäft von SPMTs bestimmt.

Geschäftsfeld Inlandterminals

Auch das Geschäftsfeld Inlandterminals war im Berichtsjahr von einer sehr hohen Lagerauslastung an allen Standorten geprägt. Insbesondere der Standort Kehlheim konnte durch hohe Volumen und eine signifikante Wertschöpfungstiefe einen bedeutenden Anteil zum Geschäftsfeldergebnis beitragen. Terminalhandling und das Volumen in der Technik lagen auf Vorjahresniveau.

Geschäftsfelder AutoTransport und AutoRail

Die Verkehre im BLG-Netzwerk bewegen sich weiterhin auf einem stabilen Niveau. Die Fahrzeugtransporte per Lkw und Bahn konnten insgesamt um rund 4 Prozent gesteigert werden. Hierbei sind insbesondere die Bahntransporte gestiegen. Zunehmend werden mehr Autos auf der Schiene als auf der Straße transportiert. Erneuerungen der Schieneninfrastruktur und der Fachkräftemangel in Form von fehlenden Lkw-Fahrern und Lokführern führen immer wieder dazu, dass die Kapazitäten nicht wie geplant ausgelastet werden können.

Der Bereich CarShipping, der u. a. den Autotransport per speziellen Binnenschiffen repräsentiert, steuert im Jahr 2019, insbesondere durch Sonderaufträge, einen ebenfalls guten Ergebnisbeitrag zum Geschäftsfeldergebnis AutoTransport bei.

Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa

Im Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa profitiert die Geschäftsentwicklung von den gestiegenen Volumen und der höheren Wertschöpfung am Standort in Russland. Gegenläufig wurde am AutoTerminal Gioia Tauro/Italien das notwendige Volumen nicht erreicht und es fielen Sonderaufwendungen an. Zum Jahresende haben wir hier unsere Beteiligung an unseren bisherigen Joint Venture-Partner verkauft. Die weiteren Standorte verliefen wie erwartet.

Aufgrund der beschriebenen erfreulichen Entwicklung und der hohen Volumina im Geschäftsbereich AUTOMOBILE ist das EBT gegenüber dem Vorjahr von TEUR 15.530 auf TEUR 19.324 gestiegen.

Geschäftsbereich CONTRACT

Wesentliche Kennzahlen TEUR	2019	2018	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Umsatzerlöse	563.934	599.229	-35.295	-5,9
EBIT	11.681	11.486	195	1,7
EBT	7.436	7.258	178	2,5
EBT-Marge (in %)	1,3	1,2	0,1	8,3

Der Geschäftsbereich CONTRACT umfasst vielfältige logistische Dienstleistungen in den Geschäftsfeldern Industrielogistik, Handelslogistik und Spedition.

Geschäftsfeld Industrielogistik (Europa)

Am Standort Bremen sind die Kapazitäten im Logistikcenter Bremen ausgelastet. Hohe Volumen und gute Produktivitäten im ersten Halbjahr kompensieren einen Mengeneinbruch in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres. Das Ergebnis am Standort Leipzig, wo wir in der Montagelogistik eines Automobilherstellers tätig sind, lag im Berichtsjahr deutlich unter den Erwartungen, da Umbauten für ein Produktionsprogramm des Kunden sich deutlich auf die Volumen ausgewirkt und zu Bandstillständen geführt haben. An den Standorten Berlin/Brandenburg und Meerane fielen geringere Anlaufkosten als erwartet für Neugeschäfte an. Die Ergebnisentwicklung an den anderen Standorten des Geschäftsfelds liegt im Rahmen der Erwartungen.

Geschäftsfeld Industrielogistik (Übersee)

Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsfeld Industrielogistik (Übersee) ist trotz konjunktureller Risiken erneut durch einen stabilen Geschäftsverlauf auf gutem Niveau in Südafrika gekennzeichnet. Am Standort USA sind fehlende Volumen zu verzeichnen. Gleichzeitig sind höhere Kosten aufgrund von Herausforderungen bei der Inbetriebnahme von Neugeschäften sowie weitere Einmalaufwendungen entstanden. Darum schließt das Geschäftsfeld das Jahr 2019 insgesamt negativ ab. In Indien und Malaysia war im Geschäftsjahr eine stabile Geschäftsentwicklung zu verzeichnen.

Geschäftsfeld Handelslogistik

Die Geschäftsentwicklung im Geschäftsfeld Handelslogistik lag im Berichtsjahr im Rahmen der Erwartungen und die einzelnen Standorte haben sich überwiegend positiv entwickelt. Durch den Verkauf einer Immobilie konnte ein bedeutender Ergebnisbeitrag erzielt werden. Für einzelne Neugeschäfte und durch in Umsetzung befindliche Großprojekte sind erwartete Projekt- und Anlaufkosten entstanden. Unter anderem feierten wir 2019 gemeinsam mit unserem Kunden Puma Richtfest für ein modernes und hochautomatisiertes Logistikcenter im bayrischen Geiselwind.

Im Bereich Sports & Fashion greifen die eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen noch nicht. Fehlender Umsatz bei Bestandskunden, Hochlaufphase der Neugeschäfte und die damit verbundenen Projektkosten sowie einmalige Beratungs- und Restrukturierungskosten belasten deutlich das Ergebnis.

Geschäftsfeld Spedition

Das Ergebnis im Geschäftsfeld Spedition liegt aufgrund der Marktsituation und der daraus resultierenden Volumen unter den Erwartungen. Entsprechende Restrukturierungsmaßnahmen, um die Umsatz- und Ertragsituation zu verbessern, wurden bereits eingeleitet.

Aufgrund der beschriebenen Entwicklungen ist das EBT gegenüber dem Vorjahr um TEUR 178 auf TEUR 7.436 gestiegen.

Geschäftsbereich CONTAINER

Wesentliche Kennzahlen TEUR	2019	2018	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Umsatzerlöse	282.304	301.982	-19.678	-6,5
EBIT	33.046	41.743	-8.697	-20,8
EBT	23.699	37.409	-13.710	-36,6
EBT-Marge (in %)	8,4	12,4	-4,0	-32,3

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, Ravenna und Salerno, 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 insgesamt (100-Prozent-Werte) hat im Geschäftsjahr 2019 bei einem Rückgang der Umschlagsmengen in Deutschland um 2,0 Prozent einen Rückgang des Gruppenumsatzes um 6,5 Prozent auf TEUR 564.607 (Vorjahr: TEUR 603.964) zu verzeichnen. Während das Umschlagsvolumen am Standort Hamburg um 27,9 Prozent gestiegen ist, hatte der Multi-User-Terminal in Bremerhaven aufgrund des Weggangs der Transatlantik-Dienste der THE Alliance ab Jahresbeginn 2019 einen Umschlagsrückgang von 58,6 Prozent zu verzeichnen (Standort Bremerhaven insgesamt -10,9 Prozent). Der Ergebnisrückgang in Bremerhaven konnte durch die Ergebnisverbesserung am Standort Hamburg nicht annähernd kompensiert werden. Demzufolge liegt auch das Ergebnis der Gruppe (EBT) mit TEUR 47.398 deutlich unter dem Vorjahresniveau (TEUR 74.818). Bei einem insbesondere aufgrund von Anteilsverkäufen im CONTSHIP Italia-Konzern deutlich verbesserten Ergebnis aus assoziierten Unternehmen sowie einem Rückgang der Aufwendungen für Ertragsteuern ist der Grup-

penjahresüberschuss im Berichtszeitraum auch trotz positiver Einmaleffekte auf TEUR 45.514 (Vorjahr: TEUR 67.325) gesunken.

ERGEBNISSE FÜR 2019

37,5 Mio. 1.159 Mio. 3,2 %
EBT Umsatz EBT-Marge

Vergleich der Ertragslage 2019 mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2019

Für das Jahr 2019 hatten wir einen Umsatz auf Vorjahresniveau und ein EBT mit einer Steigerung von 5 bis 8 Prozent sowie einer entsprechenden Steigerung der EBT-Marge prognostiziert. Unser Ziel, die Umsatzerlöse in allen drei Geschäftsbereichen AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER auf konstantem Niveau zu halten, haben wir in Summe mehr als erreicht. Der Umsatz im Geschäftsjahr 2019 in Höhe von TEUR 1.158.632 lag über dem Vorjahresniveau von TEUR 1.141.326. Mit einer Steigerung des EBT um TEUR 17 haben wir zwar das Vorjahresergebnis erneut erreicht, aber unseren Zielkorridor verfehlt. Entsprechend liegt auch die EBT-Marge unterhalb des prognostizierten Korridors.

