

Gruppenlagebericht

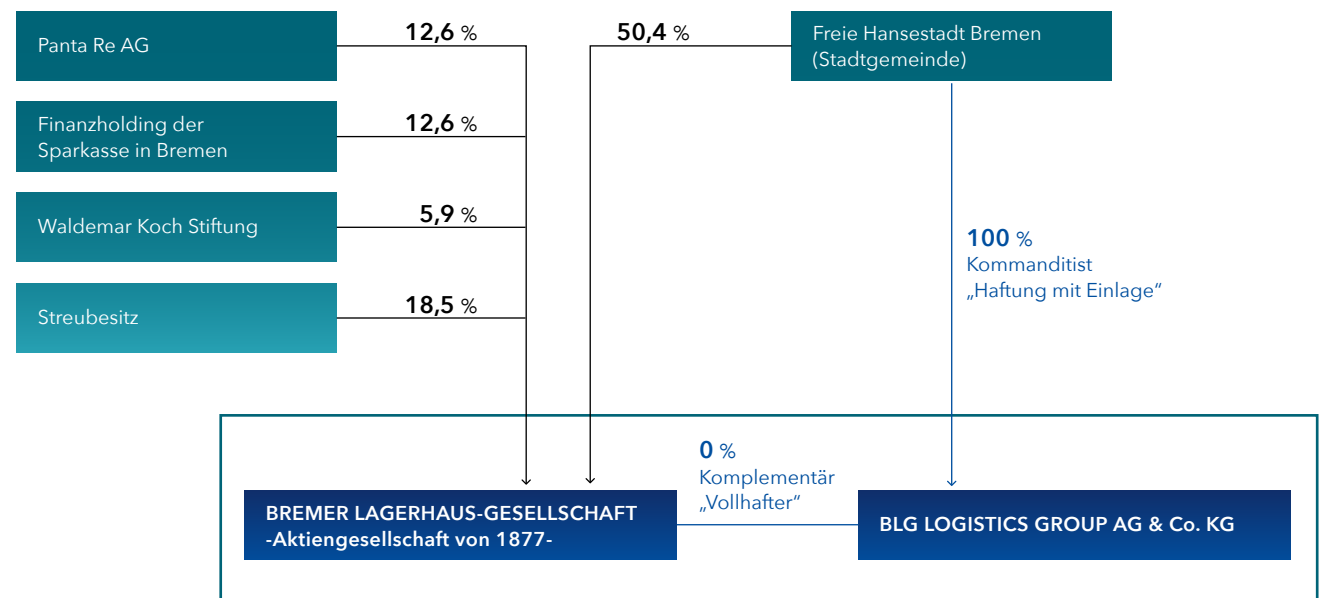
- 54 Grundlagen der Gruppe
- 61 Wirtschaftsbericht
- 74 Chancen- und Risikobericht
- 93 Leitung und Kontrolle
- 95 Prognosebericht

Gruppenlagebericht

Grundlagen der Gruppe

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-Gruppe 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 AktG in eigener Verantwortung und ist Weisungen der Gesellschafter nicht unterworfen.



Rechtliche Gruppenstruktur zum 31. Dezember 2024



Geschäftsmodell und Organisationsstruktur

Die BLG-Gruppe tritt nach außen unter der Marke BLG LOGISTICS auf. BLG LOGISTICS ist ein Seehafen- und Logistikdienstleister mit einem internationalen Netzwerk. Mit fast 100 Gesellschaften und Niederlassungen sind wir in Europa, Amerika, Afrika und Asien präsent. Wir bieten unseren Kunden aus Industrie und Handel komplexe logistische Systemdienstleistungen an.

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 für die drei Geschäftsbereiche AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER ein. Der Vorstand bestimmt die Gruppenstrategie begleitet von strategischen Leitlinien auf Gruppenebene; der Geschäftsbereichsvorstand bestimmt zusammen mit den operativen Leitungen die Geschäftsbereichsstrategie im Rahmen der Gruppenstrategie und ist für das strategische Geschäftsbereichsmanagement 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.

BLG LOGISTICS ist in drei Geschäftsbereichen tätig. Dieser Aufteilung folgt auch die Berichterstattung.

Die Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT sind in Geschäftsfelder bzw. Regionen untergliedert. Die operative Führung der Geschäftsfelder/Regionen, einschließlich der Ergebnisverantwortung, obliegt den jeweiligen Leitern. Die Gruppengeschäftsführung des Teilkonzerns EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG ist für den Geschäftsbereich CONTAINER verantwortlich.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE ist ein führender Technik- und Logistikdienstleister für die internationale Automobilindustrie. Im Geschäftsjahr 2024 wurden in unserem weltweiten AUTOMOBILE-Netzwerk 4,4 Mio. Fahrzeuge umgeschlagen, transportiert oder technisch bearbeitet.

BLG LOGISTICS setzt in diesem Bereich weltumspannend multimodale Verkehrsträger für die Logistik ein und verknüpft individuelle und innovative technische Dienstleistungen miteinander. Die Distribution findet per Lkw, Bahn und Binnenschiff statt. Neben Seehafenterminals in Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg und in Danzig betreiben wir weitere Terminals an Rhein und Donau. Die Stützpunkte unserer Lkw-Flotte erstrecken sich quer durch Europa.

BLG AutoRail ist ein Spezialanbieter für Fahrzeugtransport auf der Schiene und verfügt über 1.500 eigene offene Doppelstock-Waggons, davon 200 Flachwagen. Damit ist die logistische Leistungskette von den Autoherstellern bis zum Endkunden komplett.

Bei uns stehen die Räder niemals still: Konsequenterweise ergänzt der BLG-Geschäftsbereich AUTOMOBILE sein Logistiknetzwerk mit smarten digitalen Lösungen und nachhaltigen Konzepten für klimafreundliche Transporte.

Geschäftsbereich CONTRACT

Der Geschäftsbereich CONTRACT managt komplexe Projekte und bietet unseren Kunden verlässliche Logistiklösungen an. Der Schwerpunkt unseres Know-hows und unserer Erfahrung liegt in der Beschaffungs-, Produktions- und Distributionslogistik sowie in der Retouren- und Ersatzteillogistik. Wir lagern, transportieren, verpacken und entpacken, wickeln konventionelle Bestellungen, E-Commerce-Themen und auch vielfältige Mehrwertdienstleistungen ab.

Als Logistikarchitekt planen, konzeptionieren, realisieren und betreiben wir kundenspezifische Logistiklösungen. Dies können hochautomatisierte Logistikzentren oder manuelle Inhouse-Abwicklungen sein. Projektmanagement ist unsere Kernkompetenz, das Thema Nachhaltigkeit und eine vereinbarte, verlässliche Qualität haben dabei für uns höchste Priorität.

Unsere Kunden sind starke Marken aus Industrie und Handel, mittelständische Unternehmen und die großen deutschen sowie viele internationale Automobilhersteller. An mehr als 40 Standorten in Europa und Übersee arbeiten



wir in eigenen Logistikzentren sowie in den Produktionsbereichen und Werken unserer Kunden. Ob Autoteile, Eisenbahnkomponenten, Sportbekleidung, Drucker, Mode, Möbel, Nahrungsmittel oder Sanitärtechnik – unsere Expertenteams schnüren maßgeschneiderte Leistungspakete für die unterschiedlichsten Güter.

Geschäftsbereich CONTAINER

Der Geschäftsbereich CONTAINER wird durch das Joint Venture EUROGATE vertreten. Die EUROGATE-Gruppe, an der BLG LOGISTICS zu 50 Prozent beteiligt ist, ist eine insbesondere in und um Europa tätige, reedereiunabhängige Containerterminal-Gruppe. Das Unternehmen betreibt gemeinsam im Netzwerk mit dem italienischen Terminalbetreiber CONTSHIP Italia elf Containerterminals von der Nordsee bis zum Mittelmeer. Das Leistungsspektrum wird abgerundet durch intermodale Dienstleistungen und Services rund um die Box.

Änderungen im Konsolidierungskreis

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Aus Wesentlichkeitsgesichtspunkten wird die BLG Automobile Logistics-Beteiligungs-GmbH, Bremen, seit 1. Januar 2024 in den Gruppenabschluss vollkonsolidiert einbezogen.

Die BLG Logistics (Beijing) Co., Ltd., Tianjin, Volksrepublik China, wurde bisher nach der Equity-Methode in den Gruppenabschluss einbezogen und ist im Berichtsjahr 2024 durch Liquidation aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Forschung und Entwicklung

Im Jahr 2024 sind die beiden Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT näher zusammengedrückt, um die Performance und die Profitabilität beider Bereiche langfristig und nachhaltig zu steigern. Dies hat zur Erweiterung des Technologie-Portfolios der Abteilung „Technology“ geführt. Neu in das Portfolio aufgenommen wurden Hafen- und Schwergutumschlagsysteme. Hauptaufgabe der Abteilung „Technology“ ist es, den Einsatz von sinnvollen technischen Lösungen für die bestehenden BLG-Standorte zu prüfen, mit dem Ziel, durch den Einsatz von Technologien, die nicht nur wirtschaftlich, sondern auch prozessual sinnvoll sind, den Automatisierungs- und Digitalisierungsgrad der Standorte zu erhöhen und die Logistik für unsere Kunden einfacher zu machen.

Bereits in diesem Jahr konnten Projekte durchgeführt werden, wie z.B. die Prüfung eines Scantunnels zur Schadenserkennung an Waggons, die auch auf die Erkennung von Beschädigungen im Wareneingang von Fertigfahrzeugen übertragen werden kann.

Weiterhin wurde sich intensiv mit den geplanten Standort-erweiterungen unserer Bestandskunden und technischen Ausplanungen von Neukundengeschäften beschäftigt.

Neben den operativen Projekten arbeitet BLG LOGISTICS weiterhin in Forschungs- und Entwicklungsprojekten, zusammen mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie, an gänzlich neuen, besonders komplexen Konzepten. 2024 wurden in der Abteilung „Technology“ vier solcher Projekte bearbeitet.

Das Projekt „Mobility2Grid“ wird durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert und läuft seit dem 1. März 2022. Im Verbund mit vielen weiteren Partnern aus Forschung und Wirtschaft werden bis zum 28. Februar 2027 effiziente und vernetzte Systeme für die klimaneutrale Stadt entwickelt. BLG LOGISTICS entwickelt in diesem Zusammenhang Konzepte für die vollständige Elektrifizierung eines Logistikstandorts. Neben technischen Rahmenparametern, wie beispielsweise der verfügbaren Anschlussleistung, wird in dem Projekt durch BLG LOGISTICS die logistische Leistungsfähigkeit der Konzepte mittels Simulationsstudien untersucht, um sicherzustellen, dass Lieferpläne eingehalten werden und Batteriekapazitäten der Fahrzeuge ausreichend sind. Ein wesentliches Projektziel von BLG LOGISTICS ist, die Machbarkeit der Elektrifizierung im Dauerbetrieb zu untersuchen. Als Anwendungsbeispiel dient das Logistik-Lieferanten-Zentrum Falkensee mit der Werksversorgung eines dort ansässigen Kunden.

Ebenfalls seit 2022 läuft das Verbundforschungsprojekt „HyBit“. Im Zentrum des Projekts steht die Forschungsfrage, wie lokale Wasserstoff-Hubs zu einem nachhaltigen und klimaneutralen Europa beitragen können. In dem Projektcluster „Mobilität und Logistik“, in dem BLG LOGISTICS schwerpunktmäßig involviert ist, werden Analyse- und Bewertungsmethodiken für verschiedene Wasserstoffeinsatzmöglichkeiten konzipiert. BLG LOGISTICS ist sowohl an der Entwicklung dieser Methodiken als auch an deren späteren praxisnahen Erprobung beteiligt. Ein weiteres Projektziel für BLG LOGISTICS ist die Identifikation möglicher Pilotanwendungen für die Verwendung von Wasserstoff sowie deren Grobkonzeption. HyBit umfasst ein Konsortium von 18 Partnern und läuft 4,5 Jahre.



Das IHATEC-Forschungsvorhaben „MEXOT“ startete zum 1. Januar 2022 bei der BLG AutoTec GmbH & Co. KG als Praxispartner und wurde in diesem Berichtsjahr zum 31.12.2024 erfolgreich abgeschlossen. Ziel war es, eine ganzheitliche ergonomische Ausgestaltung eines Technicarbeitsplatzes sowie der vorangestellten Kommissioniertätigkeiten zu gewährleisten. Dafür wurden passive Exoskelette um Messsensorik weiterentwickelt und mit individuell anpassbaren fahrerlosen Transportfahrzeugen (FTF) unter anderem für die (teil-)automatisierte Materialbereitstellung gekoppelt. Darüber hinaus wurde eine Anreizplattform entwickelt, die basierend auf den Ergonomiedaten der Sensorik den Mitarbeitenden direktes persönliches Feedback zur Entlastung, die das Exoskelett geleistet hat, gibt und Gamification-Ansätze zur Motivationssteigerung integriert. Zum Projektabschluss wurden zahlreiche operative Tests des Gesamtsystems durchgeführt, bei denen die Entwicklungen validiert und der Nutzen evaluiert werden konnte.

Im Forschungsprojekt „RessourcenEntwicklung in Dienstleistungsarbeit RessourcE“ werden technische Lösungen und Konzepte gesundheitsförderlicher Arbeitsgestaltung sowie diversitätsorientierte Kompetenz- und Qualifikationsentwicklung in Einfacharbeit getestet und auf Generalisierbarkeit geprüft. BLG LOGISTICS ist als Anwendungspartner vertreten und erprobt im Rahmen dessen innovative Ergonomielösungen in der Praxis. Im Berichtsjahr wurde eine erste Pilotphase mit verschiedensten Exoskelettmodellen durchgeführt und wissenschaftlich begleitet. Auf Basis der Auswertung der Testergebnisse und des Feedbacks der Mitarbeitenden werden in einem nächsten Schritt die favorisierten Modelle für einen längeren Zeit-

raum evaluiert. Testbegleitende Studien untersuchen Implikationen der Einführung von Assistenztechnologien hinsichtlich prozessualer und menschenzentrierter Faktoren. Auf Basis der Erkenntnisse werden außerdem Softwaretools zur systematischen Auswahl von Assistenztechnologien und sensorisch erweiterten Assistenztechnologien entwickelt. Das Projekt wird vom Projektträger Karlsruhe des Karlsruher Instituts für Technologie begleitet und begann zum 1. Juli 2023 mit einer Laufzeit von fünf Jahren.

Im Jahr 2024 beteiligte sich BLG LOGISTICS somit an vier Verbundprojekten, die ein Gesamtprojektvolumen in Höhe von EUR 59,2 Mio. aufweisen.

Rechtliche und wirtschaftliche Einflussfaktoren

BLG LOGISTICS 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 BLG LOGISTICS wesentlichen wirtschaftlichen Einflussfaktoren zählen insbesondere Tarifabschlüsse in Deutschland, da ein Großteil der Mitarbeitenden in Deutschland tätig ist und der Aufwand für Personal, für eigenes sowie Fremdpersonal, eine wesentliche Kostenposition darstellt. Da unser Geschäftsmodell in allen Geschäftsbereichen zudem kapitalintensiv ist, kommt den Kapitalkosten ebenfalls eine hohe Bedeutung zu.

Gruppensteuerung

Steuerungskennzahlen

Die wesentlichen Steuerungskennzahlen von BLG LOGISTICS, die wir gruppenweit verwenden, bilden die Grundlage für die operativen und strategischen Managemententscheidungen. Wir verwenden sie, um Ziele zu setzen, den Unternehmenserfolg zu messen und die variablen Vergütungen der Führungskräfte und außertariflich Beschäftigten – neben weiteren Faktoren – festzulegen.

Die Kerngrößen der Steuerungskennzahlen sind:

Umsatz

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


EBIT

Aufgrund des wesentlichen Beitrags des Geschäftsbereichs CONTAINER werden die Beteiligungserträge mit im EBIT ausgewiesen.

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) wird bei BLG LOGISTICS wie folgt berechnet:

- + Umsatzerlöse
- + Sonstige Erträge
- Materialaufwand
- Personalaufwand
- Abschreibungen
- Sonstige Aufwendungen
- +/- Beteiligungsergebnis

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.

EBT-Marge

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

RoCE

Der Return on Capital Employed (RoCE) ist eine Kennzahl, die misst, wie effizient und profitabel ein Unternehmen mit seinem eingesetzten Kapital umgeht. Sie errechnet sich durch Division des EBIT durch das gebundene Kapital. Das gebundene Kapital enthält bei BLG LOGISTICS die folgenden Komponenten:

- + Anlagevermögen (inkl. Finanzanlagen)
- + Vorräte
- + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die Kennzahlen Umsatz, EBIT, EBT und EBT-Marge werden auch im Rahmen der internen monatlichen Berichterstattung sowie im Rahmen der Unternehmensplanung und im Rahmen von Forecasts ermittelt. Die Berichterstattung des RoCE erfolgt nur gruppenweit und wird erst zukünftig in die monatliche Berichterstattung einfließen.

Neben den oben genannten Kennzahlen werden für die variable Vergütung des Vorstands und seit dem Geschäftsjahr 2023 auch für die außertariflich Beschäftigten zusätzlich die Zielgrößen CO₂-Ausstoß, Arbeitsunfälle und der Anteil der Auszubildenden an der Gesamtbelegschaft berücksichtigt. Bei den weiteren finanziellen und nichtfinanziellen Kennzahlen handelt es sich je nach operativer Geschäftseinheit um individuelle Steuerungsgrößen. Hierzu gehören Messgrößen wie Fahrzeughandling, bearbeitete Mengen, Energieverbrauch oder 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.

Im Vorjahr hat BLG LOGISTICS neue Nachhaltigkeitsziele festgelegt. Die zehn quantitativen Ziele machen den Fortschritt in unseren wesentlichen Handlungsfeldern auf operativer Ebene mess- und steuerbar und sind Wegweiser für ein zukunftsgerichtetes Nachhaltigkeitsmanagement. Mehr dazu in unserem Nachhaltigkeitsbericht unter reporting.blg-logistics.com.