Unseren Prognosen lagen Annahmen zugrunde, die teilweise von den eingetretenen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2019 abwichen.

Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE konnte insbesondere am Seehafenterminal Bremerhaven durch konsequente Weiterentwicklung und Implementierung von

Prozessverbesserungen und Prozesstransparenz das Ergebnis erheblich verbessert werden. Die Umschlagsmenge im Geschäftsfeld XXL Logistics blieb 2019 deutlich hinter den Erwartungen zurück. An unserem Terminal in Gioia Tauro/Italien ist die erwartete positive Entwicklung nicht eingetreten. Die abkühlende Weltwirtschaft im zweiten Halbjahr bekamen auch unsere Kunden zu spüren, sodass die Volumen geschäftsbereichsübergreifend zum Jahresende zurückgingen. Insgesamt ist das EBT im Geschäftsbereich AUTOMOBILE durch die erste Jahreshälfte von TEUR 15.530 im Jahr 2018 auf TEUR 19.324 im Jahr 2019 verbessert worden.

Im Geschäftsbereich CONTRACT sind die Umsatzerlöse nicht wiederholt angestiegen wie im Vorjahr angenommen. Das Geschäftsfeld Industrielogistik (Europa) konnte sich erneut gut entwickeln. Insbesondere im ersten Halbjahr konnten hohe Volumen und Produktivitäten erzielt werden. Das Geschäftsfeld Industrielogistik (Übersee) ist geprägt durch höhere Verluste als geplant aufgrund geringerer Kundenvolumen und Einmalaufwendungen. Das Geschäftsfeld Handelslogistik hat sich stabil entwickelt und profitiert unter anderem von dem Erlös aus dem Verkauf einer Immobilie. Gegenläufig wirkt sich hier der Bereich Sports & Fashion aus, da hier

insbesondere Projektkosten für Neugeschäfte anfallen. Im Bereich Spedition lagen die Volumen unter den Erwartungen. Für den Geschäftsbereich CONTRACT ergibt sich somit ein über dem Vorjahr liegendes EBT in Höhe von TEUR 7.436.

Die Umsatzerlöse im Geschäftsbereich CONTAINER sind im Berichtsjahr leicht zurückgegangen. Dies ist im Wesentlichen begründet durch die deutlichen Mengen- und Erlösrückgänge am EUROGATE Container Terminal Bremerhaven, die durch Zuwächse u.a. am Standort Hamburg nicht kompensiert werden konnten. Hinzu kam das zunehmend schwierige wirtschaftliche Umfeld, insbesondere im zweiten Halbjahr 2019. Bei anhaltend schwierigen Rahmenbedingungen angesichts von Überkapazitäten bei den Containerterminals und einem anhaltend scharfen Wettbewerb lagen die Containerumschlagsmengen der deutschen Containerterminals der EUROGATE-Gruppe insgesamt um 2 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Das anteilige EBT sank von TEUR 37.409 im Vorjahr auf TEUR 23.699 und liegt damit leicht unter dem geplanten Niveau.

Vermögenslage

Kennzahlen zur Vermögenslage TEUR	2019	2018	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Bilanzsumme	1.288.303	728.002	560.301	77,0
Anlagenintensität (in %)	49,2	40,1	9,1	22,7
Working Capital Ratio (in %)	70,6	93,3	-22,7	-24,3
Eigenkapital	203.364	250.841	-47.477	-18,9
Eigenkapitalquote (in %)	15,8	34,5	-18,7	-54,3
Nettoverschuldung	611.896	214.022	397.874	185,9

TEUR	Buchwert 31.12.2019	Buchwert 31.12.2018	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Langfristige Darlehen	104.711	109.567	-4.856	-4,4
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	556.491	1.084	555.407	51.258,6
Gesamt	661.201	110.650	550.551	497,6

Nettoverschuldung TEUR	2019	2018	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Langfristige Darlehen	86.117	90.580	-4.463	-4,9
Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten	511.562	19.410	492.152	2.535,5
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	232.634	120.223	112.411	93,5
Finanzverschuldung	830.314	230.213	600.101	260,7
Langfristige Finanzforderungen	196.849	969	195.880	20.217,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	21.569	15.222	6.347	41,7
Nettoverschuldung	611.896	214.022	397.874	185,9

Im Berichtsjahr betrug die Bilanzsumme TEUR 1.288.303 und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert von TEUR 728.002. Ursächlich ist im Wesentlichen der neue Rechnungslegungsstandard IFRS 16 „Leasingverhältnisse“. Es wurden Nutzungsrechte (TEUR 325.199) erstmalig aktiviert. In Fällen, in denen die BLG Leasinggeber ist, werden entsprechende Finanzforderungen (TEUR 210.086) ausgewiesen. Parallel werden auf der Passivseite Finanzverbindlichkeiten (TEUR 556.491) für zu zahlende Miet- und Leasingraten ausgewiesen.

Das langfristige Vermögen stieg insgesamt um TEUR 548.612. Hierbei stehen der Erhöhung durch Investitionen in langfristige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von TEUR 436.641 (davon zahlungsunwirksam aufgrund von IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ TEUR 382.255), Desinvestitionen in Höhe von TEUR 7.159 und Abschreibungen in Höhe von

TEUR 88.869 gegenüber. Die Anlagenintensität hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2018 um 9,1 Prozentpunkte auf 49,2 Prozent erhöht. Des Weiteren stiegen die Anteile an at Equity einbezogenen Unternehmen um TEUR 13.780.

Eine detaillierte Aufstellung der beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Schulden sowie Angaben zu den Sicherungsinstrumenten ist im Gruppenanhang unter Erläuterung Nummer 32 zu finden. Die Nettofinanzverschuldung der Gruppe hat sich im Geschäftsjahr 2019 auf TEUR 611.896 deutlich erhöht (Vorjahr: TEUR 214.022). Dies liegt im Wesentlichen in den nach IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ erstmals auszuweisenden Miet- und Leasingverpflichtungen begründet. Die langfristigen Darlehen haben sich zum Bilanzstichtag gegenüber dem Vorjahr um TEUR 4.856 auf TEUR 104.711 reduziert.

Finanzlage

Kennzahlen zur Finanzlage TEUR	2019	2018	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	65.702	23.327	42.375	181,7
Mittelzu-/abfluss aus der Investitionstätigkeit	3.815	9.828	-6.015	-61,2
Free Cashflow	69.517	33.155	36.362	109,7
Mittelzu-/abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-72.073	-57.749	-14.324	-24,8
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-2.556	-24.594	22.038	89,6
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	595	-938	1.533	163,4
Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	-39.626	-14.093	-25.533	-181,2
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	-41.587	-39.625	-1.962	-5,0
Zusammensetzung des Finanzmittelfonds				
Liquide Mittel	21.569	15.222	6.347	41,7
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-63.156	-54.847	-8.309	-15,1
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	-41.587	-39.625	-1.962	-5,0

Auf der Grundlage des im Jahr 2019 erzielten Ergebnisses vor Steuern von TEUR 37.544 ist ein Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit von TEUR 65.702 (Vorjahr: TEUR 23.327) erwirtschaftet worden. Dadurch lag der Free Cashflow von TEUR 69.517 um TEUR 22.437 über dem Vorjahreswert von TEUR 33.155.

Im Berichtsjahr sind durch die Erstanwendung des IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ die Abschreibungen um TEUR 50.864 gestiegen. Dies begründet aufgrund der indirekten Ermittlung des Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit die deutliche Erhöhung.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit hat sich im Berichtsjahr um TEUR 6.013 auf TEUR 3.815 verändert. Dies ist im Wesentlichen begründet durch TEUR 8.750 geringere Einzahlungen aus erhaltenen Dividenden. Des Weiteren sind die Einzahlungen aus der Tilgung von Leasingforderungen aufgrund von IFRS 16 um TEUR 13.925 im Vergleich zum Vorjahr gestiegen und es liegen im Berichtsjahr keine Ein- oder Auszahlungen für Unternehmenskäufe vor (Vorjahr: TEUR 6.513).