Für die Erläuterungen bezüglich der prognostizierten Kennzahlen und deren Erreichung im Geschäftsjahr 2024 verweisen wir auf den ►Wirtschaftsbericht. Die Erwartungen für das kommende Jahr sind im ►Prognosebericht erläutert.



Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die Verteilung der gemäß § 267 Absatz 5 HGB (Jahresdurchschnitt) Beschäftigten in den Segmenten – ohne Mitglieder des Vorstands sowie Auszubildende – und ihre Aufteilung auf die Geschäftsbereiche ist der Tabelle zu entnehmen.

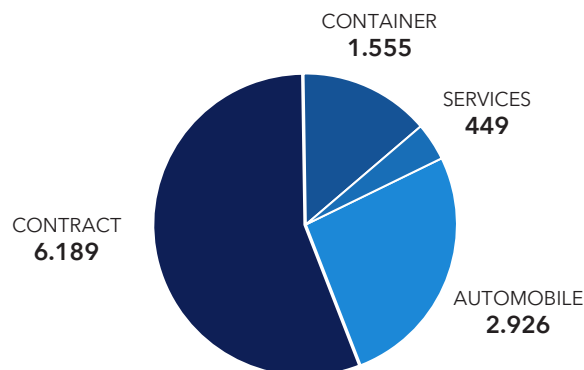
BLG LOGISTICS als internationaler Seehafen- und Logistikdienstleister benötigt leistungsbereite, motivierte und qualifizierte Mitarbeitende, um am Markt nachhaltig erfolgreich zu sein sowie den stetigen Herausforderungen der Globalisierung und des demografischen Wandels gerecht zu werden. Unter dem Motto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

Um Mitarbeitende zu gewinnen, fördern und halten zu können, verfolgt BLG LOGISTICS das Ziel, dauerhaft als attraktives Unternehmen 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.

Mitarbeitende nach Geschäftsbereichen	2024	2023	Veränderung prozentual
Geschäftsbereich AUTOMOBILE	2.926	2.922	0,1
davon gewerblich Mitarbeitende	2.462	2.492	
davon angestellte Personen	464	430	
Geschäftsbereich CONTRACT	6.189	6.551	-5,5
davon gewerblich Mitarbeitende	4.895	5.202	
davon angestellte Personen	1.294	1.349	
Geschäftsbereich CONTAINER	1.555	1.604	-3,1
davon gewerblich Mitarbeitende	1.082	1.137	
davon angestellte Personen	473	467	
Beschäftigte der Segmente	10.670	11.077	-3,7
davon gewerblich Mitarbeitende	8.439	8.831	
davon angestellte Personen	2.231	2.246	
Services	449	410	9,5
davon gewerblich Mitarbeitende	0	0	
davon angestellte Personen	449	410	
Beschäftigte inkl. Geschäftsbereich CONTAINER	11.119	11.487	-3,2
davon gewerblich Mitarbeitende	8.439	8.831	
davon angestellte Personen	2.680	2.656	
Abzug der beschäftigten Personen des Geschäftsbereichs CONTAINER	-1.555	-1.604	-3,1
davon gewerblich Mitarbeitende	-1.082	-1.137	
davon angestellte Personen	-473	-467	
Mitarbeitende BLG LOGISTICS	9.564	9.883	-3,2
davon gewerblich Mitarbeitende	7.357	7.694	
davon angestellte Personen	2.207	2.189	

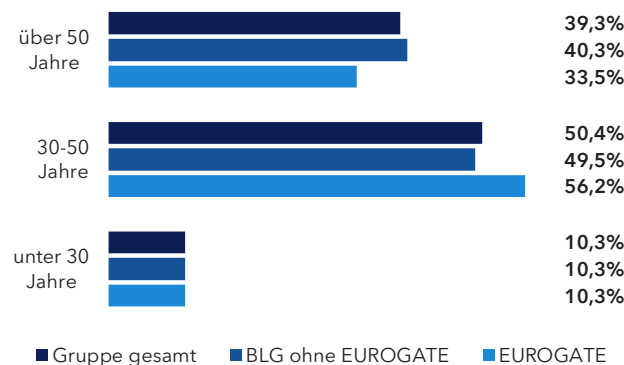
Die erfolgreiche Umsetzung einer klaren und zukunftsweisenden Strategie hängt in großen Teilen von dem Management von BLG LOGISTICS ab. Unsere Führungsgrundsätze und unsere Unternehmenswerte unterstützen dabei, ein gemeinsam getragenes Führungsverständnis auf allen Ebenen zu erreichen.

Mitarbeitende 2024

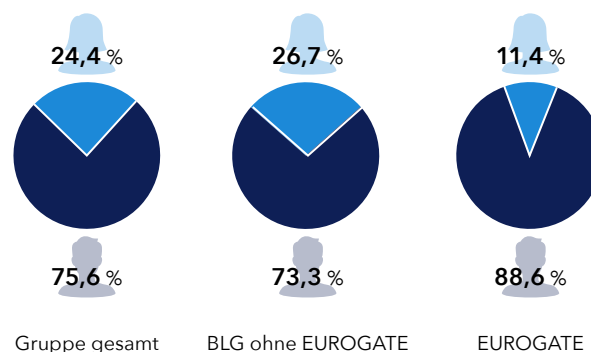


Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeitenden (ohne Geschäftsbereich CONTAINER) ist im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 3,2 Prozent gesunken. Dies ist insbesondere auf den Geschäftsbereich CONTRACT zurückzuführen. Hier wirkten sich insbesondere einzelne, ausgelaufene Geschäfte und stellenweise konjunkturell bedingte geringe Volumina auf die Personalzahlen aus.

Mitarbeitende nach Altersgruppen



Mitarbeitende nach Geschlecht*



* Bislang nehmen wir im Hinblick auf unsere Beschäftigtenzahlen lediglich eine Kategorisierung in Männer und Frauen vor, uns ist jedoch bewusst, dass sich nicht alle Menschen einem dieser beiden Geschlechter zuordnen. Von unseren eigenen Mitarbeitenden haben sich bislang nur wenige uns gegenüber als divers definiert. Da wir aktuell von einem Anteil kleiner 0,1 Prozent sprechen, weisen wir diese Menschen noch nicht explizit in unseren Statistiken aus. Wir werden den Aspekt jedoch im Interesse einer gleichberechtigten Repräsentanz weiter beobachten.

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 reporting.blg-logistics.com abrufbar ist. In unserem Nachhaltigkeitsbericht 2024 wird des Weiteren ausführlich über weitere nichtfinanzielle Themen berichtet.



Wirtschafts- bericht

Allgemeine Rahmenbedingungen

Weltwirtschaft mit wenig Dynamik

Nach einem konjunkturell insgesamt schwachen Jahr 2023 wuchs die Weltwirtschaft auch 2024 nur sehr moderat. Zwar expandierte die Wirtschaft in den Vereinigten Staaten, getragen von einer hohen Binnennachfrage und einem hohen Staatsverbrauch, deutlich, aber in den übrigen Volkswirtschaften konnte die Produktion kaum gesteigert werden. Das gilt auch für die große Volkswirtschaft China, deren Expansion der Wirtschaft insgesamt verhalten verlief.

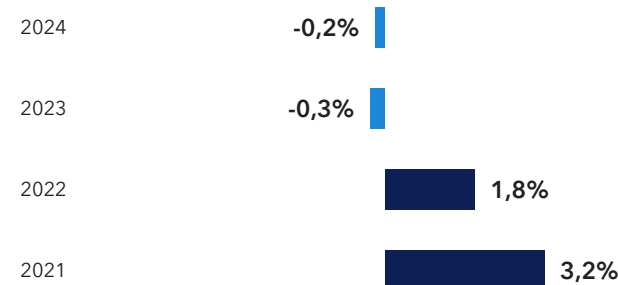
Letztendlich wurde die weltwirtschaftliche Expansion im Jahr 2024 erneut von den Dienstleistungen getragen. Die globale Industrieproduktion und der weltweite Warenhandel verloren insbesondere im zweiten Halbjahr spürbar an Fahrt.

Auch im Euroraum waren die Konjunktur und das Wirtschaftswachstum insgesamt nur auf einem schwachen Niveau. Die leichte Zuwachsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) lag insbesondere an Sonderentwicklungen wie zum Beispiel den Olympischen Spielen in Frankreich. Eine ähnlich schwache Entwicklung der Konjunktur war im Vereinigten Königreich zu verzeichnen.

Die Industrieproduktion und die Stimmungslage bei den Unternehmen im Euroraum zum Ende des Jahres 2024 unterstreichen insgesamt eine verhaltene Entwicklung der Konjunktur.

In den Schwellenländern blieb die wirtschaftliche Dynamik 2024 insgesamt in Takt – wenn auch mit regionalen Unterschieden.

Deutsches BIP sinkt 2024 erneut



Veränderung des realen BIP gegenüber den Vorjahren

Insgesamt ist das deutsche BIP im Berichtsjahr 2024 erneut zurückgegangen und beträgt -0,2 Prozent.

Ursache hierfür waren insbesondere hohe Finanzierungskosten. Darüberhinaus belasteten die erhöhte wirtschaftspolitische Unsicherheit und stark unterausgelasteten Kapazitäten die Investitionen. Die verringerte Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie und hoher Wettbewerbsdruck, insbesondere aus China, schlugen sich in rückläufigen Exporten nieder. Die privaten Haushalte hielten sich trotz kräftig steigender Löhne mit ihren Ausgaben zurück. Daher stieg ihre Sparquote an, während der private Verbrauch nur wenig zulegte.

Die deutsche Industrie steht aktuell unter hohem Druck, sich an veränderte strukturelle Rahmenbedingungen anzupassen. Die Auslandsnachfrage blieb zum Jahresende trotz einer gewissen Erholung sehr verhalten und das vom ifo Institut ermittelte Geschäftsklima verschlechterte sich erneut.

Zwar gingen im letzten Quartal 2024 positive Impulse vom privaten Konsum und damit zusammenhängenden Dienstleistungsbereichen aus, diese wurden aber von der geopolitisch unsicheren Lage gebremst.

Quellen dieses Abschnitts:

Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Januar sowie Februar 2025
IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte, Nr. 119 (2024|Q4)
IMK, IMK Report Nr. 193, Dezember 2024



Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Anforderungen an die Logistik verändern sich mit zunehmender Geschwindigkeit. Anhaltende Globalisierung, kürzere Produktlebenszyklen, Digitalisierung, Künstliche Intelligenz (KI) und Urbanisierung 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 sich weiter verstärkenden Wettbewerb um Fach-, Führungs- und Nachwuchskräfte. Hinzu kommen die weiter steigende Bedeutung des Onlinehandels, hohe Kundenanforderungen hinsichtlich Geschwindigkeit, Flexibilität und Qualität der Belieferung sowie ein steigendes Umweltbewusstsein in der Bevölkerung. Personaldefizite gibt es in der Branche derzeit insbesondere bei Lagerarbeitern, Kraftfahrern, Lokführern und IT-Managern.

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. Verträge mit Kunden werden regelmäßig nur mit Laufzeiten über wenige Jahren geschlossen und häufig werden die Flächen und Umschlagsgeräte gemietet oder geleast.

Aufgrund steigender Kundenanforderungen hat sich auch der Einsatz von durchgängigen Informations- und Kommunikationstechniken entlang der Prozessketten deutlich ausgeweitet. Logistikdienstleister müssen sich verstärkt an Veränderungen, wie den steigenden Einfluss durch die fortschreitende Automatisierung und Digitalisierung der Prozessketten, anpassen.

Die Logistikbranche in Deutschland ist der größte Wirtschaftsbereich nach der Automobilindustrie und dem Handel. Neben der Bedeutung der Logistikleistungen für Industrie und Handel profitiert die Branche von den traditionell hohen Exporten, der zentralen Lage Deutschlands in Europa und der daraus resultierenden Drehscheibenfunktion. Aktuelle Risiken bestehen durch Handelskriege und Protektionismus, die den Welthandel einschränken.

Die aktuelle Geschäftslage zum Ende des Jahres 2024 bei Logistikdienstleistern und deren Kunden aus Industrie und Handel bleibt unverändert schwierig. Insbesondere eine schwache Auftragslage inklusive einem Nachfragerückgang aus China stellen vor allem produzierende Betriebe in Deutschland vor Herausforderungen. So produzierte auch die wichtige deutsche Automobilindustrie deutlich weniger Fahrzeuge als in den Jahren vor der Coronakrise.

Der Logistik-Indikator der Bundesvereinigung Logistik (BVL) zeigt einen leichten Aufwärtstrend des Geschäftsklimas der deutschen Logistikunternehmen zum Jahresende (vgl. auch Grafik im ►Prognosebericht). Trotz geopolitischer Unsicherheiten und struktureller Krisen hat sich die Stimmung hinsichtlich der Geschäftserwartungen für die kommenden Monate leicht aufgehellt.

Die globale Wirtschaft basiert auf eng getakteten und verwobenen Logistikketten rund um den Globus. Dieses weltumspannende Netz aus Lieferketten ist sehr fragil und könnte durch aufkommende Handelsbeschränkungen erneut auf eine harte Probe gestellt werden. Analog dem Wirtschaftsgeschehen platzierte sich der Indikatorwert des SCI Logistikindex zum Jahresende 2024 zwar leicht über dem Jahresendwert von 2023, allerdings erneut unter der Nulllinie.

Die Entwicklung im Jahresverlauf war volatil und maßgeblich beeinflusst von der Unsicherheit in der Logistikbranche aufgrund der oben genannten Faktoren wie Konjunkturschwäche, geringen Transportvolumina und einem insgesamt schwierigen Marktumfeld.

Zum Ende des Jahres 2024 bewertet ein Großteil von 48 Prozent der Befragten die Geschäftslage als „schlecht“, 32 Prozent bewerten sie als „normal“ und immerhin 20 Prozent als „gut“. Neben den globalen Krisen sind insbesondere die immer weiter steigenden Kosten und der immer größer werdende Personalmangel wesentliche Faktoren für die Einschätzung.

Quellen dieses Abschnitts:

BVL-Logistik-Indikator 4. Quartal 2024, inkl. Kommentierung
SCI Verkehr, SCI Logistikbarometer, Dezember 2024



Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Aufgrund des andauernden Krieges zwischen Russland und der Ukraine und der Konflikte im Nahen Osten und im Roten Meer ist BLG LOGISTICS in der Planung für das Geschäftsjahr 2024 von einem erneut herausfordernden Jahr ausgegangen. Hintergrund waren die Anfang des Jahres 2024 bestehenden Unsicherheiten durch die weiterhin verunsicherten Verbraucher, das anhaltend hohe Zinsniveau und die damals bevorstehenden Präsidentschaftswahlen in den Vereinigten Staaten. Die weltwirtschaftlichen und geopolitischen Einflüsse im Berichtsjahr haben diese Erwartung bestätigt. Multiple Krisenherde beherrschen die weltpolitische Tagesordnung.

Dennoch war das Geschäftsjahr 2024 für BLG LOGISTICS insgesamt sehr erfolgreich und deutlich besser als erwartet. Das ist angesichts der Vielzahl an Krisen und Herausforderungen erneut eine respektable Leistung.

Wir wissen aber auch, dass die wirtschaftlichen Unsicherheiten anhalten oder zunehmen werden. Als Logistikdienstleister und Hafenbetreiber spüren wir die wirtschaftlichen Entwicklungen. Mit unseren drei Geschäftsbereichen und unserer Diversifikation sind wir gut aufgestellt.

Die Volumina im Fahrzeugumschlag und Fahrzeugtransport im Geschäftsbereich AUTOMOBILE lagen im Geschäftsjahr 2024 deutlich unter den erwarteten Werten und unter dem Vorjahresniveau. Das ist insbesondere auf die konjunkturelle Lage und die Herausforderungen der Automobilhersteller zurückzuführen. Trotzdem konnte das Ergebnis des Geschäftsbereichs insgesamt gegenüber dem Vorjahr erneut deutlich verbessert werden. Die Gründe dafür sind unter anderem:

- In den Seehafenterminals sind wir vom Weltmarkt abhängig und nicht ausschließlich von den Entwicklungen in Deutschland;
- Eine insgesamt gute Auslastung in den Seehafen- und Inlandterminals, und hier insbesondere in den technischen Dienstleistungen, führten zu verbesserten Ergebnisbeiträgen;
- allgemein verlagern Automobilhersteller zunehmend mehr Tätigkeiten auf (Logistik-)Dienstleister;
- ungeplante Spotgeschäfte und ein optimierter Mix von Eigen- und Fremdleistungen in unserem Leistungsportfolio
- trotz teilweiser starker Beeinträchtigungen der Infrastruktur (Baustellen, Sperrungen usw.) und dem weiter bestehenden Mangel an Lkw-Fahrern und Lokführern wurden weiterhin viele Autos auf der Straße und Schiene transportiert.

Der Geschäftsbereich CONTRACT ist mittlerweile an über 40 Standorten in ganz Deutschland und der Welt tätig. Seit der organisatorischen Neuaufstellung zu Jahresbeginn 2024 werden Standorte und Länder in einer Regionalstruktur geführt. Diese Organisation gliedert sich in acht Regionen innerhalb Deutschlands und ist in drei zentrale Branchen unterteilt: Consumer & Fashion, Industrial & Energy sowie Mobility.

Insbesondere Konsumgüter und Dienstleistungen im Bereich E-Commerce waren erneut gefragt. Insgesamt liegt der Geschäftsbereich CONTRACT im Geschäftsjahr 2024 unter den Erwartungen. Teilweise starke Rückgänge der Volumina aufgrund der Nachfragezurückhaltung insbesondere in der Autoteilelogistik und der weiteren Industrielogistik an einzelnen Standorten sowie diverse Sondereffekte konnten im Berichtsjahr nicht vollständig durch höhere Volumina und Produktivitäten und durch Zusatzgeschäfte an anderen Standorten kompensiert werden. Eine Erholung des Marktes ist aktuell nicht in Sicht. Auch am Neustädter Hafen konnten insbesondere durch einen schwachen Jahresbeginn die erwarteten Mengen und Umsatzerlöse nicht erreicht werden.