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit verschlechterte sich im Berichtsjahr um TEUR 14.324 auf TEUR -72.073. Durch die Erstanwendung des IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ erhöhten sich alleine die Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten um TEUR 70.973. Gegenläufig wirkten sich die Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten

(TEUR 29.906), die Auszahlungen aus der Tilgung von Schuldscheindarlehen im Vorjahr (TEUR 19.000) und die Erhöhung der Einzahlungen aus der Aufnahme von kurzfristigen Finanzierungsmitteln von Beteiligungsunternehmen (TEUR 15.040) aus.

Insgesamt hat sich der Finanzmittelfonds im Geschäftsjahr um TEUR 1.962 auf TEUR 41.587 verringert.

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.

Zum Bilanzstichtag bestanden zugesagte, aber nicht ausgenutzte Kreditlinien in Höhe von EUR 46,0 Mio.

Eine ausführliche Kapitalflussrechnung findet sich im Gruppenabschluss auf ▶Seite 92 f. Für die Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung verweisen wir auch auf Erläuterung Nummer 37 des Gruppenanhangs.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

- _ Risiken aus der Corona-Krise schwer einschätzbar
- _ Frühzeitige Identifikation von Chancen und Gefährdungen
- _ Aktives Risikomanagement fortgesetzt

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 vermögensmehrnde 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.

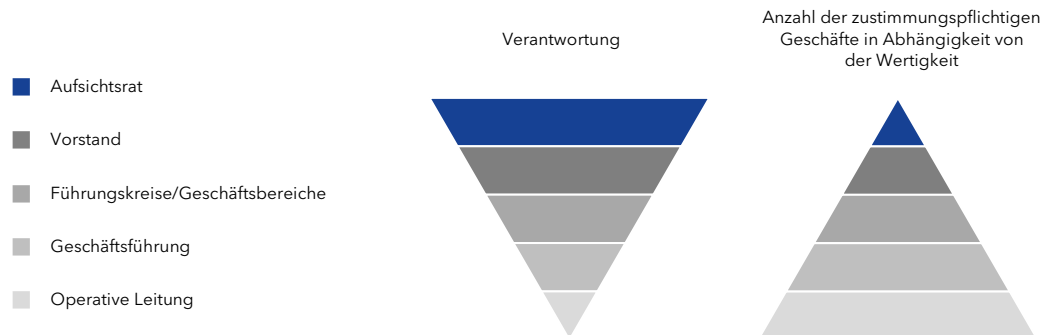
Die strategische Ausrichtung der national sowie international tätigen BLG-Gruppe zeichnet sich zudem durch einen hohen Diversifikationsgrad aus. So führen die drei Geschäftsbereiche mit einer Vielzahl an darunter angebotenen Geschäftsfeldern zu einer gewissen Unabhängigkeit. Bedeutende Investitionen 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 DER BLG-GRUPPE



Damit wir unsere Zielsetzungen, gemessen am Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT), 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 Steuerungsprozess, 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 den Zentral- bzw. Stabsbereichen 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 heutiger 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.

Das Finanzrisikomanagement wird durch den Bereich Treasury verantwortet, dessen Aufgaben und Ziele in einer durch den Vorstand verabschiedeten Richtlinie dargestellt sind. Zentrale Aufgabe neben dem Liquiditätsmanagement und dem Abschluss von Finanzierungen ist die Minimierung der finanziellen Risiken auf Gruppenebene. Hierzu zählen die Erstellung und Analyse

von Finanzierungs- und Sicherungsstrategien sowie der Abschluss von Sicherungsinstrumenten.

Die sich aus den Finanzinstrumenten ergebenden wesentlichen Risiken der Gruppe bestehen aus Ausfallrisiken, Fremdwährungsrisiken, Liquiditätsrisiken und Zinsänderungsrisiken. Der Vorstand verabschiedet Richtlinien zum Risikomanagement für jedes dieser Risiken, die im Folgenden dargestellt werden, 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 eine optimierte Liquiditätssicherheit und die Aufrechterhaltung einer optimalen Kapitalstruktur, um die Kapitalkosten im Allgemeinen und das Refinanzierungsrisiko im Speziellen langfristig zu reduzieren.

Die BLG-Gruppe überwacht ihr Kapital auf Basis der Eigenkapitalquote und des Verschuldungsgrads, berechnet aus dem Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA. Es bestehen Zusicherungen an alle Partnerbanken nach Gleichbehandlung und der Change-of-Control-Klausel.

Die Strategie bestand im Jahr 2019 weiterhin darin, sich den Zugang zu Fremdmitteln zu vertretbaren Kosten zu sichern.

Beschreibung der wesentlichen Merkmale des Internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess nach § 315 Absatz 4 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 Fachbereiche Controlling, Finanzen und Rechnungswesen beauftragt, die unter einer Leitung eng verzahnt und prozessorientiert arbeiten.

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 der durch Wirtschaftsprüfungsgesellschaften geprüften, standardisierten, Excel-basierenden Reporting Packages, die mittels flexiblen Uploads 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. 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 zugrunde liegenden 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 den Gruppenanhang werden im Wesentlichen aus dem Konsolidierungssystem EC-CS entwickelt und durch weitere Informationen der Tochtergesellschaften ergänzt.

Für das Tax Accounting wird eine neu eingeführte, spezielle Software verwendet. 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

Beeinflussung durch Corona-Krise

Die Corona-Krise wird sich auf alle Geschäftsbereiche und Geschäftsfelder der BLG-Gruppe spürbar auswirken. Die im nachfolgenden genannten Chancen gelten auch vor dem Hintergrund der Corona-Krise, werden aber erst verzögert wirken. In den folgenden Darstellungen wird auf eine wiederholte Nennung der Auswirkungen durch die Corona-Krise verzichtet.

Unser Geschäftsmodell

Die BLG LOGISTICS als internationale Gruppe ist mit ihren drei Geschäftsbereichen und den Geschäftsfeldern 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. Eine hohe Priorität hat auch die Entwicklung von innovativen Lösungen für unsere Kunden im Rahmen von zukunftsweisenden Forschungsprojekten. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den Abschnitt „Forschung und Entwicklung“ auf ▶Seite 48.

In den unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern wollen wir auch in Zukunft die Chancen, die sich uns eröffnen, optimal nutzen. Basis dafür ist weiterhin unser 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 kombiniert mit weiteren Automatisierungs- und Digitalisierungsaktivitäten in Deutschland bzw. Europa. Die Geschäftsfelder profitieren von einem weiterhin anhaltenden Wachstumsmarkt, da unsere Kunden durch verstärktes Outsourcing ihre eigenen Kostenstrukturen verbessern bzw. flexibler gestalten wollen. Die Geschäftsfelder profitieren dabei auch von einer stabilen Binnenwirtschaft und Konsumausgaben der Verbraucher in Deutschland.

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 2019 haben sich die nautischen Probleme der nachhaltig steigenden Anzahl immer größer dimensionierter Containerschiffe insbesondere am Standort Hamburg nicht verbessert. Mit dem zwischenzeitlich erfolgten Beginn der Maßnahmen zur Fahrrinnenanpassung der Elbe werden sich die nautischen Schwierigkeiten im Zuge der Verbreiterung und Vertiefung der Fahrrinne ab dem zweiten Halbjahr 2020 etwas relativieren. Sollte die eine oder die andere - oder beide - Maßnahmen noch scheitern oder sich weiter verzögern, kann dies nicht unerhebliche negative Auswirkungen auf die zukünftige Umschlagsentwicklung an diesen Standorten haben.

Mit dem einzigen deutschen Tiefwasserhafen, dem EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven, und dessen Fazilitäten für die Abfertigung von Containerschiffen mit entsprechenden Tiefgängen kann die EUROGATE-Gruppe ihren Kunden jedoch eine hervorragende Alternative bieten.

Strategische Chancen

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

Die BLG LOGISTICS hat über die vergangenen Jahre entsprechende Erfahrungen und Know-how insbesondere in der Abwicklung von logistischen Großprojekten gesammelt und dieses Wissen kontinuierlich auf eine steigende Anzahl an Kunden und Standorten ausgewei-

tet, um in diesem Bereich auch zukünftig für ihre Kunden ein kompetenter innovativer Ansprechpartner zu sein.

In 2019 ist es dem Geschäftsbereich CONTRACT gelungen, ertragsstarke langjährige Bestandskunden durch Vertragsverlängerung an sich zu binden. Im Bereich der Fashionlogistik konnten weitere neue Kunden erfolgreich akquiriert werden. Basierend auf dieser Entwicklung sehen wir weiterhin gute Chancen für die Zukunft und verfolgen das Ziel, logistische Aktivitäten im Bereich E-Commerce weiter auszubauen, die gesamte Wertschöpfungskette in diesem Bereich weiterzuentwickeln und mögliche Beteiligungen und Akquisitionen voranzutreiben.

Geschäftsbereich CONTRACT: Bündelung der speditionellen Aktivitäten unter neuem Management

Im Jahr 2018 wurden die Aktivitäten der speditionellen Dienstleistungen unter der einheitlichen Gesellschaft BLG International Forwarding GmbH & Co. KG im Geschäftsbereich CONTRACT zusammengefasst. Neben den damit verbundenen - insbesondere vertrieblichen - Synergien wurde nun zum Ende des Geschäftsjahres 2019 dieses Geschäftsfeld unter die Leitung eines neuen Managements gestellt. Dies wird die vertrieblichen Aktivitäten weiter stabilisieren und ausbauen und die Integration in die BLG-Gruppe weiter vorantreiben. Darüber hinaus soll die Etablierung einer eigenständigen Speditions-Organisation von Überseeaktivitäten, in denen die BLG-Gruppe bereits aktiv ist, konzeptionell geprüft werden.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE: Implementierung eines „Zero-Emission-Terminal“ als Pilot am Standort Hamburg, Ausbau des ersten Standorts zum Terminal für E-Autos, Optimierung von Flächen und Kapazitätsnutzung, Verbesserung des Steuerungsprozesses für Verbesserung der Produktivitäten und Aufbau stetiger Geschäftsbereichsentwicklung

Unsere Kunden setzen mit dem Bau von Elektrofahrzeugen auf eine nachhaltige und umweltfreundlichere Zukunft. Elektromobilität ist der Schlüssel zu klimaneutraler Mobilität.

In konsequenter Fortführung der vereinbarten Klimaschutzziele steht die Implementierung eines „Zero-Emission-Terminal“ am Standort Hamburg als Pilot für das Geschäftsfeld Autoterminal an. Weiterhin sind der

Ausbau und die Schaffung von notwendiger Infrastruktur für E-Mobilität im Fokus. Zu diesem Zweck wird der Standort Dodendorf als erster Standort im Netzwerk der Inlandterminals zu einem Terminal für E-Autos ausgebaut.

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE hat 2018 begonnen, die Funktion des Netzwerkmanagements aufzusetzen. Zusätzlich wurde die Funktion des Business Developments implementiert, die neben dem Fokus der Weiterentwicklung unseres Dienstleistungsportfolios mit bestehenden und neuen Kunden auch die stetige Entwicklung des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE im Fokus hat. Die Funktionen sind inzwischen ebenso wie der Vertrieb als Querschnittsfunktion zu den Geschäftsfeldern des Geschäftsbereichs etabliert.

Zur Verbesserung der netzwerkübergreifenden strategischen Planung aller Bedarfe (Fahrzeugmengen) und Kapazitäten (Flächen, Ladekapazitäten, Betriebsmittel etc.) im Geschäftsbereich wurde ein Bedarfs- und Kapazitätsmanagement (BKM) in der Version 1.0 eingeführt. In 2020 wird dieses BKM in die Version 2.0 hin weiterentwickelt und mit Kosten-Erlös-Strukturen verknüpft.

Um die heterogenen Planungs- und Steuerungsprozesse künftig effizienter gestalten zu können und die Produktivität zu erhöhen, werden in 2019 getroffene Maßnahmen und Anforderungen zu einer Harmonisierung der Prozesse in einem Leitstandstool umgesetzt und weitergeführt.

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. Dies haben wir bereits übertroffen. Motiviert durch diesen Erfolg haben wir uns neue weitreichendere Ziele gesetzt und wollen bis 2030 unsere eigenen Treibhausgasemissionen gegenüber 2018 absolut gemessen um mindestens 30 Prozent, die entlang unserer Lieferkette um 15 Prozent senken. Damit werden wir 2030 ein klimaneutrales Unternehmen sein.

Weiterhin steht das Thema Beleuchtung im Fokus. So wird das Großprojekt am AUTOMOBILE-Standort Bremerhaven in 2020 finalisiert. Dann sind dort die komplette Flächen-, Parkregal- und Hallenbeleuchtung auf

LED umgerüstet. Bereits für 2019 lässt sich für den Standort eine erhebliche Stromersparnis erkennen.

Für weitere Informationen verweisen wir auch auf unseren Nachhaltigkeitsbericht 2019.

Risiken

Starke Auswirkungen durch Corona-Krise

Die Corona-Krise wird sich auf Mengen und Ergebnisse aller Geschäftsbereiche und Geschäftsfelder der BLG-Gruppe deutlich negativ auswirken. Die ursprünglichen Erwartungen für das Geschäftsjahr 2020 werden nicht erreicht werden können. Über unsere heutigen Einschätzungen informieren wir in unserem Prognosebericht ab ▶Seite 75. Die im folgenden erläuterten Risiken haben auch vor dem Hintergrund der Corona-Krise Bestand. Auf eine wiederholte Nennung der Auswirkungen der Corona-Krise wird zugunsten der Übersichtlichkeit weitgehend verzichtet.

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 zwischen 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 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 nach sich ziehen. 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 im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert und zu einer ersten Entlastung der Transportströme in Europa geführt. Diese leichte Verbesserung hat derzeit noch keinen positiven Effekt auf den Wert der strategischen Investitionen des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE in diesem Marktsegment.

Marktrisiken

Bedrohung von Marktposition und Wettbewerbsvorteilen

Unser besonderes Augenmerk im Geschäftsbereich AUTOMOBILE gilt weiterhin dem Wettbewerb mit den Autoterminalbetreibern in den Westhäfen und die zunehmende Bedeutung der Ostseehäfen im Short Sea Transport. .

Die vertraglich vereinbarten Preise im Seehafenumschlag gepaart mit dem unverändert starken Wettbewerbsdruck als auch die veränderte Relation von Export- zu Importgeschäft mit entsprechenden Folgewirkungen für die Beschäftigung am Standort Bremerhaven stellen für uns anhaltende Herausforderungen dar.

Durch die zunehmende Beteiligung von Reedern an Seehafenterminals an der Ostsee kann es durch interne Optimierung der Reeder zu weiteren Verlagerungen von Transshipmentvolumen zulasten des Seehafenterminals Bremerhaven kommen.

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

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 Großkunden. Die durchgeführten Logistikleistungen sind dort in der Regel personalintensiv. Zudem herrscht ein erheblicher Preisdruck seitens der Kunden. Diesen Herausforderungen begegnen wir durch umfangreiche kundenindividuelle Optimierungen, längere Vertragslaufzeiten und den kontinuierlichen Aufbau des Kundenstamms.

Im Geschäftsbereich CONTAINER wirken sich neben den gesamtwirtschaftlichen Trends 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 wie in den vergangenen Jahren auch

- 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.

Nach dem zum 1. April 2020 bevorstehenden Wechsel von Hyundai Merchant Marine (HMM) von der 2M-Allianz zur THE Alliance werden auf der Kundenseite drei Großkonsortien das Marktgeschehen dominieren:

- 2M mit den Einzelreedern Maersk und MSC;
- OCEAN Alliance mit den Einzelreedern COSCO Shipping, CMA CGM, EVERGREEN und OOCL;
- THE Alliance mit den Einzelreedern Hapag-Lloyd, YANGMING, HMM und ONE.

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 weiterer Kostenreduzierungen bei den Containerterminals sowie von Maßnahmen zur Standardisierung und Automatisierung.

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 Auswirkungen des Coronavirus auf die Weltwirtschaft werden erheblich sein und aktuell noch nicht abgesehen werden.

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 Entwicklungen 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.