Trotz der schwierigen konjunkturellen Lage und der geopolitischen Krisen konnte der Geschäftsbereich CONTAINER mit einem Ergebnis deutlich über den Erwartungen das Geschäftsjahr 2024 abschließen. Hierbei profitierte die EUROGATE-Gruppe von zusätzlichen Lagergeld- und Reefer-Erlösen, welche insbesondere aus der anhaltenden Krisen-Situation im Roten Meer und den dadurch bedingten Fahrplanabweichungen der Reeder resultieren.

Des Weiteren wurden an den inländischen Containerterminals der EUROGATE-Gruppe im Berichtsjahr insgesamt etwas mehr Container umgeschlagen als erwartet. Gegenüber dem Vorjahr betrifft der Anstieg rund 11 Prozent. Die strukturellen und dauerhaften Veränderungen in der Containerbranche und Reedereiallianzen setzten sich auch im Berichtsjahr fort. Der Wettbewerb um Containermengen wird ständig härter. Die stringente Umsetzung der Transformationsmaßnahmen ist für eine stabile Zukunft von EUROGATE weiter unabdingbar.

Der Trend der Containerreedereien zur Indienststellung weiterer Großcontainerschiffe hält unvermindert an. Angesichts dieses Trends wird auch die Anzahl der Schiffsanläufe von Großcontainerschiffen an den Terminals der EUROGATE-Gruppe perspektivisch weiter zunehmen.

Insgesamt hat BLG LOGISTICS aufgrund ihrer Diversifizierung auch 2024 die gebotenen Chancen genutzt und viele Veränderungen angestoßen, die uns – auch in Zeiten von Multi-Krisen – robust, anpassungsfähig und zukunftsfit machen.

Wachstumspotenzial sieht BLG LOGISTICS beispielsweise

- bei neuen Kunden wie den chinesischen Herstellern,
- Reedern, die sich neu am Markt etablieren,
- neuen Vertriebsstrategien der OEMs, die in neuen Logistikanforderungen münden,
- Veränderungen im Flotten- und Mobility-Markt,

- in der Stärkung von Ladungssegmenten wie z.B. High&Heavy, Projektlogistik oder
- in der Logistik für alternative Energieträger (Carbon Capture/Offshore-Windparks).

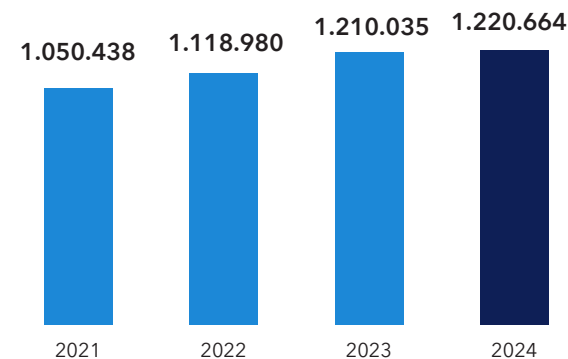
Trotzdem sieht sich BLG LOGISTICS weiterhin einem volatilen Marktumfeld ausgesetzt. Um diesen Aufgaben zu begegnen, gehen wir Themen wie Flexibilisierung unseres Geschäftsmodells mit Hilfe von Digitalisierung/Künstliche Intelligenz, Automatisierung und Nachhaltigkeit weiter mit voller Kraft an und arbeiten intensiv daran, die wirtschaftliche Lage von BLG LOGISTICS stetig zu verbessern.

Diese Einschätzung beruht auf den Ergebnissen des Gruppenabschlusses 2024 und berücksichtigt den Geschäftsverlauf bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Gruppenlageberichts in 2025. Die Geschäftsentwicklung zu Beginn des Jahres 2025 lag im Rahmen der Erwartungen.

**Umsatzerlöse nach Segmenten
TEUR**

	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
AUTOMOBILE	687.534	641.883	45.651	7,1
CONTRACT	535.621	569.143	-33.522	-5,9
CONTAINER	338.104	301.914	36.190	12,0
Überleitung ¹	-340.595	-302.905	-37.690	-12,4
Gruppe gesamt	1.220.664	1.210.035	10.629	0,9

¹ Die hier und in den folgenden Tabellen dargestellte Zeile „Überleitung“ beinhaltet auch die Rücknahme des Geschäftsbereichs CONTAINER (aufgrund At Equity-Bewertung) sowie die Zahlen der Zentralbereiche (Services).

Geschäftsverlauf
Ertragslage

Umsatzentwicklung (in TEUR)

Im Geschäftsjahr 2024 ist der Gruppenumsatz gegenüber dem Vorjahr nur leicht um TEUR 10.629 auf TEUR 1.220.664 gestiegen. Die konjunkturbedingt übergreifend zurückgegangenen Volumina konnten u.a. durch Lagergelder ausgeglichen werden.


Kennzahlen zur Ertragslage
TEUR

	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Umsatzerlöse	1.220.664	1.210.035	10.629	0,9
Sonstige Erträge	52.069	48.938	3.131	6,4
Ergebnis aus at Equity einbezogenen Unternehmen ²	63.645	21.374	42.271	197,8
Materialaufwand	-436.913	-503.185	66.272	13,2
Personalaufwand	-526.922	-492.174	-34.748	-7,1
Sonstige Aufwendungen	-186.539	-154.237	-32.302	-20,9
Abschreibungen	-82.662	-84.559	1.897	2,2
EBIT	103.342	46.192	57.150	123,7
Finanzergebnis	-11.551	-10.097	-1.454	-14,4
EBT	91.791	36.095	55.696	154,3
EBT-Marge (in %)	7,5	3,0	4,5	150,9
Gruppenjahresüberschuss (Ergebnis nach Steuern / EAT)	85.816	33.430	52.386	156,7

Hierbei sind insbesondere die Umsätze im Geschäftsbereich AUTOMOBILE um TEUR 45.651 auf TEUR 687.534 gestiegen. Das Umsatzwachstum ist hier im Wesentlichen auf höhere Erlöse im Transportbereich und technischen Dienstleistungen sowie auf zusätzliche Lagergelder zurückzuführen. Gegenläufig gingen im Geschäftsbereich CONTRACT insbesondere die Volumina an Standorten, wo wir Logistikdienstleistungen für die Automobilindustrie erbringen, zurück. Dies wirkte sich deutlich auf die Umsatzerlöse aus, die in diesem Geschäftsbereich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 33.522 zurückgingen.

Der Geschäftsbereich CONTAINER hatte bei einem deutlichen Anstieg der Umschlagsmengen der vollkonsolidierten Gesellschaften in Deutschland einen Anstieg des Konzernumsatzes um 12 Prozent auf TEUR 338.104 (Vorjahr:

TEUR 301.914) zu verzeichnen. Der Umsatzanstieg ist neben der leicht gestiegenen Umschlagsentwicklung maßgeblich bedingt durch signifikant höhere Lagergelderlöse. Da die EUROGATE-Gruppe, die den Geschäftsbereich CONTAINER repräsentiert, nach der Equity-Methode in den Gruppenabschluss einbezogen wird, sind diese Umsätze nicht im ausgewiesenen Gruppenumsatz enthalten.

Die sonstigen Erträge liegen über dem Niveau des Vorjahres und sind um TEUR 3.131 gestiegen. Gegenüber dem Jahr 2024 wurden durch den Verkauf von Lkws unter anderem höhere Erträge (TEUR +2.932) aus dem Abgang von Sachanlagevermögen erzielt. Darüber hinaus trugen u.a. auch höhere Erträge aus Inventur- und Preisdifferenzen (TEUR +1.871), Kursgewinnen (TEUR +749) und Recyc-

ling (TEUR +326) dazu bei, die gegenüber 2023 geringeren Erträge aus Auflösungen von Schulden (TEUR -3.281) und geringer Erträge aus den Weiterbelastungen von Aufwendungen (TEUR -1.671) insgesamt überzukompensieren.

Das Ergebnis aus at Equity einbezogenen Unternehmen in Höhe von TEUR 63.645 (Vorjahr: TEUR 21.374) beinhaltet mit TEUR 61.190 (Vorjahr: 18.202) zu einem wesentlichen Teil das Beteiligungsergebnis aus der Bewertung nach der At-Equity-Methode der EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG (EUROGATE). Bezüglich des deutlichen Anstiegs gegenüber dem Vorjahr wird auf die u.g. Ausführungen zum Geschäftsbereich CONTAINER verwiesen.

Der Materialaufwand hat sich mit einer Veränderung gegenüber dem Vorjahr von -13,2 Prozent deutlich entgegengesetzt zur Entwicklung der Umsatzerlöse (Anstieg um 0,9 Prozent) verändert. Dies ist insbesondere dadurch begründet, dass aufgrund der vielerorts konjunkturell bedingten geringeren Volumina weniger Fremdleistungen (Subdienstleister) in Anspruch genommen werden mussten. So sanken die Aufwendungen für bezogene Leistungen um TEUR 40.682 gegenüber dem Vorjahr. Des Weiteren bestand ein geringerer Bedarf zum Ausgleich von Beschäftigungsspitzen zum Beispiel im Bereich der Industrielogistik. Die Aufwendungen für Fremdpersonal gingen um TEUR 16.190 zurück.

² Aufgrund des wesentlichen Beitrags des Geschäftsbereichs CONTAINER werden die Beteiligungserträge im EBIT ausgewiesen.



Der Personalaufwand ist im Berichtsjahr deutlich auf TEUR 526.922 (Vorjahr: TEUR 492.174) angestiegen. Bei leicht rückläufiger Anzahl der Mitarbeitenden (-3,2 Prozent) resultiert die Erhöhung damit im Wesentlichen aus neuen Tarifabschlüssen und damit einhergehenden höheren Grundvergütungen der Beschäftigten.

Die sonstigen Aufwendungen sind im Berichtsjahr um TEUR 32.302 gestiegen, was insbesondere auf höhere Sondereffekte (Aufwendungen für Drohverluste; Anstieg TEUR +16.826) und deutlich höhere IT-Aufwendungen aufgrund zusätzlicher Projekte und externer Ressourcen (TEUR +13.609) sowie höhere personalbezogene Aufwendungen u.a. für Restrukturierungsmaßnahmen und für Verpflichtungen aus Beschäftigungssicherungsmaßnahmen (TEUR +10.231) zurückzuführen ist.

Die Abschreibungen sind im Geschäftsjahr 2024 um TEUR 1.897 gesunken. Die laufenden Abschreibungen haben sich dabei gegenüber dem Vorjahr kaum (TEUR 47) verändert. Die außerplanmäßigen Wertminderungen hingegen sind um TEUR -1.944 zurückgegangen und entfallen in Höhe von TEUR 4.450 auf Wertminderungen von Gebäuden und damit im Zusammenhang stehende Vermögensgegenstände.

Das Finanzergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 1.454 auf TEUR -11.551 verschlechtert. Dies ist insbesondere durch höhere Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten (betr. Nutzungsrechte; TEUR +1.711) begründet. Höhere Zinsaufwendungen für langfristige Darlehen – aufgrund des angestiegenen allgemeinen Zinsniveaus – wurden durch Zinserträge aus Bankguthaben kompensiert.

Das Ergebnis (EBT) konnte in den Geschäftsbereichen AUTOMOBILE und CONTAINER deutlich verbessert werden (vgl. Ausführungen im Folgenden). Insgesamt stieg dadurch das EBT der Gruppe im Vergleich zum Vorjahr deutlich um TEUR 55.696. Das EBIT stieg entsprechend gegenüber dem Vorjahr um TEUR 57.150 auf TEUR 103.342. Die EBT-Marge im Geschäftsjahr 2023 liegt somit bei 7,5 Prozent (Vorjahr: 3,0 Prozent).

Die Ertragsteuern beliefen sich im Berichtsjahr auf TEUR 5.975 (Vorjahr: TEUR 2.665). Der Anstieg ist insbesondere begründet durch höhere Aufwendungen für laufende Steuern (TEUR -4.103) während sich die Erträge aus latenten Steuern (+TEUR 793) etwas verbesserten.

Aufgrund der zuvor beschriebenen Entwicklungen ist das Ergebnis nach Steuern der Gruppe um TEUR 52.386 auf TEUR 85.816 angewachsen.

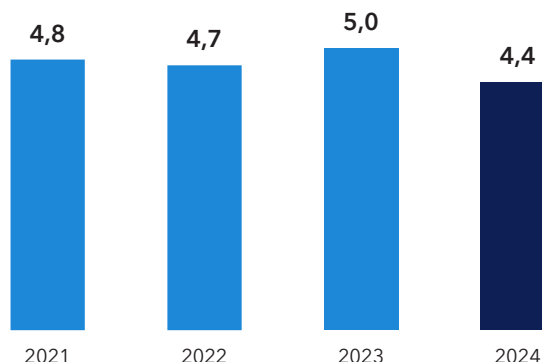
EBIT nach Segmenten TEUR	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
AUTOMOBILE	73.608	46.199	27.409	59,3
CONTRACT	-2.315	8.864	-11.179	-126,1
CONTAINER	76.072	27.431	48.641	177,3
Überleitung	-44.023	-36.302	-7.721	-21,3
Gruppe gesamt	103.342	46.192	57.150	123,7
EBT nach Segmenten TEUR	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
AUTOMOBILE	64.297	36.182	28.115	77,7
CONTRACT	-2.786	9.422	-12.208	-129,6
CONTAINER	68.034	18.528	49.506	267,2
Überleitung	-37.754	-28.037	-9.717	-34,7
Gruppe gesamt	91.791	36.095	55.696	154,3

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

4,4 Mio.

Fahrzeuge haben wir im Jahr 2024 umgeschlagen, transportiert oder technisch bearbeitet.

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE ist ein führender Technik- und Logistikdienstleister für die internationale Automobilindustrie. Das Unternehmen setzt in diesem Bereich weltumspannend multimodale Verkehrsträger für die Logistik ein und verknüpft individuelle und innovative technische Dienstleistungen miteinander.



Fahrzeughandling (in Mio.)

Entlang der globalen Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie nahmen im Geschäftsjahr 2024, wie oben bereits beschrieben, verschiedene Faktoren Einfluss auf die Entwicklungen im Geschäftsbereich AUTOMOBILE. Aufgrund der konjunkturellen und geopolitischen Rahmenbedingungen sank das Volumen der umgeschlagenen, transportierten und technisch bearbeiteten Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Mio. auf rund 4,4 Mio. Fahrzeuge. Dennoch konnte das Ergebnis deutlich gesteigert werden, was im Folgenden weiter beschrieben wird.

TEUR	2024	2023
Umsatzerlöse	687.534	641.883
EBIT	73.608	46.199
EBT	64.297	36.182
EBT-Marge (in %)	9,4	5,6

Im Geschäftsfeld Seehafenterminals sank das Umschlagsvolumen unter das anhaltend niedrige Niveau der Vorjahre. Das Autoterminal in Bremerhaven schlug mit 1,3 Mio. Fahrzeugen – bedingt insbesondere durch die konjunkturelle Lage – knapp 15 Prozent weniger als im Vorjahr um. Prozentual noch stärker zurück ging der Umschlag am AutoTerminal Cuxhaven. Dennoch konnte das Geschäftsfeld das Geschäftsjahr 2024 deutlich über den Erwartungen abschließen. Positiv wirkten sich hierbei insbesondere einmalige Sondergeschäfte, zusätzliche Lagererlöse und wertschöpfende technische Dienstleistungen aus. Des Weiteren wurde deutlich weniger Fremdpersonal als geplant benötigt und Instandhaltungsaufwendungen fielen aufgrund fehlender in- und externer Ressourcen nicht in der erwarteten Höhe an. Am Terminal in Cuxhaven trugen darüber hinaus fest vermietete Flächen und Sonderaufträge zum Ergebnis bei. Im Bereich High&Heavy-Umschlag lag das Umschlagsvolumen konjunkturbedingt ebenfalls etwas unter dem Vorjahresniveau.

Im Geschäftsfeld Inlandterminals konnte das Fahrzeughandling auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr gehalten werden. Begründet war dies insbesondere durch Sonder-/Spotgeschäfte, eine hohe Platzauslastung sowie einen hohen Grad zusätzlicher Wertschöpfung durch technische Dienstleistungen. Des Weiteren wurden die Ergebnisse durch zusätzliche Neugeschäfte positiv beeinflusst. Dadurch ist es dem Geschäftsfeld gelungen, das Geschäftsjahr 2024 deutlich über den ursprünglichen Planungen abzuschließen.



Im Geschäftsfeld AutoTransporte ist das Transportvolumen auf der Straße per Lkw und auf dem Wasser per Binnenschiff im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahreswert zurückgegangen. Dies konnte durch Spotgeschäfte zu auskömmlichen Raten, durch den Verkauf von Lkws und vor allem durch die geringere Inanspruchnahme von Subunternehmern, deren Vergütungen aufgrund enger Marktkapazitäten zuletzt angestiegen waren, größtenteils kompensiert werden.

Das Geschäftsfeld Schiene sah sich dagegen erneut mit mehreren Herausforderungen konfrontiert. Mangelnde Trassenverfügbarkeiten aufgrund von Baustellen und Streckensperrungen, Instandhaltungskosten, Fachkräftemangel bei Lokführer:innen, an den Entladeterminals und in der Werkstatt sowie zwischenzeitlich hohe Abwesenheitsquoten wirkten sich signifikant auf Produktivität und Ergebnis aus. Des Weiteren sorgten konjunkturell bedingt geringere Volumina als im Vorjahr insgesamt dafür, dass die Erwartungen im Bereich Schiene im Berichtsjahr nicht vollumfänglich erfüllt werden konnten.

Im Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa profitierte der Standort Gdansk von Sondergeschäften und konnte so geringere Volumina als erwartet überkompensieren. Das Geschäftsfeld konnte daher das Jahr 2024 über den Erwartungen abschließen.