Durch das Bündeln von Kompetenz und Infrastruktur für jegliche Schwerlastgüter im Geschäftsfeld XXL Logistics werden die in den Vorjahren getätigten Investitionen effizient ausgelastet und weitere Märkte können erschlossen werden.

Politische, rechtliche und soziale Risiken

Rechtliches und politisches Umfeld

Es 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.

Durch den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union („Brexit“) und dem Binnenmarkt kann nicht ausgeschlossen werden, dass dieses ebenfalls negative Auswirkungen auf die von der BLG LOGISTICS betreuten Kunden und deren Warenströme hat.

Die wegen der in den vergangenen Jahren durch den Russland-Ukraine-Konflikt ausgelösten Handelsembargos eingetretenen wirtschaftlichen Einbußen und Verluste, insbesondere für den Geschäftsbereich AUTOMOBILE, haben sich insbesondere im letzten Geschäftsjahr ins Gegenteil umgedreht und es ist eine Erholung eingetreten. Inwieweit die zukünftige Entwicklung Auswirkungen auf die BLG LOGISTICS im osteuropäischen Raum haben wird, kann noch nicht abschließend beurteilt werden. Das verantwortlich zuständige Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa innerhalb des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE legt hierauf weiterhin einen besonderen Fokus.

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 haben 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 2019, 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 teilweise zu hohen Schadenersatzforderungen geführt.

Leistungs- und Infrastrukturrisiken

Risiken aus Geschäftsbeziehungen

In allen operativen Geschäftsbereichen ist durch die enge Kundenbindung und die 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 aktive 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 Umschlagsgерäte 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 durch 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 Leiharbeitnehmeranteil 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. Hierfür haben wir entsprechende Vorsorge getroffen.

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 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 Mitarbeiterfluktuation begrenzen wir durch frühzeitige Nachfolgeplanungen.

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.

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 Leiharbeitnehmer 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. Darüber hinaus besteht in den Geschäftsbereichen AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER eine Versicherung gegen Cyberrisiken, da trotz der aufwendigen Sicherungsmaßnahmen ein wirtschaftlicher Schaden durch eine Cyberattacke nicht ausgeschlossen werden kann.

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 die erwarteten Ausfälle, die auf Basis der historischen Ausfallquoten der letzten fünf Jahre, angepasst um Schätzungen des Managements in Bezug auf die zukünftige Ent-

wicklung des wirtschaftlichen Umfelds, ermittelt 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 derzeit ausschließlich bei Banken gehalten werden, denen internationale Ratingagenturen eine hohe Bonität bescheinigt haben, die über einen Haftungsverbund eine hohe Sicherheit ausweisen und/oder bei denen über langfristig aufgenommene Darlehen Aufrechnungsmöglichkeiten bestehen.

Fremdwährungsrisiko

Mit geringfügigen Ausnahmen operieren die Gruppengesellschaften in der Eurozone und fakturieren ausschließlich in Euro. Insofern kann lediglich in Einzelfällen, zum Beispiel durch ausländische Dividendeneinkünfte oder Einkauf von Lieferungen und Leistungen im Ausland, ein Währungsrisiko entstehen. Zur Absicherung gegen das Fremdwährungsrisiko aus einem im Rahmen der Gruppenfinanzierung ausgereichten variablen USD-Darlehen wurde ein Zinssatz- und Währungsswap abgeschlossen.

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.

Es bestehen Zusicherungen an alle Partnerbanken nach Gleichbehandlung und der Change-of-Control-Klausel.

Unter Berücksichtigung der großen Unsicherheitslage hinsichtlich der Corona-Krise gehen wir auf Basis der zurzeit möglichen Abschätzungen für das Geschäftsjahr 2020 davon aus, dass die Liquidität der BLG-Gruppe trotz der pandemie-induzierten Belastungen ausreichen wird, um jederzeit den fälligen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

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 wurde vor dem Hintergrund des niedrigen und für Investitionen attraktiven Zinsniveaus ein Teil des Finanzierungsbedarfs der kommenden Jahre durch Vereinbarung von Forward-Zinsswaps abgesichert. Es ist geplant, hierbei Darlehen in einem Volumen von insgesamt bis zu EUR 90 Mio. in Tranchen von bis zu je EUR 15 Mio. innerhalb von sechs Jahren, begonnen im Jahr 2019, bei Partnerbanken aufzunehmen. Weitere Informationen hierzu sind im Gruppenanhang in Erläuterung Nummer 32/Abschnitt „Derivative Finanzinstrumente“ dargestellt.

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. Marktinsänderungen 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.

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 Erläuterung Nummer 32.

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 anhaltenden Staatsschuldenkrisen in den USA und Europa sowie den geopolitischen Unruhen mit ihren Auswirkungen auf die Realwirtschaft. Die Auswirkungen des Coronavirus auf die Weltwirtschaft werden erheblich sein und können aktuell noch nicht abgesehen werden.

Beurteilung der Gesamtrisikosituation

Die Risikostruktur der BLG LOGISTICS hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich geändert. Durch den zum Jahresende 2019 bekannt gewordenen Coronavirus werden sich zukünftig erhebliche Beeinträchtigungen in den weltweiten Warenströmen und somit auch in den logistischen Prozessen und Dienstleistungen ergeben. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die damit im Zusammenhang stehenden Lieferketten der Kunden der BLG-Gruppe bestehen derzeit hohe Unsicherheiten. Für das Geschäftsjahr 2020 ist daher von temporär stark rückläufigen Volumen auszugehen. Die Corona-Krise wird sich deutlich auf die wirtschaftliche und finanzielle Lage der BLG-Gruppe auswirken. Wir haben die voraussichtlichen Auswirkungen bewertet und notwendige Schritte eingeleitet. Nach unserer Einschätzung ist die BLG-Gruppe damit gut aufgestellt, um den Herausforderungen aus dieser Krise zu begegnen.

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 und der jetzt eingetretenen Corona-Pandemie lassen sich gegenwärtig unter Berücksichtigung der bereits eingeleiteten Maßnahmen keine Anzeichen für bestandsgefährdende strategische oder operative Risiken für die künftige Entwicklung ableiten.

PROGNOSEBERICHT

- _ Hohe Unsicherheit in der Weltwirtschaft aufgrund der Corona-Krise
- _ Weiterer Verlauf noch nicht absehbar
- _ Deutlicher Rückgang des EBT erwartet

Ausrichtung der Gruppe in der Zukunft

Beibehaltung des Geschäftsmodells

Eine grundlegende Änderung unseres Geschäftsmodells ist aktuell nicht geplant. Ein strategischer Schwerpunkt wird auf den weiteren Ausbau der Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und 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, Nutzung der Chancen, die sich aus der Digitalisierung ergeben, sowie stringentes Kostenmanagement die Produktivität in allen Bereichen zu verbessern.

Erwartete wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Weltwirtschaft geprägt von der Corona-Pandemie

Vor Beginn der Corona-Krise wurde erwartet, dass die Weltkonjunktur im Geschäftsjahr 2020 wieder leicht anziehen und sich dadurch die gesamtwirtschaftliche Produktion wieder etwas beleben würde. Bei den Stimmungsindikatoren der Industrie und bei den Auftrags-eingängen zeichnete sich zuletzt eine Bodenbildung ab. Das Institut für Weltwirtschaft Kiel (IfW Kiel) erwartete mit 3,1 Prozent eine leicht geringere Zuwachsrate der Weltwirtschaft als in 2019. Die im Februar 2020 auch in Deutschland massiv eingetretene Corona-Krise wirkt sich hingegen bereits jetzt deutlich auf die Weltwirtschaft und die globalen Warenströme aus. Der weitere Verlauf kann noch nicht abgesehen werden. Deutlich wird jedoch, dass die Auswirkungen erheblich größer als die der Wirtschaftskrisen und Naturkatastrophen vergangener Jahrzehnte sein können.

Andere Unsicherheiten für die Prognose geraten durch die Corona-Pandemie in den Hintergrund, können sich aber ebenfalls zusätzlich auf die Weltwirtschaft auswirken. Ob und wann eine Einigung auf ein Handelsabkommen zwischen den USA und China tatsächlich kommt, ist genauso offen wie die Frage, ob die bereits bestehenden Handelsbeschränkungen wieder aufgehoben werden. Gleichzeitig verstärken sich auch die handelspolitischen Spannungen zwischen der EU und den USA. Eine Einführung von Strafzöllen zum Beispiel auf Autos oder Autoteile aus der EU würde die exportorientierte deutsche Wirtschaft empfindlich treffen.

Weitere Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Entwicklung bestehen unter anderem durch politische Risiken, wie ein Generalstreik in Frankreich, die Unklarheit darüber, ob die italienische Regierung bis 2023 Bestand haben wird und nicht zuletzt die Unsicherheiten hinsichtlich des Brexit, da die zukünftigen Beziehungen noch ausgehandelt werden müssen.

Vor dem genannten Hintergrund ist für die deutsche Konjunktur mit einem Rückgang zu rechnen. Das IfW Kiel geht je nach Szenario davon aus, dass sich das deutsche Bruttoinlandsprodukt 2020 aufgrund der Corona-Krise zwischen 4,5 und 9,0 Prozent reduzieren wird. Das wird sich auch auf den jahrelangen Aufwärtstrend bei der Beschäftigung auswirken und es wird zu vermehrtem Stellenabbau und Kurzarbeit kommen. Das allgemein niedrige Zinsniveau wird voraussichtlich auch im Jahr 2020 anhalten.

Ein binnenwirtschaftliches Risiko der Exportnation Deutschland wird auch in der Frage bestehen, ob die Automobilindustrie den aktuellen Herausforderungen gerecht werden kann. Des Weiteren ist auch hier die Produktion durch die Corona-Krise extrem belastet. Da die Kfz-Industrie und deren Zulieferer einen hohen Anteil an der Industrieproduktion haben, würde bei einem Beschäftigungsabbau der private Konsum getroffen werden.

Quellen dieses Abschnitts:
IMK, IMK Report Nr. 154, Dezember 2019
IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte, Nr. 61 (2019|Q4)
IfW Kiel, Update Konjunkturbericht vom 19.03.2020
Tagesschau.de vom 23.03.2020, 11:48 Uhr "Corona-Krise könnte Hunderte Milliarden kosten"

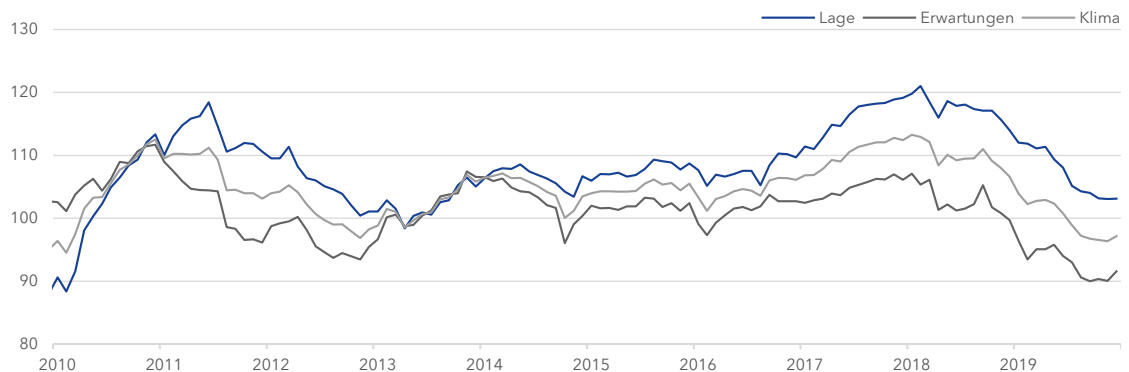
Logistikbranche massiv betroffen durch Corona

Schaute die Logistikbranche dem Jahr 2020 noch tendenziell positiv entgegen, so hat auch hier die Corona-Krise die Erwartungen grundlegend geändert. Da in Zeiten von Corona deutlich weniger produziert wird, wird folglich auch weniger transportiert.

Konkret entstehen dadurch unter anderem folgende Herausforderungen für die Logistikdienstleister:

- Zusätzliche Schutzmaßnahmen machen die Logistik teurer
- Durch Werkschließungen der Autoindustrie fallen Verkehre und Umschlagsvolumen weg
- Basis für notwendige Investitionen bricht weg
- Ungleichgewichte im Güterverkehr an den Seehäfen und somit entstehende Mehrkosten
- Kontraktlogistik leidet durch ausgesetzte Produktion der Hersteller und der allgemeinen konjunkturellen Nachfrage
- Mitarbeiterengpässe durch Corona-Vorsorge

GESCHÄFTSKLIMA LOGISTIKDIENSTLEISTER (Quelle: BVL; 100 = Normalniveau)



Das Geschäftsklima der Logistikdienstleister setzte in 2019 den Ende 2018 begonnenen Abwärtstrend fort und liegt, laut ifo-BVL-Logistikindikator, zum Jahresende 2019 unter der neutralen 100er-Marke. Die Nachfrageerwartungen für die nächsten Monate waren nur noch knapp im expansiven Bereich. Brexit, schwelende Handelskonflikte, zunehmender Protektionismus und dirigistische Eingriffe der Staaten in wirtschaftliches Handeln trübten die Erwartungen entsprechend ein.

Die Corona-Krise wird auch die Logistikbranche im Jahr 2020 erheblich in Mitleidenschaft ziehen. Derzeit kann noch nicht verlässlich abgesehen werden, wie drastisch die Auswirkungen sein werden.

Dennoch wird die Logistikbranche auch künftig von einer starken, exportorientierten deutschen Industrie und

dem sehr guten Logistikstandort Deutschland profitieren. Bis zur Umsetzung des verabschiedeten Bundesverkehrswegeplans 2030 bleibt die Aufrechterhaltung der Infrastruktur eine weitere große Herausforderung.

Neben den wesentlichen Treibern E-Commerce und Fachkräftemangel sollte in der Logistikbranche auch beim Thema Digitalisierung langsam Fahrt aufgenommen werden.

Quellen dieses Abschnitts:
DVZ Deutsche Logistik-Zeitung vom 22.01.2020
BVL Logistik-Indikator, 4. Quartal 2019, 16. Dezember 2019 inkl. Kommentierung
BVL, Versorgungssicherheit garantieren, Kostentreiber erkennen, Systeme schützen vom 23.03.2020 (www.bvl.de)
SCI Verkehr, SCI Logistikbarometer, Dezember 2019
Pressemitteilung Fraunhofer IIS vom 23.10.2019

Entwicklung der BLG-Gruppe im folgenden Jahr

Massive Beeinflussung durch Corona-Krise

Aufgrund des nicht vorhersehbaren Voranschreitens der Corona-Pandemie und der aktuell nicht absehbaren Auswirkungen auf Weltwirtschaft, globale Handelsströme und Kunden der BLG-Gruppe besteht aktuell sehr hohe Unsicherheit. In diesem Umfeld ist eine zuverlässige Prognose für die Geschäftsentwicklung der BLG-Gruppe im Jahr 2020 nicht möglich. Sicher ist jedoch, dass die ursprünglichen Erwartungen für das Geschäftsjahr 2020 nicht erreicht werden können. In den folgenden Darstellungen der einzelnen Geschäftsbereiche und -felder wird zugunsten der Übersichtlichkeit auf wiederholte Nennung der Auswirkungen auf Volumen und Ergebnisse weitgehend verzichtet.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Geschäftsfeld Seehafenterminals

Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE wird der Import und Export bestimmend für das Volumen in den Seehäfen bleiben. Die Planung für 2020 beinhaltet ein Umschlagsvolumen auf dem Niveau von 2019. Durch die Corona-Pandemie gehen wir aktuell von einem stark rückläufigen Volumen aus.

Die Fahrzeugbestände auf den Terminals Bremerhaven und Cuxhaven werden sich voraussichtlich auf einem hohen Niveau bewegen. Um die Prozesse noch effizienter zu gestalten und zur optimalen Steuerung der Flächen- und Transportkapazitäten werden diverse Planungs- und Steuerungssysteme aufgebaut und gehen im Jahr 2020 produktiv.

Geschäftsfeld XXL Logistics

Wir gehen davon aus, dass sich das Umschlagsvolumen in diesem Geschäftsfeld erneut auf einem niedrigen Niveau bewegen wird. Dies betrifft sowohl den Umschlag in Bremerhaven, als auch den Umschlag im Neustädter Hafen in Bremen. Wir arbeiten daran, die Wertschöpfungstiefe durch die Übernahme zusätzlicher Aktivitäten (z.B. das Verpacken nicht rollender Güter) weiter zu erhöhen.