Aufgrund der beschriebenen Entwicklungen liegt das EBT für das Geschäftsjahr 2024 im Geschäftsbereich AUTO-MOBILE mit TEUR 64.297 sehr deutlich über dem Vorjahreswert von TEUR 36.182 und damit über den Erwartungen.

Geschäftsbereich CONTRACT

TEUR	2024	2023
Umsatzerlöse	535.621	569.143
EBIT	-2.315	8.864
EBT	-2.786	9.422
EBT-Marge (in %)	-0,5	1,7

An

> 40

Standorten sind wir in Europa und
Übersee für unsere Kunden präsent.

Der Geschäftsbereich CONTRACT managt komplexe Projekte und bietet seinen Kunden verlässliche Logistiklösungen an. An mehr als 40 Standorten in Europa und Übersee arbeiten wir in eigenen Logistikzentren sowie in den Produktionsbereichen und Werken unserer Kunden.

Im anhaltenden Multi-Krisen-Umfeld ist es dem Geschäftsbereich CONTRACT im Geschäftsjahr 2024 nicht gelungen, an das gute Vorjahresergebnis anzuknüpfen. Insbesondere die Auftragslage und die bearbeiteten Volumina im Bereich der Autoteilelogistik lagen vielerorts konjunkturbedingt deutlich unter den Erwartungen. Darüber hinaus belasteten einmalige Sondereffekte (z.B. Wertberichtigungen) das Ergebnis. Erfolgreiche Standorte in der Konsumgüterindustrie sowie generierte Zusatz- und Neugeschäfte konnten dies nicht vollständig kompensieren.

An unserem größten Standort der Industrielogistik in Bremen bestanden auch im Geschäftsjahr 2024 schwierige Rahmenbedingungen in den Bereichen CKD (Completely Knocked Down) und Rohbau. Diese litten unter geringen Volumina, Schwierigkeiten hinsichtlich der Produktivität und dem Ausfall von geplanten Mengen. Durch das Gegensteuern in Form von Kostenreduzierungen, Restrukturierung und Verbesserungen von Prozessen konnten die Auswirkungen abgemildert werden.

An den Handelslogistikstandorten konnten vereinzelt unter den Erwartungen liegende Volumina im Bereich Fashion insgesamt durch stabile Geschäfte an anderen Standorten mit Bestandskunden kompensiert werden. Der Bereich Fashion wurde zusätzlich durch Aufwendungen für Wertminderungen und Restrukturierung belastet.

Im Neustädter Hafen in Bremen lag die umgeschlagene Tonnage (schiffsseitige Abwicklung) insgesamt auf dem niedrigen Vorjahresniveau von 1,3 Mio. t und damit etwas unter den Erwartungen. Dies ist insbesondere zurückzuführen auf eine geringe Tonnage in den ersten beiden Monaten des Jahres 2024.

An unseren Industrielogistik-Standorten in Übersee hat insbesondere der Standort in Südafrika wiederholt seine positive Entwicklung fortgesetzt. Der Standort konnte deutlich über den Erwartungen abschließen. Gegenläufig negativ schloss das USA-Geschäft das Geschäftsjahr 2024 ab. Dies resultierte unter anderem aus Leerstandskosten.

Insgesamt liegt der Geschäftsbereich CONTRACT in einem herausfordernden Umfeld unter den Ergebniserwartungen. Das EBT in Höhe von TEUR -2.786 ist gegenüber dem Vorjahr um TEUR 12.208 zurückgegangen.

Geschäftsbereich CONTAINER

Mit
11

Containerterminals ist die EUROGATE-Gruppe an 8 verschiedenen Standorten vertreten, von der Nordsee bis zum Mittelmeer.

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

Des Weiteren ist EUROGATE seit 2022 am Joint Venture „Damietta Alliance Container Terminal S.A.E.“ beteiligt. Dieses soll den Bau, die Entwicklung und den Betrieb eines neuen Terminals im Hafen von Damietta/Ägypten umsetzen.

Der Geschäftsbereich CONTAINER ist vor allem im Containerumschlag aktiv. Als Komplementärdienstleistungen 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 nachfolgenden Zahlen entsprechen dem 50-prozentigen Anteil an EUROGATE.

TEUR	2024	2023
Umsatzerlöse	338.104	301.914
EBIT	76.072	27.431
EBT	68.034	18.528
EBT-Marge (in %)	20,1	6,1

EUROGATE hatte bei einem deutlichen Anstieg der Umschlagsmengen der vollkonsolidierten Gesellschaften in Deutschland einen Anstieg des Umsatzes um 12 Prozent auf EUR 338,1 Mio. (Vorjahr: EUR 301,9 Mio.) zu verzeichnen. Der Umsatzanstieg ist neben der merkbar gestiegenen Umschlagsentwicklung maßgeblich bedingt durch signifikant höhere Lagergelderlöse.

Vor diesem Hintergrund ist auch das Betriebsergebnis (EBIT) deutlich auf TEUR 76.072 (Vorjahr: TEUR 27.431) gestiegen. Maßgeblich war dabei auch die Veränderung der Verpflichtungen aus TEU-Garantien, für die im Vorjahr Vorsorge in Höhe von EUR 3,8 Mio. getätigt wurde und nach dem der Grund entfallen war, im Berichtsjahr zu einem Ertrag von EUR 19,2 Mio. führten. Insgesamt ist im Berichtszeitraum bei einem deutlich verbesserten und positiven Ergebnis aus assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen von insgesamt EUR 4,0 Mio. (Vorjahr: EUR -0,3 Mio.) und einem verbesserten sonstigen Finanzergebnis von EUR 1,2 Mio. (Vorjahr: EUR -0,1 Mio.) ein Konzernjahresüberschuss von EUR 61,2 Mio. (Vorjahr: EUR 18,3 Mio.) zu verzeichnen.

Für die deutschen Standorte der EUROGATE-Gruppe ist für 2024 zum letztjährigen Prognosezeitpunkt von einer steigenden Umschlagsmenge ausgegangen worden. Diese Erwartung beruhte maßgeblich auf der Einschätzung der Partner bzw. der Kunden der dortigen Gemeinschaftsunternehmen. Die tatsächliche Umschlagsentwicklung hat mit einem deutlichen Anstieg der Umschlagsmengen an allen deutschen Standorten diese Erwartungen bestätigt.



Für das Geschäftsjahr 2024 war für EUROGATE unter den für die Tochter- und Beteiligungsgesellschaften zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen sowie der im Vorjahresergebnis enthaltenen Sondereffekte aus der Auflösung von Rückstellungen ein deutlich rückläufiges, jedoch immer noch positives Ergebnis prognostiziert worden; das Ergebnis hat sich dabei aufgrund der im Vergleich zur Prognose insgesamt verbesserten Umschlagsentwicklung, von Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen und Ausbuchung von Verbindlichkeiten sowie deutlich gestiegener Lagergelderlöse insgesamt deutlich besser entwickelt, als dies zum Zeitpunkt der Prognose für 2024 vorhersehbar war.

Das Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung (spiegelt die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals wider) lag mit TEUR 61.190 daher sehr deutlich über dem Vorjahreswert von TEUR 18.202.

Vergleich der Ertragslage 2024 mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2024



Zum Zeitpunkt der Erstellung der Prognose für das Geschäftsjahr 2024 dauerte der Krieg zwischen Russland und der Ukraine an. Durch neue Konflikte im Nahen Osten wurden Umleitungen der Schiffe und damit Beeinträchtigungen von Lieferketten erwartet. Des Weiteren waren die Verbraucher anhaltend verunsichert und das anhaltend hohe Zinsniveau sowie die anstehenden Präsidentschaftswahlen in den Vereinigten Staaten sorgten für zusätzliche Unsicherheit.

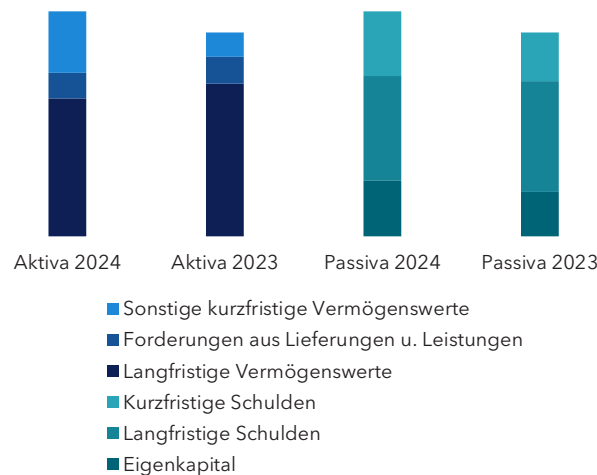
In diesem sehr unsicheren Umfeld ging BLG LOGISTICS zunächst davon aus, dass sich die Umsatzerlöse zwar leicht gegenüber dem Niveau von 2023 erhöhen können, das Ergebnis (EBIT und EBT) sich aber deutlich reduziert. Entsprechend haben wir auch die Entwicklung für RoCE und EBT-Marge prognostiziert.

	Prognose 2024	Eintritt 2024
EBT	deutliche Reduzierung	deutlicher Anstieg
EBIT	deutliche Reduzierung	deutlicher Anstieg
Umsatz	leicht über dem Vorjahresniveau	leicht über dem Vorjahresniveau
EBT-Marge	deutliche Reduzierung	deutlicher Anstieg
RoCE	deutliche Reduzierung	deutlicher Anstieg

Wie der Tabelle und den vorherigen Beschreibungen zu entnehmen ist, sind die Prognosen für das Geschäftsjahr 2024 insgesamt übertroffen worden. Insbesondere durch die oben beschriebene, positive Ergebnisentwicklung in den Geschäftsbereichen AUTOMOBILE und CONTAINER konnte ein Gesamtergebnis erzielt werden, welches deutlich über den Erwartungen und mit TEUR 91.791 (EBT) deutlich über dem Vorjahr liegt. Entsprechend verhält es sich mit dem RoCE und der EBT-Marge.



Vermögenslage



Bilanzstruktur

Zum Ende des Berichtsjahres betrug die Bilanzsumme TEUR 1.408.040 und lag damit rund 10 Prozent über dem Niveau des Vorjahreswerts von TEUR 1.317.368.

Hinsichtlich der Sachanlagen ergaben sich im Geschäftsjahr 2024 insgesamt Investitionen in langfristige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von TEUR 78.478 (davon im Betrachtungszeitraum zahlungsunwirksam TEUR 39.555). Dem stehen Desinvestitionen in Höhe von TEUR 7.730 und gegenüber dem Vorjahr um TEUR 1.897 geringere Abschreibungen in Höhe von TEUR 82.662 gegenüber. Die Anlagenintensität hat sich aufgrund des im Folgenden beschriebenen, deutlichen

Anstieg der Bilanzsumme gegenüber dem 31. Dezember 2023 mit 37,8 Prozent etwas reduziert. Die Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte haben sich insgesamt nur leicht gegenüber dem Vorjahr verändert.

Deutliche Veränderungen ergaben sich auf der Aktivseite bei den Anteilen an Unternehmen, die at Equity bilanziert werden. Diese sind im Berichtsjahr um TEUR 63.025 auf TEUR 145.256 gesunken. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass BLG LOGISTICS im Berichtsjahr eine Dividende von der EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG in Höhe von TEUR 137.196 (Vorjahr: TEUR 39.728) zugewiesen bekommen hat, die das Ergebnis der Equity-Bewertung im Berichtsjahr von TEUR 61.190 deutlich übersteigt. Gegenläufig deutlich (TEUR +100.872) gestiegen sind die kurzfristigen Finanzforderungen. Hierunter wird unter anderem die zugerechnete Dividende als Forderung ausgewiesen.

Eine weitere wesentliche Änderung auf der Aktivseite liegt bei den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten vor, die zum Stichtag eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr in Höhe von TEUR 95.028 ausweisen und sich damit auch deutlich auf die geringere Nettoverschuldung auswirken.

Kennzahlen zur Vermögenslage TEUR

	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Bilanzsumme	1.408.040	1.317.368	90.672	6,9
Anlagenintensität (in %)	37,8	41,3	-3,5	-8,5
Working Capital Ratio (in %)	137,8	105,9	31,9	30,1
Eigenkapital	356.657	285.677	70.980	24,8
Eigenkapitalquote (in %)	25,3	21,7	3,6	16,8
Nettoverschuldung	287.964	488.461	-200.497	-41,0

Im Wesentlichen aufgrund des positiven Gruppenergebnisses (Gruppenjahresüberschuss von TEUR 85.816) konnte das Eigenkapital zum 31. Dezember 2024 um TEUR 70.980 gesteigert werden. Entsprechend stieg die Eigenkapitalquote von 21,7 Prozent im Vorjahr auf nunmehr 25,3 Prozent an.

Eine weitere wesentliche Änderung auf der Passivseite ergab sich innerhalb der sonstigen Finanzverbindlichkeiten. Die langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten für Leistungen an Arbeitnehmer steigen gegenüber dem Vorjahr um TEUR 12.818 und die Verbindlichkeiten für notwendige Personalstrukturmaßnahmen um TEUR 7.584 an. Die Anstiege sind begründet durch Verbindlichkeiten aus Restrukturierungsmaßnahmen (Abfindungen, Sozialpläne u.a.).

Eine detaillierte Aufstellung der beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Schulden sowie Angaben zu den Sicherungsinstrumenten sind im Gruppenanhang unter ►Erläuterung Nummer 32 zu finden.



Finanzlage

Kennzahlen zur Finanzlage TEUR	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	169.001	87.884	81.117	92,3
Mittelzu-/abfluss aus der Investitionstätigkeit	22.023	13.087	8.936	68,3
Free Cashflow	191.024	100.971	90.053	89,2
Mittelzu-/abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-90.467	-63.876	-26.591	-41,6
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	100.557	37.095	63.462	171,1
Wechselkurs- und Konsolidierungskreisbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	918	-1.517	2.435	160,5
Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	32.943	-2.635	35.578	1.350,2
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	134.418	32.943	101.475	308,0
Zusammensetzung des Finanzmittelfonds				
Liquide Mittel	134.960	39.932	95.028	238,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-542	-6.989	6.447	92,2
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	134.418	32.943	101.475	308,0
Nettoverschuldung TEUR	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Langfristige Darlehen	137.582	151.856	-14.274	-9,4
Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten	492.992	521.086	-28.094	-5,4
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	164.505	148.379	16.126	10,9
Finanzverschuldung	795.079	821.321	-26.242	-3,2
Langfristige Finanzforderungen	202.485	224.130	-21.645	-9,7
Kurzfristige Finanzforderungen	169.670	68.798	100.872	146,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	134.960	39.932	95.028	238,0
Nettoverschuldung	287.964	488.461	-200.497	-41,0

Ausgehend von einem im Jahr 2024 erzielten Ergebnis vor Steuern von TEUR 91.791 ist ein Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit von TEUR 169.001 (Vorjahr: TEUR 87.884) erwirtschaftet worden. Der Free Cashflow lag mit TEUR 191.024 im deutlich positiven Bereich und TEUR 90.053 über dem Vorjahreswert von TEUR 100.971.

Insbesondere die deutliche Steigerung der Ergebnisse im Geschäftsbereich AUTOMOBILE wirkt sich positiv auf den Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit aus. Auch die stichtagsbedingte Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen begünstigt den Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit deutlich.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit hat sich im Berichtsjahr ebenfalls verbessert. Den leicht gesunkenen Auszahlungen für Investitionen von insgesamt TEUR 38.921 stehen im Vergleich zum Vorjahr deutlich höhere Einzahlungen aus erhaltenen Dividenden in Höhe von TEUR 38.743 gegenüber. Der positive Effekt wird verstärkt durch gestiegene Einzahlungen aus der Tilgung von Leasingforderungen (TEUR 28.898). Weitere Details ergeben sich aus der ausführlichen Kapitalflussrechnung im ►Gruppenabschluss. Für weitere Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung verweisen wir auch auf ►Erläuterung Nummer 37 des Gruppenanhangs.

Der Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit war auch abgeschlossenen Geschäftsjahr negativ, weil die Verschuldung gegenüber Kreditinstituten weiter reduziert werden konnte.



Dem gegenüber standen unter anderem höhere Auszahlungen an Unternehmenseigner (Anstieg um TEUR 8.230).

Insgesamt hat sich der Finanzmittelfonds im Geschäftsjahr um TEUR 101.475 auf TEUR 134.418 deutlich verbessert.

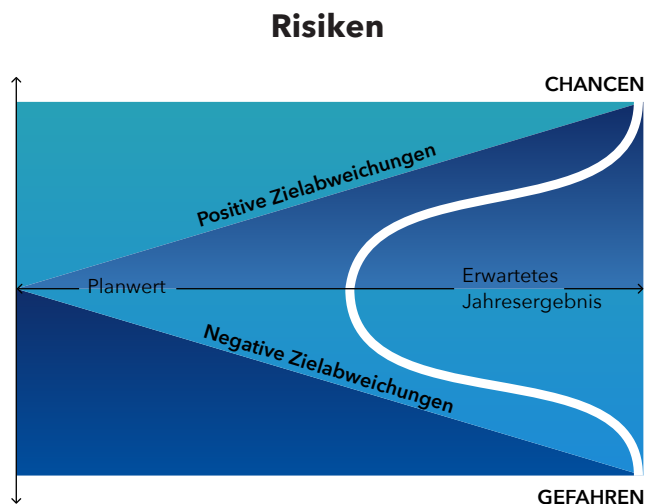
Die Finanzierung von Investitionen erfolgt aus dem operativen Cashflow, langfristigem Fremdkapital (Darlehen) sowie mittels Leasing.

Zum Bilanzstichtag bestanden zugesagte, aber nicht ausgenutzte Kreditlinien in Höhe von EUR 76,5 Mio. Aus bestehenden Factoringvereinbarungen war zum 31. Dezember 2024 ein Volumen von EUR 21,4 Mio. ungenutzt.