Der Bereich Windenergie wird weiterhin auf niedrigem Niveau verlaufen. Großprojekte für den Aufbau von Offshore-Windparks in der Nord- und Ostsee, die logistisch abgewickelt werden können, sind kurzfristig nicht

vorhanden. Das Geschäft wird daher aus dem Verleihgeschäft von SPMTs (Self-Propelled Modular Transporter) bestimmt. Restrukturierungsmaßnahmen werden geprüft.

Geschäftsfeld Inlandterminals

Aufgrund der – durch die Corona-Krise zusätzlich verschärften – schwierigen Marktlage für Neufahrzeuge in Deutschland und Westeuropa wollen wir die Bearbeitung von jungen Gebrauchtfahrzeugen sowie Flottenkunden im Mobilitätssegment in unseren Inlandterminals weiter ausbauen. So kann ein Rückgang an Mengen der Neufahrzeuge durch eine höhere technische Wertschöpfung teilweise kompensiert werden.

Am Standort Hamburg werden wir 2020 damit beginnen, unseren Terminal zu einem „zero-emission-terminal“ auszubauen. Die Fertigstellung dieses Pilotprojekts für die BLG ist für 2025 avisiert.

Geschäftsfeld Autotransporte

Für 2020 gehen wir von einer deutlichen Reduzierung des Transportvolumens für Neufahrzeuge auf der Straße aus. Dies werden wir durch die Reduzierung von Leerfahrten, die auf der Basis der Analyse der Verkehrsströme erreicht wird, teilweise kompensieren.

Ein weiterer Engpassfaktor im Geschäftsfeld wird der anhaltende Fachkräftemangel und damit die Anzahl der verfügbaren Lkw-Fahrer sein. Des Weiteren besteht durch den großen Wettbewerb ein anhaltender und permanenter Preisdruck.

Im Bereich Spedition erwarten wir neben der Corona-Krise aufgrund von Modellwechsel und Produktionsreduzierungen unserer Kunden einen merklichen Rückgang der Transportvolumen. Mittelfristig wollen wir dies durch einen geplanten Einstieg in die Schwerlastverkehre kompensieren.

Geschäftsfeld AutoRail

Der Produktionsausfall europäischer Automobilwerke wird sich auch auf die Transportvolumen und Ergebnisse auswirken. Das Reparaturgeschäft für Dritte wollen wir weiter ausbauen.

Die ausgereifte Technik der jungen BLG-Waggonflotte ermöglicht den international flexiblen Einsatz zum Transport sämtlicher Pkw- und SUV-Modelle, hersteller- und länderübergreifend. Derzeit befinden sich rund 1.500 Autotransportwaggons im Besitz der BLG. Spotverkehre in Ergänzung zu vereinbarten Regelverkehren

zählen wegen der herausragenden Funktionalität unserer Waggonen immer wieder zum Portfolio. Abmessungen und Gewichte insbesondere bei den SUV erfordern von der Branche der Schienenlogistik in den nächsten Jahren erhebliche Investitionen in die Waggonflotte. Die BLG hat sich so mit ihrer Flotte für die Zukunft gut aufgestellt.

Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa

Nach dem Verlust des Vertrags für den Umschlag und die Lagerung von Fahrzeugen für einen wesentlichen Kunden im Hafen Bronka (Russland) wird sich die BLG in Russland zukünftig auf den Transport von Fertigfahrzeugen per Lkw konzentrieren.

Generell ist im Osteuropageschäft eine hohe Anspannung durch den steigenden Fachkräftemangel und überproportionale Personal- und Sachkostensteigerungen zu erwarten.

Geschäftsbereich CONTRACT

Für den Geschäftsbereich CONTRACT ergeben sich zusätzlich zu den eingangs erwähnten grundsätzlichen Auswirkungen aus der Corona-Krise weitere Belastungen: Insgesamt steigt der Preisdruck auf die Logistikdienstleister permanent und die Margen nehmen entsprechend ab. Aufgrund eines hohen Wettbewerbs können die Personalkostensteigerungen aus Tarifierhöhungen nicht oder nur im geringen Maße und zeitversetzt 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.

Geschäftsfeld Industrielogistik (Europa)

Der wirtschaftliche Verlauf des Geschäftsfelds Industrielogistik (Europa) wird im Bereich der Logistik für die Automobilindustrie weiter durch die Entwicklung der Fahrzeugmärkte geprägt sein. Am Standort Bremen werden die Hallenkapazitäten, bei deutlich geringeren Volumen, auch 2020 ausgelastet sein.

An unserem neuen Standort in Waiblingen wird das Jahr 2020 noch von Anlaufkosten geprägt sein. Am Standort Wackersdorf wurde der Dienstleistungsvertrag seitens des Kunden nicht verlängert und läuft im April 2020 aus. In Berlin/Brandenburg kann der Wegfall eines Geschäfts weitestgehend durch einen Neukunden kompensiert werden.

An den anderen europäischen Standorten des Geschäftsfelds gehen wir je nach Entwicklung der Auswirkungen durch die Corona-Krise von keinem leichten Jahr aus.

Geschäftsfeld Industrielogistik (Übersee)

Für 2020 hatten wir erwartet, dass unsere jüngsten Neugeschäfte in den USA an den Standorten Spartanburg, Charleston und Atlanta die Entwicklung des Geschäftsfelds beleben werden. In Folge von Produktionsstillständen aufgrund der Corona-Krise gehen wir aber hier, wie auch an den Standorten in Malaysia und Indien, von einer angespannten Geschäftsentwicklung aus.

Am Standort Südafrika erwarten wir einen deutlich rückläufigen Ergebnisbeitrag. Dies ist begründet durch die zunehmend gesamtwirtschaftliche Abschwächung, den Verlust eines Geschäfts am Standort und die erschwerten kompensatorischen Maßnahmen aufgrund von einem regressiven Automobilmarkt und signifikanten Wechselkursschwankungen.

Geschäftsfeld Handelslogistik

Die Entwicklung des Geschäftsfelds Handelslogistik im Geschäftsjahr 2020 wird von reduzierten Volumen aufgrund der Corona-Krise, der Umsetzung von Großprojekten und der Restrukturierung und Sanierung des Standorts Hörsel (Bereich Textillogistik) geprägt sein.

Die Kapazitäten am Standort Hörsel konnten in 2019 weitestgehend gefüllt werden. Nach Verlust eines Ankerkunden in 2018 wird eine sukzessive Ergebnisverbesserung aus Restrukturierungsmaßnahmen, Flächenoptimierungen und Bestandsgeschäften erwartet.

Der Standort Melle wird zum 30. Juni 2020 aufgelöst.

Geschäftsfeld Spedition

Das Geschäftsfeld Spedition ist in Deutschland mit neun Niederlassungen vertreten. Durch die organisatorische Anpassung der Führungsstruktur und die Umstrukturierung in der Vertriebsorganisation geben wir den Standorten zukünftig mehr Verantwortung verbunden mit der Erwartung, dadurch Ergebnisverbesserungen zu erreichen. Dabei wird das in 2020 reduzierte Transportvolumen aufgrund der Corona-Krise gegenläufig wirken.

Geschäftsbereich CONTAINER

Auch auf den Geschäftsbereich CONTAINER wird sich die Corona-Krise insbesondere durch deutlich reduzierte Volumen und hohe Ungleichgewichte in den Verkehren auswirken.

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

Nach der ab dem vierten Quartal beginnenden allgemeinen Abschwächung der Umschlagsmengen wurden im Zuge der turnusmäßigen Fahrplanänderungen zwischenzeitlich weitere Veränderungen bei den Liniendiensten angekündigt. So werden der ME1-Dienst der 2M-Allianz sowie der FAL 3-Dienst der OCEAN Alliance den Standort Hamburg ab Frühjahr 2020 nicht mehr anlaufen. Die vorerwähnten Dienste haben neben Transshipment-Mengen nicht unerhebliche lokale Ladungsmengen an den Standort Hamburg transportiert, die sich nunmehr im Hamburger Markt neu verteilen. Dabei gehen wir jedoch davon aus, dass zumindest die lokalen Mengen des ME1-Dienstes auf andere Dienste der 2M-Allianz (z.B. den AE 7) verlagert werden. Unabhängig davon konnte im Februar 2020 der FAL 1-Dienst der OCEAN Alliance erfolgreich akquiriert werden. Dieser Dienst wird ab Mai 2020 am Standort Hamburg abgefertigt werden.