Die Finanzverschuldung ist gegenüber dem Vorjahr um TEUR 26.242 gesunken. Hierbei wirkt sich insbesondere der Rückgang der langfristigen Darlehen gegenüber dem Vorjahr um TEUR -14.274 und die Reduzierung der sonstigen langfristigen Finanzverbindlichkeiten um TEUR 28.094 positiv aus.

Auf den deutlichen Rückgang der Nettoverschuldung wirkte sich des Weiteren der Anstieg innerhalb der kurzfristigen Finanzforderungen aus. Hier stiegen die Finanzforderungen aus Gesellschafterkonten bei at Equity einbezogenen Unternehmen gegenüber dem Vorjahr deutlich um TEUR 94.929 zurück, während langfristige Leasingforderungen um TEUR 23.344 zurückgingen.

Chancen- und Risikobericht



Mögliche Abweichungen von den geplanten Zielen stellen Risiken dar – und zwar sowohl negative („Gefahren“) wie auch positive Abweichungen („Chancen“).

Grundlagen des Chancen- und Risikomanagements

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

Risiko- und Chancenkultur

Die BLG-Gruppe strebt ein profitables Wachstum unter Berücksichtigung nachhaltigkeitsbezogener Ziele an.

Die Risiko- und Chancenkultur als Teil der Unternehmenskultur von BLG LOGISTICS umfasst die grundsätzliche Einstellung und die Verhaltensweisen beim Umgang mit Risiken und Chancen. Sie beeinflusst maßgeblich das Risikobewusstsein bei unseren unternehmerischen Entscheidungen und bildet die Grundlage für die Schaffung angemessener und wirksamer Maßnahmen, damit wir unsere Chancen verantwortungsbewusst und sicher umsetzen können.

Deshalb stellt unsere Risiko- und Chancenkultur die Basis für den Erfolg unseres Risikomanagements dar. Das Risikomanagement funktioniert, sofern Transparenz und Bereitschaft zur aktiven Kommunikation und Mitarbeit als Bestandteil einer gelebten Risikokultur in der Praxis umgesetzt werden.

Verzahnung von Compliance- und Risikomanagementsystem sowie Internem Kontrollsystem¹

Ein verantwortungsvolles, kontinuierliches und systematisches Management der unternehmerischen Risiken, aber auch der Chancen, ist von grundlegender Bedeutung für BLG LOGISTICS. Dafür setzen wir auf die enge Verzahnung von Compliance- und Risikomanagementsystem sowie dem Internen Kontrollsystem (IKS). Die drei Systeme werden im Folgenden näher beschrieben:

Grundzüge der Compliance-Organisation

Compliance ist die Einhaltung aller gesetzlichen und unternehmensinternen Vorgaben, wie zum Beispiel der Richtlinien und Organisationsanweisungen. Sie dient der Haftungsvermeidung und Haftungsminimierung.

¹ Bei den Angaben in diesem Abschnitt handelt es sich um sogenannte lageberichtsfremde und vom Abschlussprüfer nicht geprüfte Angaben.



Bereits im Verhaltenskodex hat sich BLG LOGISTICS dazu verpflichtet, sich stets an die geltenden Gesetze sowie die internen Richtlinien des Unternehmens zu halten.

Durch diese Grundgedanken sowie unsere ethischen Grundsätze wollen wir für unsere Kund:innen, Geschäftspartner:innen und Aktionär:innen ein verlässlicher und fairer Partner sein.

Das Ziel von Compliance ist, eine rechtlich und ethisch einwandfreie Unternehmenstätigkeit zu gewährleisten. Damit geht die Prävention von Rechtsverstößen aus dem Unternehmen einher. Daraus leitet sich die Aufgabe des Compliance-Beauftragten ab, die Geschäftsleitung und die für die Geschäftsprozesse der BLG LOGISTICS verantwortlichen Mitarbeitenden darin zu unterstützen, diese Ziele zu erreichen.

Der Compliance-Beauftragte berichtet an das gemäß der Geschäftsordnung des Vorstands der BLG AG für Compliance zuständige Mitglied des Vorstands, den Chief Compliance Officer. Auf Einladung des Vorstands erstattet der Compliance-Beauftragte in Sitzungen des Gesamtvorstands Bericht über den aktuellen Stand der Compliance-Aktivitäten bei BLG LOGISTICS. Des Weiteren erstattet der Compliance-Beauftragte direkt dem Aufsichtsrat der BLG AG Bericht.

Der Gesamtvorstand unterstützt den Compliance-Beauftragten bei der Wahrnehmung der ihm übertragenen Aufgaben.

Der Compliance-Beauftragte hat ein regelmäßiges Compliance Committee eingerichtet. Er ist Ansprechpartner der externen Compliance-Ombudsperson. Gleichzeitig nimmt er die Funktion der internen Ombudsperson wahr. Im Dezember 2024 hat BLG LOGISTICS überdies die sogenannte BLG Integrity Line eingeführt. Dabei handelt es sich um ein webbasiertes Hinweisgebersystem, das es ermöglicht, Hinweise auf mögliche Verstöße gegen maßgebliche Gesetze oder interne Richtlinien zu melden – auch anonym. Dieses System stärkt die Transparenz und unterstützt eine offene Unternehmenskultur, indem es Mitarbeitenden, Geschäftspartner:innen und anderen Stakeholdern eine geschützte Plattform bietet, um potenzielles Fehlverhalten zu adressieren. Die BLG Integrity Line ergänzt unser Compliance-Management-System (CMS) und trägt aktiv zur Prävention sowie Aufklärung von Rechtsverstößen bei.

Im Falle eines Verstoßes gegen maßgebliche Gesetze oder interne Richtlinien von BLG LOGISTICS unterstützt der Compliance-Beauftragte auch die internen Untersuchungen der Abteilung Revision.

Sofern Sanktionen erforderlich sind, schlägt der Compliance-Beauftragte in Abstimmung mit dem Personalbereich im Compliance Committee erforderliche Maßnahmen vor. In Abstimmung mit dem Vorstand, der zuständigen Geschäftsführung und dem Compliance Committee werden diese vom Personalbereich umgesetzt.

Durch das Compliance-Management-System (CMS) wird Fehlverhalten im Unternehmen vermieden und durch präventive Maßnahmen Compliance-Risiken bzw. Rechtsverstößen im Unternehmen oder aus BLG LOGISTICS heraus entgegengewirkt.

Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, das seit 1. Januar 2023 in Kraft ist, soll die Einhaltung der Menschenrechte international verbessern, indem es die zu beachtenden menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten festlegt. Darüber hinaus soll es Umweltbelange verbessern. Daraus abgeleitet definiert das Gesetz Anforderungen für ein verantwortliches Management.

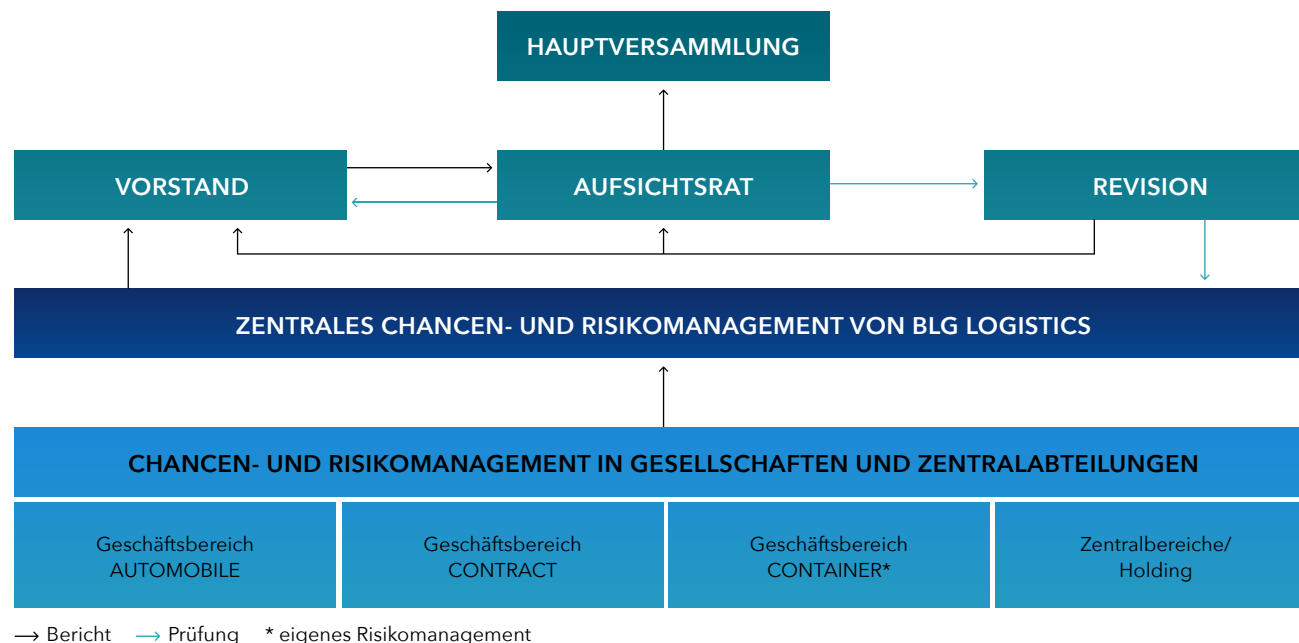
Im Jahr 2024 haben wir unsere Maßnahmen im Rahmen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes weiter ausgebaut. BLG LOGISTICS hat gezielt potenzielle Risiken in der Lieferkette identifiziert und bewertet, um menschenrechtliche und umweltbezogene Sorgfaltspflichten wirksam umzusetzen.

Grundelemente des Risikomanagements

Gemäß der Risikostrategie der BLG-Gruppe werden die konzeptionellen Grundelemente des Risikomanagements durch einen einheitlichen Ansatz zur Sicherstellung der Abdeckung klarer Risikoverantwortung zentral „ausgerollt“ und in der Gruppenrichtlinie Risikomanagement beschrieben. Dies führt zu einer systematischen und vergleichbaren Risikoidentifikation/-dokumentation und Risikoanalyse/-bewertung.

Ein besonderes Augenmerk gilt sogenannten Extremrisiken. Das sind Risiken mit einem hohen Schadensausmaß, aber einer geringen Eintrittswahrscheinlichkeit. Dazu zählen zum Beispiel extreme Naturkatastrophen, volkswirtschaftliche Krisen oder Terroranschläge. Bei daraus resultierenden Betriebsunterbrechungen greift zudem unser Betriebskontinuitätsmanagement (BCM). Hier werden Strategien, Pläne und Maßnahmen entwickelt, um Aktivitäten oder Prozesse zu schützen bzw. alternative Abläufe zu ermöglichen.

Ziel des Risikomanagements ist es, ein gemeinsames Bewusstsein und positives Verständnis des Managements sowie aller Mitarbeitenden im Umgang mit unternehmerischen Risiken zu schaffen, damit die Risikotragfähigkeit des Unternehmens erhalten bleibt. Es geht darum, Risiken zu erkennen und zu bewerten, diese Risiken durch angemessene und wirksame Maßnahmen effizient zu handhaben, zu überwachen sowie eine laufende Risikoberichterstattung für eine fundierte Entscheidungsfindung zu gewährleisten. Auf diese Weise soll das Risikomanagement zur Erreichung der Unternehmensstrategie und -ziele beitragen.



→ Bericht → Prüfung * eigenes Risikomanagement

Die Ziele des Risikomanagements sind:

- Früherkennung und Prävention von Krisen und Insolvenzen (Unternehmenssicherung)
- Verbesserung von Planungssicherheit und Minimierung der Risikokosten durch optimale Risikobewältigung
- Fundierte Vorbereitung unternehmerischer Entscheidungen mit Risikoanalysen zur Verbesserung des Unternehmenserfolgs
- Erreichung der nachhaltigkeitsbezogenen Unternehmensziele und Überwachung nachhaltigkeitsbezogener Risiken im Hinblick auf die drei Dimensionen der ESG (Environment, Social, Governance), unter Berücksichtigung des Grundsatzes der doppelten Wesentlichkeit (d.h., es werden sowohl die Auswirkungen externer Risiken auf BLG LOGISTICS als auch die Auswirkung der Gruppe auf ihr externes Umfeld betrachtet.)



Risikomanagement-Organisation

Die Verantwortungsbereiche und Rollen in Bezug auf die Maßnahmen nach § 91 Absatz 2 und Absatz 3 AktG sind in den Organigrammen der BLG-Gruppe klar geregelt und im Risikomanagement-Tool abgegrenzt, kommuniziert und dokumentiert. BLG LOGISTICS überwacht, dass die Aufgabenträger die erforderlichen persönlichen und fachlichen Voraussetzungen erfüllen und regelmäßig durch das zentrale Risikomanagement geschult werden. BLG stellt im Rahmen des jährlichen Planungsprozesses sicher, dass ausreichende Ressourcen für Maßnahmen zur frühzeitigen Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Überwachung bestandsgefährdender Entwicklungen zur Verfügung stehen. Die wesentlichen Regelungen zur Aufbau- und Ablauforganisation sind dokumentiert und verbindlich vorgegeben.

Chancen- und Risikomanagement bei BLG LOGISTICS

Die Risikomanagement-Organisation besteht aus den folgenden Komponenten:

- Die Aufbauorganisation umfasst die Aufgaben und Verantwortlichkeiten aller am Risikomanagementprozess beteiligten Verantwortlichen und die Maßnahmen, um das implementierte System kontinuierlich auf einem gleichbleibend hohen Niveau zu halten und Entwicklungen strukturiert und systematisch an die Verantwortlichen weiterzugeben.
- Der Risikomanagementprozess ist der Prozess zur Bewertung von Risiken, bei dem die Risiken identifiziert/dokumentiert, analysiert/bewertet, kontrolliert/überwacht und kommuniziert/berichtet werden.

- Die Plattform eines effektiven Risikomanagementsystems ist das Risikomanagement-Tool. Es ermöglicht einen zeitnahen und flexiblen Informationsaustausch, die Erstellung von Bewertungen und die Konsolidierung von Risiken auf Ebene der Risk Manager.
- Eine Meldung aus den Geschäftsbereichen im Risikomanagement-Tool erfolgt kontinuierlich. Die darauf aufbauende Auswertung und Überwachung der im Risikomanagement-Tool eingegebenen Risiken wird durch zentral zuständige Risikomanager:innen vorgenommen. Im Anschluss plausibilisiert und hinterfragt das Risiko-Committee gemeldete Risiken hinsichtlich ihrer Art und ihres Umfangs. Dies schließt auch die Möglichkeit ein, Risiken auf einen anderen Risikoverantwortlichen zu übertragen und einen Maßnahmen-Verantwortlichen zu benennen. Das Gremium dient der allgemeinen Qualitätssicherung einschließlich der Darstellung und Kommentierung der Risikopositionen. Des Weiteren unterstützt das Committee die Weiterentwicklung der Corporate Governance (einschließlich des Zusammenspiels von Risikomanagement, Internem Kontrollsystem, Compliance und Interner Revision, d.h. integrierter GRC). Eine ausführliche Risikoberichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat erfolgt mindestens vier Mal im Jahr.

Zielsetzungen und Methoden des Finanzrisikomanagements

Die wesentlichen zur Finanzierung des Konzerns verwendeten Finanzinstrumente umfassen langfristige Darlehen, kurzfristige Kreditaufnahmen, Leasingverbindlichkeiten, sonstige Finanzkredite, Factoring sowie Zahlungsmittel einschließlich kurzfristiger Einlagen bei Kreditinstituten. BLG LOGISTICS 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 des Konzerns bestehen aus Ausfallrisiken (aus Forderungen), Kontrahentenrisiken, Fremdwährungsrisiken, Liquiditätsrisiken und Zinsänderungsrisiken. Der Vorstand verabschiedet Richtlinien zum Risikomanagement für jedes dieser Risiken, die im Abschnitt Finanzwirtschaftliche Risiken dargestellt werden, und überprüft deren Einhaltung. Auf Gruppenebene wird zudem das bestehende Marktpreisrisiko für alle Finanzinstrumente beobachtet.



Sofern derivative Finanzinstrumente als Sicherungsinstrumente eingesetzt werden und die Voraussetzungen für ein Hedge Accounting gemäß IFRS 9 vorliegen, erfolgt die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen. Ziel ist die Reduzierung von Ansatz- oder Bewertungsinkongruenzen, die sich beispielsweise daraus ergeben, dass Gewinne oder Verluste aus einem Sicherungsinstrument nicht an der gleichen Stelle im Abschluss wie die Gewinne oder Verluste aus dem abgesicherten Risiko erfasst werden. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden des Konzerns für Derivate sowie weitere Angaben zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen werden im Abschnitt „Derivative Finanzinstrumente“ dargestellt.

Kapitalrisikomanagement

Wesentliches Ziel von BLG LOGISTICS 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 (inkl. Eigenkapitalausstattung), um die Kapitalkosten im Allgemeinen und das Refinanzierungsrisiko im Speziellen langfristig zu reduzieren.

BLG LOGISTICS überwacht ihr Kapital auf Basis der Eigenkapitalquote und weiterer Kennzahlen. Es bestehen Zusicherungen an alle Partnerbanken nach Gleichbehandlung und der Change-of-Control-Klausel.

Internes Kontrollsystem

Das Interne Kontrollsystem (IKS) umfasst die organisatorischen Maßnahmen und Kontrollen im Unternehmen mit dem Ziel, den Schutz der Vermögenswerte, die Sicherheit, Vollständigkeit und Verlässlichkeit der internen und externen Berichterstattung und die Einhaltung der relevanten Gesetze, Verordnungen, ISO-Standards sowie internen Richtlinien und Arbeitsanweisungen zu gewährleisten. Das IKS ist in die prozessualen Abläufe der BLG LOGISTICS eingebettet und hilft, Transparenz in den Geschäftsprozessen zu schaffen.

In seiner Ausgestaltung betrachtet das Interne Kontrollsystem bei BLG LOGISTICS alle wesentlichen Geschäftsprozesse und geht über Kontrollen im Rechnungslegungsprozess hinaus. Das sogenannte nichtfinanzielle IKS umfasst zum Beispiel die Themenfelder Umweltverstöße, Arbeitsschutz und Korruption.

Das IKS beziehungsweise dessen beitragende Elemente sind regelmäßig Gegenstand von Prüfungsaktivitäten der Internen Revision. Diese erfolgen entweder im Rahmen des risikobasiert abgeleiteten jährlichen Prüfungsplans oder im Rahmen von unterjährig anberaumten Prüfungen auf Anfrage der Geschäftsführung.

Integrierter Risiko-, Compliance- und IKS-Ansatz²

Dem Risikomanagement der BLG-Gruppe liegt ein integriertes Governance-Risiko- und Compliance-Modell zugrunde, welches den verantwortungsvollen Umgang mit Chancen und Risiken ermöglicht.

Erste Linie:

Operatives Management

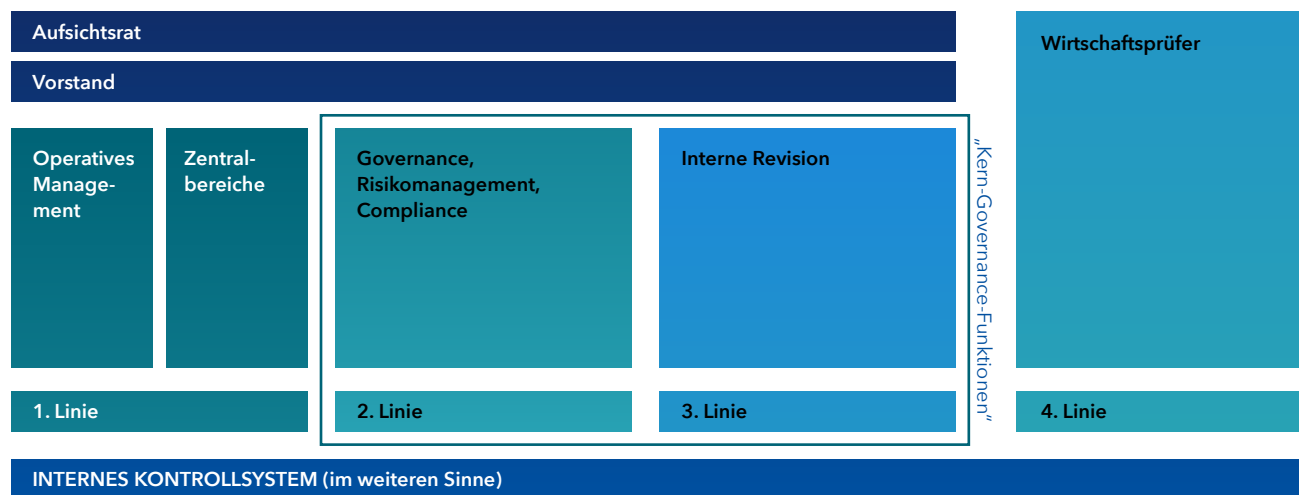
Das operative Management der einzelnen Geschäftsfelder und Zentralbereiche bildet die vorderste Linie. Sie managen und verantworten ihre Prozesse, identifizieren und bewerten Risiken dezentral. Gegenmaßnahmen werden unverzüglich eingeleitet, die verbleibenden potenziellen Auswirkungen bewertet. Wesentliche Risiken werden im Risikomanagementsystem auf Basis der veröffentlichten internen Richtlinie zum Risikomanagement gemeldet. Die Ergebnisse fließen kontinuierlich in die Risikoberichterstattung ein. Somit liegt dem Vorstand über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Zweite Linie:

Zentrales Risikomanagementsystem, Compliance-Management-System, Internes Kontrollsystem

Das zentrale Risikomanagement ist eng mit den beiden anderen Governance-Kontrollsystemen, dem Compliance-Management-System und dem Internen Kontrollsystem, verzahnt. Alle drei Systeme dienen der Unterstützung und systemischen Überwachung des operativen Managements. Diese drei wesentlichen Governance-Kontrollsys-

² Bei den Angaben in diesem Abschnitt handelt es sich um sogenannte lageberichtsfremde und vom Abschlussprüfer nicht geprüfte Angaben.



Governance-Modell bei BLG LOGISTICS

teme geben den organisatorischen Rahmen vor und steuern die Umsetzung der Rahmenvorgaben in den operativen Prozessen. So wird die Konformität mit Gesetzen und unseren unternehmensinternen Standards und Regeln sichergestellt. Das zentrale Risikomanagement erstellt unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus den beiden anderen Kontrollsystemen, dem Compliance-Management-System und dem Internen Kontrollsystem, die zentrale Risikolandkarte und ist ein wichtiger Übergabepunkt für die Weitergabe relevanter Informationen an die Interne Revision sowie für die Erstellung des Jahresabschlusses. Um den steigenden regulatorischen Anforderungen gerecht zu werden, überwacht BLG LOGISTICS diese kontinuierlich und entwickelt die Prozesse in der zweiten Linie systematisch weiter.

Dritte Linie:

Prüfung durch die Konzern-Revision

Die Konzern-Revision unterstützt im Auftrag des Vorstands dabei, die verschiedenen Geschäftsbereiche und Unternehmenseinheiten im Konzern zu überwachen. Sie überprüft das Risikofrüherkennungssystem sowie den Aufbau und die Umsetzung des Risikomanagements regelmäßig im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen. Zudem führt die Konzern-Revision unabhängige Prozessprüfungen durch. In diesen Prozessprüfungen prüft die Konzern-Revision auch Elemente und Kontrollen des IKS.

Vierte Linie:

Prüfung durch den Wirtschaftsprüfer

Das Risikomanagement sowie das IKS werden im Rahmen der Jahresabschlussprüfung in Bezug auf die Rechnungslegung vom Abschlussprüfer gewürdigt.

Beschreibung der wesentlichen Merkmale des IKS im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess nach § 315 Absatz 4 HGB

Begriffsbestimmung und Elemente

Das Interne Kontrollsystem von 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 sowie nichtfinanzieller Informationen im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung. 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 Überwachungssystem. Als Verantwortliche für das interne Steuerungssystem hat der Vorstand der BLG LOGISTICS in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess insbesondere den Fachbereich Financial Services beauftragt.

Das interne Überwachungssystem umfasst sowohl in den Rechnungslegungsprozess integrierte als auch vom Rechnungslegungsprozess unabhängige 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.

Vom Rechnungslegungsprozess unabhängige Kontrollen werden durch die Interne Revision, das Qualitätsmanagement sowie den Aufsichtsrat, und hier vor allem durch den Prüfungsausschuss, durchgeführt. Im Rahmen des Kompetenzprofils des Aufsichtsrats ist hierbei auch sichergestellt, dass entsprechende Expertise für Nachhaltigkeitsfragen, die für BLG LOGISTICS wesentlich sind, vorhanden ist. Der Prüfungsausschuss befasst sich insbesondere mit der Rechnungslegung, einschließlich der Berichterstattung und der Überwachung der Abschlussprüfung. 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 vom Rechnungslegungsprozess unabhängige Prüfungstätigkeiten auch von externen Prüfungsorganen wie der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft oder der steuerlichen Außenprüfung vorgenommen.

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 von BLG LOGISTICS erfolgt im Wesentlichen über die Standardsoftware SAP S/4HANA. Zur Aufstellung des Konzernabschlusses wird das SAP-Konsolidierungsmodul Group Reporting (Vorjahr: SAP EC-CS) eingesetzt. Die Einbeziehung der Einzelabschlüsse ausländischer und nicht in das SAP-System eingebundener inländischer Tochtergesellschaften erfolgt auf Grundlage der durch Wirtschaftsprüfungsgesellschaften geprüften, standardisierten, Excel-basierten Reporting Packages, die in das Konsolidierungssystem Group Reporting überführt werden.

BLG LOGISTICS hat zur Gewährleistung einer einheitlichen Bilanzierung und Bewertung Bilanzierungsrichtlinien zur Rechnungslegung nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) und Richtlinien zur gruppeneinheitlichen Kontierung herausgegeben. Die Durchführung von Impairment-Tests für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Gruppe erfolgt zentral. Auf diese Weise wird die Anwendung einheitlicher und standardisierter Bewertungskriterien 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 sys-

temseitigen Validierung der Meldedaten aus den Einzelabschlüssen insbesondere die Reporting Packages auf Plausibilität überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Für die Erstellung der Einzelabschlüsse und des Gruppenabschlusses wird darüber hinaus eine Disclosure-Management-Software eingesetzt, die einen einheitlichen Datenpool verwendet und Validierungen, eine Nachvollziehbarkeit der Historie sowie einen fest definierten Workflow enthält. Durch einen hohen Automatisierungsgrad wird das Fehlerrisiko deutlich reduziert und die Effizienz erhöht.

Für das Tax Accounting wird ebenfalls eine spezielle Software verwendet. Auf Ebene der einzelnen Tochtergesellschaften werden die laufenden und die latenten Steuern berechnet und die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern geprüft.

Einschränkende Hinweise

Das Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem sowie das Compliance-Management-System, d.h. die Summe der Governance-Systeme, dienen der Sicherung der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung sowie der Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften und der nachhaltigkeitsbezogenen Ziele. Durch Ermessensentscheidungen, fehlerbehaftete Kontrollen oder dolose Handlungen kann die Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems und des Compliance-Management-Systems jedoch eingeschränkt werden, sodass auch die eingerichteten Systeme keine absolute Sicherheit zur Identifikation und Steuerung der Risiken gewährleisten können.



Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems, Risikomanagementsystems und Compliance-Management-Systems³

Mit dem integrierten Governance-, Risiko- und Compliance-Ansatz hat der Vorstand einen Steuerungsrahmen für BLG LOGISTICS geschaffen und implementiert, der auf ein angemessenes und wirksames Internes Kontroll- und Risikomanagement abzielt. Die im Rahmen dieses Ansatzes umgesetzten Maßnahmen zielen ebenfalls auf die Wirksamkeit und Angemessenheit des Internen Kontroll- und Risikomanagements sowie Compliance-Managements ab und werden in diesem Bericht auch näher erläutert. Im Rahmen der Verankerung des Modells der drei Linien und der gesetzlichen Rahmenbedingungen finden zugleich unabhängige Überwachungen und Prüfungen statt, insbesondere durch die Prüfungen der Internen Revision und deren Berichterstattung an den Vorstand und Aufsichtsrat und durch den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats sowie durch sonstige externe Prüfungen.

Aus der Befassung mit dem Internen Kontroll- und Risikomanagementsystem und dem Compliance-Management-System sowie der Berichterstattung der Internen Revision sind dem Vorstand keine Umstände bekannt, die gegen die Angemessenheit und Wirksamkeit dieser Systeme sprechen.

Chancen

Unser Geschäftsmodell

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.

In den unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern wollen wir auch in Zukunft die Chancen, die sich uns eröffnen, optimal nutzen. Basis dafür sind unsere integrierten Dienstleistungen sowie das innovative intermodale Angebot im Geschäftsbereich AUTOMOBILE. Die etablierten Geschäftsmodelle eröffnen uns im Geschäftsbereich CONTRACT Vertriebs- und Akquisitionsmöglichkeiten kombiniert mit weiteren Automatisierungs- und Digitalisierungsaktivitäten in Deutschland bzw. Europa. Die einzelnen Geschäftsfelder profitieren von einem weiterhin anhaltenden Wachstumsmarkt, da unsere Kunden durch verstärktes Outsourcing ihre eigenen Kostenstrukturen verbessern bzw. flexibler gestalten wollen.

Für den Geschäftsbereich CONTAINER war die bereits erfolgte Anpassung des Fahrwassers der Elbe und bleibt die noch ausstehende Vertiefung der Außenweser zur Sicherung und Positionierung der deutschen Häfen in der „Nordrange“ von großer Bedeutung, damit die größer werdenden Containerschiffe Bremerhaven und Hamburg mit geringen Einschränkungen anlaufen können. Im Zuge der Durchführung der Maßnahmen zur Fahrrinnenanpassung der Elbe haben sich die nautischen Probleme der nachhaltig steigenden Anzahl immer größer dimensionierter Containerschiffe insbesondere am Standort Hamburg relativ verbessert. Im Laufe des Jahres 2023 wurde die zweite Ausbaustufe der Fahrrinnenanpassung aufgrund von umfangreichen Munitionsfunden zurückgenommen. Es ist derzeit nicht abzusehen, wann die Tiefgangsbeschränkungen auf der Elbe aufgehoben werden können.

Der Geschäftsbereich CONTAINER kann seinen Kunden jedoch mit dem einzigen deutschen Tiefwasserhafen, dem EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven (CTW), und dessen Fazilitäten für die Abfertigung von Containerschiffen mit entsprechenden Tiefgängen eine hervorragende Alternative bieten. Mit Eintritt von Hapag-Lloyd als weiterer Gesellschafter des CTW ist ein wichtiger Schritt in Bezug auf die weitere Entwicklung dieses Standorts erfolgt.

³ Bei den Angaben in diesem Abschnitt handelt es sich um sogenannte lageberichts-fremde und vom Abschlussprüfer nicht geprüfte Angaben.



Strategische Chancen

BLG LOGISTICS als starker Logistikarchitekt

Unsere Kunden und wir stehen heute vor riesigen Herausforderungen und Chancen. Die fortschreitende Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten in allen Bereichen der Wertschöpfungskette. Gleichzeitig gibt der globale Wettbewerb ein erhöhtes Tempo vor. Immer öfter entscheiden auch logistische Prozesse darüber, wie wettbewerbsfähig Unternehmen sind.

Als „Logistikarchitekt“ planen, konzeptionieren, realisieren und betreiben die Experten-Teams von BLG LOGISTICS kundenindividuelle Logistikzentren; die Bandbreite reicht hierbei von klassisch bis hin zu hochautomatisiert.

Wir verfügen über einen großen Stab an eigenen Fachleuten, die umfassende Erfahrungen aus den unterschiedlichsten Projekten und Branchen verschiedenster Größen mitbringen. Durch dieses branchenübergreifende Logistik-Know-how konnten wir bereits herausragende und innovative Konzepte und logistische Großprojekte entwickeln und sehen dies für die Zukunft als starkes Argument für unsere bestehenden und neuen Kunden.

Geschäftsbereichsübergreifende Zusammenarbeit als Schlüssel zum Erfolg

Ein Beispiel in 2024 ist das Projekt Combined Performance Support (CPS), welches 2025 in das Tagesgeschäft umgesetzt werden soll.

CPS ist ein wichtiger Servicebereich, der die Expertise der beiden Geschäftsbereiche CONTRACT und AUTOMOBILE miteinander vereint. Ziel ist es, wertvolles Know-how zu transferieren, Impulse zu setzen und einen nachhaltigen Mehrwert für die operativen Teams beider Bereiche zu schaffen.

Beide Geschäftsbereiche werden aktiv im Tagesgeschäft unterstützt und es wird eng mit den Operations zusammengearbeitet, um gemeinsam konkrete Projekte umzusetzen. Dabei liegt der Fokus auf den Themen Integrated Management Systems, Real Estate, Improvement und Technology. Durch diese Zusammenarbeit tragen wir zur Effizienzsteigerung und Optimierung in beiden Bereichen bei.

Eco Power Port Bremerhaven: BLG LOGISTICS und EUROGATE stärken Zusammenarbeit im Bereich Windenergie

Ein Großteil der erneuerbaren Energien wird in Zukunft in den Häfen umgeschlagen und produziert. In Bremerhaven werden BLG LOGISTICS und EUROGATE zukünftig unter der Marke „Eco Power Port“ zusammenarbeiten und ihre Kompetenzen im Bereich Windenergie bündeln. Beide Unternehmen blicken auf eine langjährige Expertise im Bereich des Umschlags von Schwergut- und Windenergiekomponenten zurück. Unter der neuen Marke „Eco Power Port“ verfolgen BLG LOGISTICS und EUROGATE fortan einen „One face to the customer“-Ansatz, der den Kunden eine nahtlose und effiziente Betreuung garantiert. Durch die gemeinsame Nutzung von Flächen auf dem Containerterminal sowie perspektivisch im Bereich Südhafen „Roter Sand“ schaffen wir Synergien, die sowohl unseren Kunden

als auch der gesamten Windenergiebranche zugutekommen. Die Zusammenarbeit ermöglicht es uns, unsere Dienstleistungen zu erweitern und die Bedürfnisse unserer Kunden noch besser zu erfüllen.

Neues Inlandterminal in Ahlhorn

BLG LOGISTICS hat 355.000 Quadratmeter auf dem stillgelegten Nato-Flughafen in Ahlhorn angemietet. Ab April 2025 wird dort ein neues Inlandterminal für die Automobillogistik, mit Platz für ca. 15.000 Fahrzeuge betrieben.

Der neue Standort in Ahlhorn, ca. 40 Minuten südwestlich von Bremen, wird in den drei Bereichen Vermietung von Stellplätzen, Umschlag und technische Dienstleistungen aktiv sein.

Rund 200 Arbeitsplätze werden im Zeitraum April 2025 bis 2026 entstehen.

Mission Klima

Das Thema Klimaschutz steht weit oben auf der Agenda – in der Politik wie auch in vielen Unternehmen. Wir bilden dabei keine Ausnahme. Die Bundesregierung hat im Vorjahr die Klimaschutzvorgaben noch einmal verschärft und für Deutschland das Ziel der Klimaneutralität bis 2045 ausgegeben. Wir wollen als Logistikunternehmen unseren Beitrag leisten – und gleichzeitig unsere Kunden beim Verbessern ihrer eigenen Bilanz unterstützen.

Wir sind gemeinsam auf einer Mission für den Klimaschutz. Unser Ziel: BLG LOGISTICS wird bis 2030 zum bilanziell CO₂-neutralen Unternehmen. Dabei reichen wir unsere angepasste absolute Zielsetzung von 50,4 Prozent CO₂e-Einsparung innerhalb unseres Unternehmens (Scope 1+2)



und -30 Prozent in der Lieferkette (Scope 3) in 2025 erneut bei der unabhängigen Science Based Targets initiative (SBTi) ein und stärken durch die Emissionsreduktion unsere Wettbewerbsfähigkeit.