Nachdem der EUROGATE Container Terminal Bremerhaven bereits zu Beginn des Vorjahres vier Transatlantik-Dienste des Konsortiums „THE Alliance“ verloren hat, bleibt deren weitere Umschlagsentwicklung unverändert nur schwer absehbar.

In einem von starkem Wettbewerb geprägten Umfeld haben sich die Umschlagsmengen der regelmäßigen Liniendienste am Standort Wilhelmshaven im Geschäftsjahr 2019 auf einem noch niedrigen Niveau stabilisiert. Dies führt für die Gesellschaft unverändert zu Verlusten. Wilhelmshaven ist allerdings vor dem Hintergrund der zunehmenden Schiffsgrößenentwicklung und den damit verbundenen nautischen Einschränkungen der Fahrwässer von Außenweser und Elbe - auch nach Vollzug der dortigen Maßnahmen zur Vertiefung und Verbreiterung - mehr und mehr prädestiniert für die Abfertigung von Großcontainerschiffen.

Neben den standortspezifischen Entwicklungen wird deutlich, dass die Umschlagsentwicklung ab Beginn des Geschäftsjahres 2020 durch den Ende 2019 bekannt gewordenen Coronavirus zusätzlich in noch nicht absehbarem Umfang negativ beeinträchtigt wird. So verzeichnen die chinesischen Häfen nach Angaben von Alphaliner in den ersten Wochen des Jahres bereits einen Umschlagsrückgang von ca. 20 Prozent. Die sich aus der weiteren Entwicklung dieser Thematik daraus insgesamt für den Welthandel bzw. für die Standorte der EUROGATE-Gruppe ergebenden weiteren Auswirkungen können derzeit nicht abgeschätzt werden.

Für den Geschäftsbereich CONTAINER ist die Erreichung einer angemessenen Auslastung des EUROGATE Container Terminals in Wilhelmshaven unverändert von hoher Bedeutung.

In Anbetracht der Tatsache, dass die führenden Containerreedereien in den nächsten Jahren weitere Schiffe mit einer Kapazität von mittlerweile > 23.000 TEU in Betrieb nehmen werden, hat der Standort Wilhelmshaven anhaltend gute Chancen, weitere Liniendienste akquirieren zu können.

Für den Standort Bremerhaven gilt es, in den nächsten Jahren kontinuierlich an der Aufrechterhaltung bzw. der Verbesserung der Wettbewerbsposition und Zurückgewinnung von Umschlagsmengen zu arbeiten.

Das STRADegy-Projekt zur Automatisierung von Straddle Carriern ist weiter vorangeschritten und befindet sich derzeit in der aktiven Testphase. Die Ergebnisse zur Entscheidung über den Einsatz von automatisierten Straddle Carriern im kommerziellen Terminalbetrieb werden voraussichtlich im Laufe des zweiten Quartals 2020 vorliegen.

Angesichts der zuvor beschriebenen Perspektiven sowie der erwartungsgemäß auch für 2020 noch anfallenden Verluste des EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven wird für das Geschäftsjahr 2020 von einem deutlichen Rückgang des Jahresüberschusses für den Geschäftsbereich CONTAINER ausgegangen. Die Erwartung eines deutlich rückläufigen Ergebnisses beruht auch auf der Erwartung deutlich rückläufiger Ergebnisse des EUROGATE Container Terminal Bremerhaven und des EUROGATE Container Terminal Hamburg aufgrund weiter leicht rückläufiger Durchschnittserlöse sowie des Wegfalls der in deren Vorjahresergebnissen enthaltenen einmaligen Ergebniseffekte aus der Auflösung von Rückstellungen. Zusätzlich ist im Vorjahresergebnis ein

einmaliger (anteiliger) Ergebniseffekt aus Anteilsverkäufen in Italien enthalten und die Vorlaufkosten für das Automatisierungsprojekt STRADegy.

Das Ergebnis des Geschäftsbereichs wird dabei unverändert maßgeblich durch das Segment Containerterminals und hier als wesentliche Einflussgrößen durch die Umschlagsmengen und -raten beeinflusst.

Zentralbereiche

Die administrativen Kosten in den Zentralbereichen der BLG werden permanent überprüft. Um den Effizienzanforderungen gerecht zu werden und um unsere internen Prozesse und Systeme zukunftsfähig aufzustellen, werden Ziele wie Digitalisierung und Automatisierung intensiv umgesetzt und weiterentwickelt.

Geplante Investitionen

Wir passen unsere Investitionsvorhaben den sich stetig ändernden Marktgegebenheiten unter besonderer Betrachtung unserer Liquiditäts- und Ertragslage an. Wesentliche Erweiterungs-, Prozessoptimierungs- und Ersatzinvestitionen sind im kommenden Jahr im Geschäftsbereich AUTOMOBILE unter anderem für den kontinuierlichen Austausch von älteren Lkw im Geschäftsfeld Autotransporte vorgesehen. Im Seehafenterminal Bremerhaven liegt der Schwerpunkt der Investitionen in diversen Erweiterungs- und Erneuerungsmaßnahmen von Flächen und Gebäuden sowie der Erneuerung von Umschlagsgeräten im Bereich High & Heavy. Darüber hinaus werden Investitionen im IT-Bereich zur Optimierung des Netzwerks innerhalb des Geschäftsbereichs 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 (zzgl. Zentralbereiche) ist für die notwendigen Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen sowie Investitionen in Prozessoptimierungen ein Investitionsvolumen in der Größenordnung von etwa EUR 135 Mio. geplant.

Die Investitionen werden überwiegend fremdfinanziert.

Gesamtaussage zur voraussichtlichen

Entwicklung der Gruppe

Für das Jahr 2020 bereiten wir uns intensiv darauf vor, dass die Corona-Krise sich massiv auf Volumen, Umsatz und Ergebnis auswirken wird. Dementsprechend wird es kein leichtes Jahr und die BLG-Gruppe wird voraussichtlich mit einem deutlichen Verlust das Geschäftsjahr 2020 abschließen.

Die weiteren zahlreichen Unwägbarkeiten wie dem Handelskonflikt zwischen den USA und China, dem weiteren Verlauf des Brexit, der schwachen Nachfrage nach Investitionsgütern und der „Auto-Krise“ geraten dabei in den Hintergrund, können die Lage aber noch zusätzlich verschlechtern.

PROGNOSE FÜR 2020



EBT
deutlicher
Rückgang



Umsatz
deutlich unter
Vorjahresniveau



EBT-Marge
deutlicher
Rückgang

Die weitere Entwicklung der Corona-Krise kann heute noch nicht abschließend beurteilt werden. Die Auswirkungen auf alle Geschäftsbereiche der BLG-Gruppe werden deutlich spürbar sein.

Wir erwarten aufgrund der beschriebenen Prognosen, für die Geschäftsbereiche AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER einen Umsatzrückgang. Der Gesamtumsatz wird deutlich unter dem Niveau des Geschäftsjahres 2019 liegen.

Nach heutigem Stand erwarten wir für die BLG-Gruppe einen deutlichen Rückgang des EBT und der EBT-Marge. Je länger die stark einschränkenden Maßnahmen durch die Corona-Pandemie andauern, desto stärker wird die negative Auswirkung auf das Ergebnis sein.

Auch unter Berücksichtigung der großen Unsicherheitslage geht der Vorstand auf Basis der zurzeit möglichen Abschätzungen für das Geschäftsjahr 2020 davon aus, dass die Liquidität der BLG-Gruppe trotz der Pandemie-induzierten Belastungen ausreichen wird, um jederzeit den fälligen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

Wir verfolgen auch in der Zukunft das Ziel einer ergebnisorientierten und kontinuierlichen Dividendenpolitik. Entsprechend werden wir die Aktionäre je nach wirtschaftlicher Entwicklung angemessen am Ergebnis beteiligen.

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.