Ein weiterer Beitrag von BLG LOGISTICS zu einer verbesserten CO₂-Bilanz besteht in einer Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene. Pro Zug kann BLG AutoRail mehr als 200 Pkw transportieren. Und das passiert im deutschen und österreichischen Streckennetz komplett mit grünem Strom.

Im größten Güterverkehrszentrum Deutschlands, dem GVZ in Bremen, hat BLG LOGISTICS im Vorjahr einen neuen Standort für die Industrielogistik eröffnet. Ausgehend vom „C3 Bremen“ erbringt BLG LOGISTICS die nachhaltige und effiziente Versorgung der Auslandsmontagerwerke eines renommierten Automobilherstellers.

Maßnahmen, die wir zur Anpassung an den Klimawandel vornehmen, bieten diverse Chancen. Zum Beispiel tragen Carport-Überdachungen mit Photovoltaikanlagen zur erneuerbaren Energiegewinnung und der geschützten Lagerung von Fahrzeugen bei.

Chancen aus Digitalisierung und Automatisierung

Diese Technologien bieten BLG LOGISTICS erhebliche Potenziale zur Optimierung von Prozessen, Steigerung der Effizienz und Reduzierung von Kosten. In einem zunehmend wettbewerbsintensiven Markt ermöglichen sie, Abläufe zu modernisieren und uns besser auf die Anforderungen einer globalisierten Wirtschaft einzustellen. BLG LOGISTICS startet hierbei über ein MVP - also Minimal Viable Product - oder ein Proof of Concept, mit dem wir sehr

schnell in der Umsetzung sind und zeitnah ein Feedback vom User bekommen. Gemeinschaftlich arbeiten zentrale IT und Fachbereiche daran, ganzheitliche und optimierte Lösungen zu schaffen. Voraussetzung dafür ist eine End-to-End-Prozessbetrachtung, wobei die gemeinsame Konzeption abschnittsweise und zeitnah, im Sinne eines agilen Vorgehens getestet wird. Diese Vorgehensweise hat sich als sehr zielführend erwiesen. Wir betrachten einen Prozess End-to-End, weil er sich nicht loslösen lässt. Dabei haben wir festgestellt, dass die gemeinsame Konzeption mit Fachbereichen und einem Testing in kleinen Abschnitten – das agile Vorgehen – sehr zielführend ist.

Wir wollen die Vielzahl von Chancen nutzen, die die Digitalisierung bietet, insbesondere durch die Vernetzung von Systemen und Prozessen. Durch den Einsatz von modernen Softwarelösungen wie Transportmanagement-Systemen (TMS), Warehouse-Management-Systemen (WMS) und Enterprise Resource Planning (ERP) können wir die gesamten Lieferketten effizienter gestalten. Echtzeit-Daten ermöglichen eine präzisere Planung und Steuerung von Transportwegen, Lagerbeständen und Lieferzeiten. Dies führt zu einer verbesserten Kundenzufriedenheit und einer höheren Flexibilität in der Auftragsabwicklung.

Automatisierung ist für uns ein weiterer Schlüssel zur Zukunft der Logistikbranche, da Prozesse erheblich beschleunigt und Fehlerquellen minimiert werden können. Gleichzeitig wird durch die Automatisierung die Flexibilität erhöht, da sich die Systeme schnell an wechselnde Anforderungen und Auftragsvolumina anpassen können.

Die Kombination von Digitalisierung und Automatisierung schafft enorme Synergien. Intelligente Systeme, die Daten

in Echtzeit sammeln, analysieren und auswerten, ermöglichen eine vorausschauende Wartung von Maschinen und Fahrzeugen, was die Ausfallzeiten reduziert und die Lebensdauer der eingesetzten Geräte verlängert und damit einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Logistik leistet.

Internationalisierung: Expansionspotenziale in der Türkei und Polen

Die Internationalisierung stellt für BLG LOGISTICS eine bedeutende Möglichkeit dar, Märkte zu erweitern, neue Wachstumschancen zu erschließen und sich global stärker zu positionieren. Zwei besonders vielversprechende Märkte für die Expansion sind die Türkei und Polen. Osteuropa ist eine Wachstumsregion, insbesondere durch den Ausbau der Automobilproduktion. Aufbauend auf unseren erfolgreichen Aktivitäten in Polen planen wir, auch die Aktivitäten in Ungarn und eventuell Rumänien auszubauen, um so neue Märkte zu erschließen. BLG LOGISTICS arbeitet bereits mit bestehenden Kunden, insbesondere aus der Automobilindustrie, die in diese Regionen expandieren, zusammen und kann auf diesen Beziehungen aufbauen. Das schafft Synergien und erleichtert uns den Einstieg. Unser Ziel ist es, ein breites Portfolio an Dienstleistungen anzubieten, um flexibler auf Marktveränderungen reagieren zu können.

BLG LOGISTICS sieht zudem gute Wachstumschancen in der Türkei: Im August 2024 wurde ein Kooperationsvertrag mit einem türkischen Partner unterzeichnet. Als einer der größten Automobilimporteure Europas importierte die Türkei im letzten Jahr 626.000 Neuwagen. Gleichzeitig wurden 1,4 Millionen Fahrzeuge lokal produziert. Die strategische Lage der Türkei, die Kontinentaleuropa mit dem



Nahen Osten und Asien verbindet, macht sie zu einem idealen Verkehrszentrum und zu einer Logistkdrehscheibe.

Beide Länder bieten gute Möglichkeiten, um neue Märkte zu erschließen und langfristige Partnerschaften aufzubauen.

„Damietta Alliance“ entwickelt und betreibt neues Containerterminal in Damietta, Ägypten

Im Hafen von Damietta/Ägypten wird ein neues Containerterminal gebaut. Zu diesem Zweck wurde ein Joint Venture gegründet, um das neue „Terminal 2“ im Hafen zu entwickeln und zu betreiben. Das Joint Venture „Damietta Alliance Container Terminal S.A.E.“ besteht aus drei Hauptgesellschaftern, der Hapag-Lloyd Damietta GmbH (39 Prozent), der Eurogate Damietta GmbH (29,96 Prozent) und Contship Damietta S.p.A. (29,96 Prozent) und zwei weiteren Gesellschaftern.

Das neue Terminal 2 im Hafen von Damietta wird eine Gesamtkapazität von 3,3 Mio. TEU haben und als strategischer Umschlagplatz von Hapag-Lloyd im östlichen Mittelmeerraum dienen.

Mit der vollständigen Ausbaggerung des von Damietta Alliance Container Terminal S.A.E. genutzten Hafenbeckens auf 18 m Wassertiefe wurden die durch die Damietta Port Authority zu leistenden Infrastrukturmaßnahmen im Dezember 2024 abgeschlossen. Zudem wurden sämtliche wesentlichen Gewerke an geeignete Auftragnehmer vergeben. Nachdem im September 2024 die ersten zehn von insgesamt vierzig Rubber Tyred Gantry Cranes („RTGs“) in Damietta angeliefert wurden, erreichten die

ersten fünf von insgesamt zwölf Containerbrücken im Oktober auf dem Seeweg Damietta. Die Inbetriebnahme dieser Geräte, die Anlieferung weiterer RTGs und Containerbrücken sowie das Training der Gerätefahrer ist im Zeitraum Februar bis Juli 2025 geplant.

Mit der Inbetriebnahme des Terminals 2 (voraussichtlich im dritten Quartal 2025) wird ein hochmodernes Terminal mit ausreichender Kapazität, hoher Produktivität und einem dichten Feeder-Netzwerk zur Verfügung stehen.

Die Konzession für den Betrieb der Anlage wird dem Joint Venture für 30 Jahre erteilt. Dies gibt EUROGATE, den Joint-Venture-Partnern und unseren jeweiligen Kundinnen und Kunden eine langfristige Perspektive im Hafen von Damietta.

Westerweiterung Container Terminal Hamburg

Der Fortgang der Westerweiterung des EUROGATE Container Terminals Hamburg ist für die EUROGATE-Gruppe (Geschäftsbereich CONTAINER) zur Schaffung geografisch und nautisch günstig gelegener Großschiffsliegeplätze weiterhin von hoher Bedeutung. Neben der vollständigen Verfüllung des Petroleumhafens ist die Verlängerung des Predöhlkais um ca. 600 Meter sowie die Herstellung von weiteren 400 Metern Kaimauer am Buben-dey-Ufer vorgesehen. Ein weiteres wesentliches Ziel der mit dem Planfeststellungsverfahren verfolgten Maßnahmen zur Verbesserung der nautischen Rahmenbedingungen im Hamburger Hafen ist die Vergrößerung des Wendebeckens im Waltershofer Hafen auf einen 600-Meter-Drehkreis für die großen Containerschiffe.

Mögliche Baumaßnahmen durch die Hamburg Port Authority (HPA) dauern bis zu einer Flächenübergabemöglichkeit an den Terminalbetreiber nach derzeitigem Zeitplan voraussichtlich fünf Jahre, sodass aus heutiger Sicht – selbst bei noch abzusichernder Finanzierung – frühestens ab 2032 mit der Herstellung der terminalbezogenen Suprastruktur begonnen werden könnte. Demzufolge dürfte die Inbetriebnahme des gesamten Areals nicht vor 2033 erfolgen können. Die Anzahl der in Fahrt befindlichen Großcontainerschiffe hat sich zwischenzeitlich weiter erhöht. Parallel dazu wurden bereits Großcontainerschiffe mit einer Kapazität von über 24.000 TEU in Dienst gestellt. Weitere Großcontainerschiffe dieser Größenordnung befinden sich in den Orderbüchern der Containerreedereien. Diese Zahlen unterstreichen den bisherigen Trend des deutlich überproportionalen Anstiegs des Einsatzes von Großcontainerschiffen auf den Welthandelsrouten.

EUROGATE befindet sich derzeit in vielversprechenden Gesprächen und Verhandlungen mit der HPA mit der Zielsetzung, einen Projektvertrag sowie eine Mietvereinbarung für das Gelände der Westerweiterung sowie die zugehörigen Kaimauern zu wirtschaftlich akzeptablen Bedingungen abzuschließen und in diesem Zuge auch die Laufzeit der Bestandsmietverträge am Standort Hamburg bis Ende 2054 zu verlängern.

Risiken

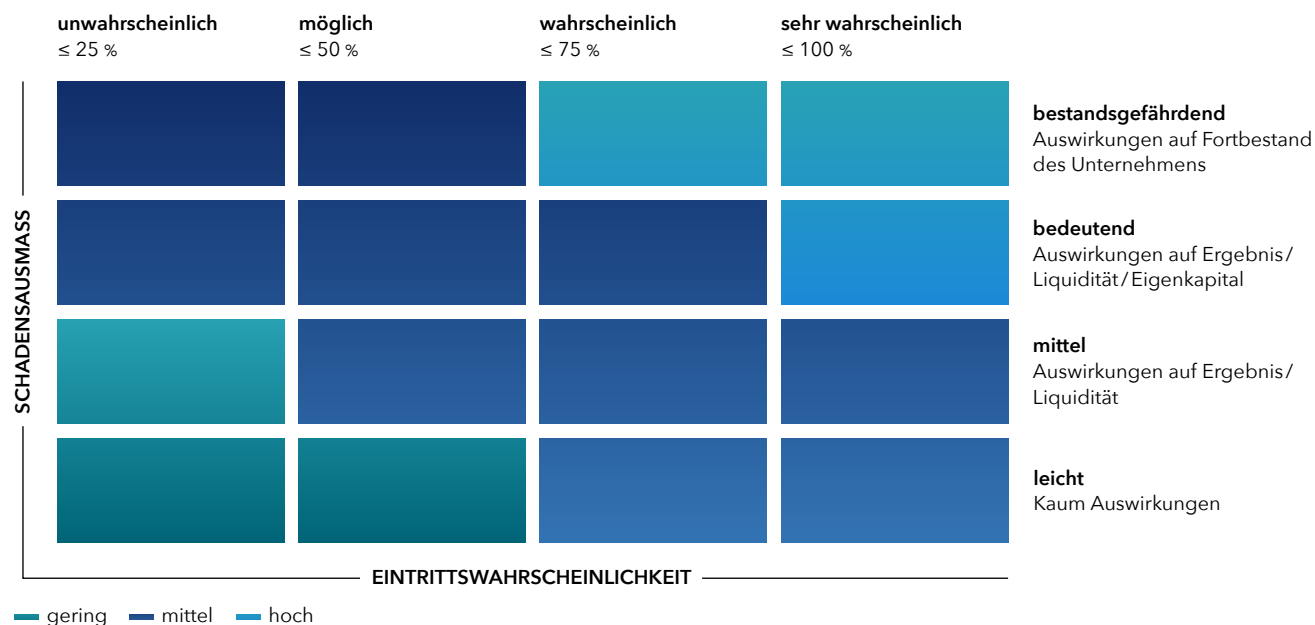
Risikokategorien und Einzelrisiken

Aus den für BLG LOGISTICS 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 sich bei Eintritt spürbar auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken würden. Des Weiteren implementieren wir im Sinne der doppelten Wesentlichkeit Risikoanalysen, um die Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf Menschen und Umwelt zu bewerten und zu managen. Risiken aus dem Bereich Environment, Social und Governance (ESG) betrachten wir als integrierten Bestandteil der im Folgenden dargestellten Risikokategorien. Die Bewertung und Ableitung von Maßnahmen erfolgt grundsätzlich anhand von Szenarien unter Berücksichtigung sämtlicher bekannter Einflussgrößen aus Chancen und Risiken.

Ein Gesamtüberblick über die wesentlichen Risiken ist in der Tabelle dargestellt.

Risiko	Schadenshöhe	Eintrittswahrscheinlichkeit	Trend gegenüber Vorjahr
Strategische Risiken	bedeutend	unwahrscheinlich	→
Marktrisiken	bestandsgefährdend	unwahrscheinlich	↗
Politische, rechtliche und soziale Risiken	mittel	möglich	↗
Leistungs- und Infrastrukturrisiken	bedeutend	möglich	↗
Finanzwirtschaftliche Risiken	mittel	möglich	→

Risikomatrix





Leistungs- und Infrastrukturrisiken

Risiken aus Geschäftsbeziehungen

In allen operativen Geschäftsbereichen ist durch die enge Kundenbindung und die teilweise anspruchsvollen Vertragslaufzeiten sowie -konditionen, insbesondere zu einigen Großkunden, auf Veränderungen in den konjunkturellen Entwicklungen und den Nachfrage- bzw. Produktlebenszyklen ein besonderes Augenmerk zu legen.

Infrastrukturkapazität und -sicherheit

Aufgrund von Volumenschwankungen oder Versorgungslücken bei unseren Kunden kann es zu temporären Kapazitätsengpässen 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 kurzfristig keine anderweitige Verwendung generiert werden. Dies führt zu einer Ergebnisbelastung aus nicht gedeckten Fixkosten für Flächen- und Hallenkosten. Die Risiken werden im Rahmen der Preis- und Vertragsgestaltung (Erhöhung Anteil Festvergütung) und -kalkulation berücksichtigt.

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

Sollte die noch ausstehende Maßnahme zur Vertiefung der Außenweser scheitern oder sich nachhaltig verzögern, kann dies nicht unerhebliche negative Auswirkungen auf die zukünftige Umschlagsentwicklung am Standort Bremerhaven haben.

Personalrisiken

Durch den demografischen Wandel besteht ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften in vielen Bereichen. Können nach (un-/geplanter) Fluktuation Stellen nicht in der gewünschten Zeit oder Qualifikation nachbesetzt werden, führt dies zu einem vermehrten Einsatz und Fremdpersonal und damit verbunden ggf. zu geringerer Produktivität. Gleichzeitig erhöht sich die Belastung für die Belegschaft, welches zu einer Zunahme der Fehlzeiten, Unfällen und zusätzlicher Fluktuation führen kann.

Zur Reduzierung von Austrittszahlen wird gezielt in die Qualifikation der Mitarbeitenden und Führungskräfte investiert sowie Feedbackinstrumente überarbeitet, um den Austausch zwischen Mitarbeitenden und Führungsebene zu stärken. Die Bindung von Mitarbeitenden wird durch gezielte Personalentwicklungsmaßnahmen, eine starke Führungsarbeit und transparente Entgeltsysteme gefördert, die Vertrauen und Zufriedenheit schaffen sollen.

Um die Effektivität im Recruiting zu steigern, wurde der HR-Bereich neu organisiert. Eine zentrale Recruiting-Abteilung bündelt das notwendige Know-how, um den Bewerbungsprozess effizient und zielgerichtet zu gestalten. Ergänzend dazu identifiziert die BLG LOGISTICS Schlüsselpositionen und entwickelt ein umfassendes Talent-Management, um wichtige Kompetenzen im Unternehmen zu

sichern und zukünftige Herausforderungen aktiv anzugehen. Diese Maßnahmen sollen sicherstellen, dass die BLG LOGISTICS auch langfristig über qualifiziertes Personal verfügt und als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen wird.

Klimarisiko

Die zunehmende Häufung und Intensität von akuten Extremwetterereignissen (z.B. Hitze, Stürme, Überschwemmungen) sowie längerfristigen chronischen Änderungen von Mittelwerten und Schwankungsbreiten verschiedener Klimavariablen (z.B. Temperatur, Niederschlag, Meeresspiegel) stellen Gefahren für unsere Assets und Geschäftsprozesse dar. Es wurden verschiedene Elementarschadensszenarien für unsere Sachanlagen und damit einhergehende mögliche Betriebsunterbrechungen analysiert.

BLG LOGISTICS hat zur Übertragung des Risikos eine Sach- und Betriebsunterbrechungsversicherung abgeschlossen. Einzelne, theoretische Gefahren wie zum Beispiel eine Sturmflut sind in der vollen Höhe aktuell nicht versicherbar. Derartige Risiken werden so gut wie möglich im Rahmen unseres Business Continuity Managements betrachtet.

**Risiken der Informationstechnologie**

Die Zahl der Cyber-Vorfälle, wie IT-Ausfälle, Ransomware-Angriffe oder Datenschutzverletzungen, bleibt 2024 hoch.

Da die Informationssicherheit unserer Geschäftsprozesse für uns von zentraler Bedeutung ist, bleibt das Risiko für BLG LOGISTICS bedeutend. Wir haben diverse Maßnahmen ergriffen, um Risiken zu vermeiden und vermindern. Wir überprüfen daher kontinuierlich unsere Prozesse und Technologien.

Die Sensibilisierung unserer Mitarbeitenden für den sorgsamen Umgang mit allen geschäftsrelevanten Informationen ist für uns von besonderer Bedeutung. Aus diesem Grund führen wir interne Kommunikations- und Schulungskampagnen durch und arbeiten daran, dass die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Informationen dank entsprechender technischer Unterstützung gewahrt bleibt.

In 2024 wurden, wie schon im Vorjahr, die Notfallprozesse erneut durchleuchtet und ein Krisenstab mit entsprechenden Entscheidungsbefugnissen implementiert, sodass fest definierte Prozesse eine schnelle und effiziente Reaktion in einem potenziellen Angriffsfall sicherstellen.

Gemeinsam mit den Datenschutzbeauftragten stellen wir sicher, dass personenbezogene Daten ausschließlich gemäß den Regelungen der EU-Datenschutz-Grundverordnung und den jeweils anwendbaren lokalen Gesetzen verarbeitet werden.

Finanzwirtschaftliche Risiken**Ausfallrisiko**

Das Ausfallrisiko des Konzerns resultiert hauptsächlich aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und den Leasingforderungen. Die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Beträge verstehen sich abzüglich Wertberichtigungen für die erwarteten Ausfälle. Durch die laufende Überwachung der Forderungsbestände auf Managementebene sowie den Einsatz von Warenkreditversicherungen in Abhängigkeit von der Kundenbonität sind wir 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.

Das maximale Ausfallrisiko des Konzerns wird durch die Buchwerte der in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerte (einschließlich derivativer Finanzinstrumente mit positivem Marktwert) wiedergegeben. Des Weiteren ist der Konzern auch durch die Übernahme finanzieller Garantien einem Haftungsrisiko ausgesetzt, dessen Risiko zum Bilanzstichtag als gering anzusehen ist.

Zum Abschlussstichtag liegen keine weiteren wesentlichen, das Ausfallrisiko mindernden Vereinbarungen oder Besicherungen vor.

Kontrahentenrisiko

Aktuell legt BLG LOGISTICS überschüssige Liquidität auf Tagesgeldbasis bei unterschiedlichen Banken an. Damit besteht ein Kontrahentenrisiko, da ein potenzieller Ausfall einer dieser Banken einen Liquiditätsverlust zur Folge hätte.

Es erfolgt eine regelmäßige Überprüfung der Ratings der Banken, um einem möglichen Kontrahentenrisiko entgegenzuwirken. Gleichzeitig erwarten wir bei einer Anlage ein definiertes Mindestrating und verteilen kurzfristige Geldanlagen auf mehrere Banken.

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 Liquiditätsmanagement



wird die rechtzeitige Bereitstellung von Finanzierungsmitteln (Darlehen/Leasing/Miete) zur Erfüllung sämtlicher Zahlungsverpflichtungen sichergestellt.

Der Liquiditätsbedarf der Gruppe ist durch liquide Mittel und zugesagte Kreditlinien gedeckt. Das Thema Nachhaltigkeit gewinnt auch im Kapitalmarkt zunehmend an Bedeutung. Die Definition von Nachhaltigkeitszielen im Rahmen der Gesamtstrategie sowie der Implementierung der korrespondierenden Maßnahmen stehen zunehmend im Fokus potenzieller Kreditgeber und können Kriterien bei der Kreditvergabe sein. Damit bilden unsere Nachhaltigkeitsmaßnahmen einen Faktor für die Sicherstellung der zukünftigen Deckung des Liquiditätsbedarfs.

Parallel dazu setzt die BLG-Gruppe zur weiteren Optimierung der Bilanzstruktur den regresslosen Verkauf von Forderungen im Rahmen einer Factoringvereinbarung als außerbilanzielles Finanzierungsinstrument ein. Die Verpflichtungen des Factors zum Ankauf bestehender und zukünftiger Forderungen sind auf einen Gesamthöchstbetrag von EUR 75 Mio. begrenzt. BLG LOGISTICS kann frei entscheiden, in welchem Umfang das revolvingende Nominalvolumen ausgenutzt wird. Die für den Abgang maßgeblichen Risiken betreffen das Ausfallrisiko und das Risiko der verspäteten Zahlung (Späzzahlungsrisiko). Das Ausfallrisiko wird gegen Zahlung eines Factoringentgelts vollständig auf den Factor übertragen. Ein wesentliches Späzzahlungsrisiko besteht nicht. Die Forderungen wurden vollständig ausgebucht.

Den finanzwirtschaftlichen Risiken, die sich aus der Dynamik der aktuellen geopolitischen Situation ergeben, begegnen wir mit einem regelmäßigen Forecast-Prozess, aus dem entsprechende Maßnahmen – sofern erforderlich – abgeleitet werden.

Zinsänderungsrisiko

Gestiegene Anforderungen der Banken an Bonität und Nachhaltigkeit können den Druck auf die Zinsmarge verstärken.

Im Rahmen der Zinsstrategie wurden Zinssicherungen mit Banken für Finanzierungsvolumina von EUR 90 Mio. abgeschlossen. Für die Jahre 2019 bis 2024 wurden jeweils EUR 15 Mio. Darlehen über Swaps festgeschrieben.

Das Zinsänderungsrisiko, dem BLG LOGISTICS 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 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 während des niedrigen und für Investitionen attraktiven Zinsniveaus ein Teil des Finanzierungsbedarfs der kommenden Jahre durch die Vereinbarung von Forward-Zinsswaps abgesichert. 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 von BLG LOGISTICS einschließlich der Leasingverbindlichkeiten. Bei zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken in Form von Cashflow-Hedges designierten Zinsswaps gleichen sich die durch Änderungen der Marktzinssätze induzierten Veränderungen der Zahlungsströme und der Ergebnisbeiträge der besicherten originären Finanzinstrumente und der Zinsswaps nahezu vollständig aus, sodass insoweit kein Zinsänderungsrisiko besteht.



Die -erfolgsneutrale- Bewertung der Sicherungsinstrumente mit dem beizulegenden Zeitwert hat Auswirkungen auf die Hedge-Rücklage im Eigenkapital und wird daher bei der eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnung berücksichtigt. Marktzinsänderungen von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht als Grundgeschäfte im Rahmen von Cashflow-Hedges gegen Zinsänderungsrisiken gestaltet sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten mit ein. Dasselbe gilt für Zinszahlungen aus Zinsswaps, die ausnahmsweise nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 eingebunden sind. Bei diesen Zinsswaps wirken sich Marktzinsänderungen auch auf den beizulegenden Zeitwert aus, haben somit Auswirkungen auf das Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte bzw. finanziellen Verbindlichkeiten an den beizulegenden Zeitwert und werden bei der ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnung berücksichtigt.

Bei 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.

Politische, rechtliche und soziale Risiken

Rechtliches und politisches Umfeld

Nach den Ergebnissen der jüngsten US-Wahl bleiben die Zollpolitik und die Entwicklung der Handelsbeziehungen ungewiss. Auch die zunehmenden Spannungen im Handel zwischen China und der EU belasten sowohl Importe als auch Exporte. Zudem sehen sich deutsche Automobilhersteller und ihre Zulieferer der wachsenden Konkurrenz durch chinesische E-Mobilitätsanbieter ausgesetzt.

Der steigende Kostendruck unserer Kunden führt dazu, dass neue Logistikkonzepte stärker hinterfragt und damit Entscheidungen verzögert werden, was die Planung erschwert. Neben den jüngsten Entwicklungen in der deutschen Bundespolitik bleiben strukturelle Herausforderungen noch nicht gelöst: Der demografische Wandel birgt Risiken, da immer weniger Bundesbürger in den Arbeitsmarkt eintreten und die qualifizierte Zuwanderung den steigenden Fachkräftebedarf in der Logistikbranche nicht decken kann. Auch sind öffentliche Investitionsimpulse für notwendige Infrastrukturmaßnahmen und die grüne Transformation weiterhin begrenzt, was zu zusätzlichen Belastungen für Unternehmen führt und diese zu Investitionszurückhaltung zwingt.

Vertragsrisiken

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

Veränderungen im Marktumfeld können zu einer Abweichung der im Rahmen der Preiskalkulation getroffenen Annahmen hinsichtlich Mengen und Kostenstruktur führen. Hieraus resultierende Abweichungen von der Planung werden im Rahmen von Nachverhandlungen adressiert.

Für Risiken aus belastenden Verträgen wurden Risikovor-sorgen 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.

Steigende regulatorische Anforderungen

In den kommenden Jahren wird die BLG Gruppe, wie auch ihre Lieferanten und Kunden, mit neuen Vorschriften und Regelungen konfrontiert, die nicht nur einen hohen Verwaltungsaufwand erfordern, sondern auch echte Einschränkungen für ihre Geschäftstätigkeit mit sich bringen könnten. Dazu gehören beispielsweise die Folgen aus der Umsetzung des LkSG/der CSDDD, der NIS-2, auch in der operativen Umsetzung.

Durch die Überwachung von regulatorischen Veränderungen überprüft BLG LOGISTICS neue Anforderungen und stellt sicher, dass notwendige Anpassungen der eigenen Geschäftsprozesse frühzeitig umgesetzt werden.

Strategische Risiken

Risiken aus Akquisitionen und Investitionen

BLG LOGISTICS ist in den letzten Jahren durch verschiedene in- und ausländische Akquisitionen gewachsen. Im Rahmen des Prozess- und Qualitätsmanagements wurde zu diesem Zweck eine einheitliche 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 europäischen Ausland besonders politische, rechtliche oder konjunkturelle Risiken ergeben.

Durch die regelmäßige Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat und die regelmäßigen Sitzungen dieser Gremien ist gewährleistet, dass das operative Geschäft laufend beobachtet und gesteuert wird. Auf aufkommende Risiken kann somit frühzeitig mit entsprechenden Maßnahmen reagiert werden.

Marktrisiken

Makroökonomische Risiken

Neben dem andauernden Krieg in der Ukraine sowie der Eskalation im Nahen Osten prägen weitere weltweite Konflikte die Risikosituation von BLG LOGISTICS. So würde eine Verschärfung des China-Taiwan-Konflikts zu einer politischen Kettenreaktion und enormen Auswirkungen in der deutschen Automobilwirtschaft führen. Der chinesische Absatzmarkt sowie Teile der Produktionsstädte würden wegbrechen und insbesondere die wichtigen Halbleiter und Technik aus Taiwan könnten nicht verbaut werden. Ein Mengeneinbruch sowie Störungen der Lieferketten können im Geschäftsbereich AUTOMOBILE zu erheblichem Ergebnisrückgang führen. Es wird angenommen, dass der Konflikt aufgrund eines Ultimatums der Chinesen bis 2027 nicht eskalieren wird. Währenddessen bereitet

sich die Industrie im Rahmen eines sogenannten „Derisking“ zur Unabhängigkeit in der Teileversorgung vor.

BLG LOGISTICS treibt die Diversifizierung voran, indem Segmente wie High&Heavy oder Gebrauchtwagen weiter ausgebaut werden. Gleichzeitig wurde mit unseren Kunden vereinbart, dass der Geschäftsbereich weniger abhängig ist von umgeschlagenen Fahrzeugmengen und dafür mehr Erlöse aus dem Vorhalten von Kapazitäten erzielt.

Auch hier wirkt BLG LOGISTICS mit einer Anpassung der Planung und Steuerung der Kundenvolumina entgegen.

Konjunkturabhängigkeit - Gesamtwirtschaftliche Risiken

Als global ausgerichteter Logistikdienstleister ist BLG LOGISTICS 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.

Änderungen in der Gesetzgebung sowie bei Steuern oder Zöllen in einzelnen Ländern können den internationalen Handel ebenfalls stark beeinträchtigen und erhebliche Risiken für BLG LOGISTICS mit sich bringen.

Abhängigkeiten und Wettbewerb

Deutschland und Polen sind der Hauptmarkt für BLG LOGISTICS. Durch die Öffnung Westeuropas zum Osten hin gelangen weiterhin vermehrt osteuropäische Transportkapazitäten in unseren Hauptmarkt. Dies führt anhaltend zu einem starken Wettbewerb und Preisdruck.

Darüber hinaus besteht eine Abhängigkeit vom Exportvolumen der Automobilindustrie in Europa nach Übersee. Hier haben vor allem die Märkte China, USA, Japan und Korea eine besondere Bedeutung.

Die Beschäftigung im Bereich der Autoteilelogistik führt weiterhin zu einer Abhängigkeit der deutschen Original Equipment Manufacturer (OEM). Den Anteil der OEM an unserem Umsatz im Gesamtkundenportfolio steuern wir aktiv, um Abhängigkeiten zu begrenzen.

Bedrohung von Marktposition und Wettbewerbsvorteilen

Der unverändert starke Wettbewerb mit anderen Häfen im Geschäftsbereich AUTOMOBILE stellt für uns anhaltende Herausforderungen dar. Durch die zunehmende Beteiligung von Reedern an anderen Seehafenterminals kann es durch interne Optimierung der Reeder zu Verlagerungen von Volumina zulasten des Seehafenterminals Bremerhaven kommen. Infolge des Krieges zwischen Russland und der Ukraine ist auch weiterhin zu erwarten, dass für diese Regionen bestimmte Volumina weiter ausfallen. Durch die Optimierung von Planungs- und Steuerungstools arbeiten wir stetig daran, Auslastungsschwankungen besser zu antizipieren.

Für das Stückgutgeschäft und in der Projektlogistik liegen die Risiken wesentlich im hohen Wettbewerbs- und Preisdruck.



Die Entwicklung der Umschlagsmengen an den einzelnen Standorten der EUROGATE-Gruppe (Geschäftsbereich CONTAINER) wird kurzfristig von maßgeblichen Veränderungen bei den Reedereikonsortien geprägt sein.

Welche Veränderungen sich bei den Liniendiensten in den unterschiedlichen Fahrtgebieten hieraus genau ergeben werden und welche Auswirkungen dies auf die Umschlagsmengen der jeweiligen Containerterminals haben wird, ist derzeit noch nicht konkret absehbar.

Zudem steht im Zusammenhang mit dem zwischenzeitlich erfolgten Vollzug der bereits im September 2023 angekündigten (mittelbaren) Beteiligung der Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC) an der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) für die EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH ein erheblicher Umschlagsverlust durch Verlagerung der derzeit von MSC bei EUROGATE in Hamburg abgefertigten Dienste zu Terminals der HHLA an.

Insofern waren die vertrieblichen Aktivitäten im Geschäftsjahr 2024 neben der Unterstützung des weiteren Hochlaufs der Umschlagsmengen am Standort Wilhelmshaven stark darauf ausgerichtet, auf der Kundenseite entsprechenden Ersatz am Standort Hamburg zu akquirieren und die verbleibenden Hauptkunden möglichst langfristig an Hamburg zu binden. Nach erfolgreichem Abschluss der Verhandlungen konnten dabei für den Standort Hamburg zwei Asien-Dienste der Gemini Cooperation gewonnen werden.

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

- die Inbetriebnahme sowie der zunehmende Automatisierungsgrad vorhandener bzw. neu entstehender Terminalumschlagskapazitäten in der Nordrange und im Ostseeraum,
- die Inbetriebnahme zusätzlicher Großcontainerschiffe und die damit verbundenen operativen Herausforderungen bei den Schiffsabfertigungen (Peak-Situationen),
- die sich aus den Veränderungen in den Strukturen der Reedereikonsortien (Fusionen bzw. Konsortien-Veränderungen) ergebenden Markt-, Netzwerk- und Prozessveränderungen,
- Fusionen und Bildung von Joint Ventures sowie
- Preisstrukturen im Markt.

Hinzu kommt mittlerweile die mehr und mehr zunehmende vertikale Ausrichtung der Reedereien entlang der gesamten Logistikkette.

Auf der Kundenseite werden ab Frühjahr 2025 neben der Reederei MSC folgende Groß-Konsortien das Marktgeschehen dominieren:

- „Gemini Cooperation“ mit den Einzelreedern Maersk und Hapag-Lloyd
- „Ocean Alliance“ mit den Einzelreedern CMA CGM, COSCO, Evergreen und OOCL
- „Premier Alliance“ mit den Einzelreedern ONE, Yang Ming und HMM.

Der Trend der Container-Reedereien zur Indienstellung weiterer Großcontainerschiffe, und zwar mittlerweile von über 24.000 TEU, hält unvermindert an. Angesichts dieses Trends wird auch die Anzahl der Schiffsanläufe von Großcontainerschiffen an den Terminals der EUROGATE-Gruppe weiter zunehmen.

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 und Effizienzsteigerungen bei den Containerterminals sowie von Maßnahmen zur Standardisierung und Automatisierung.

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.



Beurteilung der Gesamtrisikosituation

Die geopolitisch angespannte Situation birgt auch in 2025 weiterhin Risikopotenzial für die BLG-Gruppe. Geopolitische Spannungen drohen den Handel, u.a. durch Einfuhrbeschränkungen für Waren, weiter zu beeinträchtigen. Wir sehen auch deshalb für die Folgejahre zunehmende Volumenrisiken in unseren Kundengeschäften. Des Weiteren erwarten wir, dass sich der Strukturwandel in der Automobilindustrie beschleunigen wird.

Das Risiko eines Cyber-Angriffs bleibt aufgrund der angespannten Situation bedeutend. Wir sehen einen zunehmenden Fokus auf Nachhaltigkeitsthemen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance, die sowohl Chancen als auch Risiken für die BLG-Gruppe bieten. Diese Themen können auf die gesamte Risikolage, wie zum Beispiel bei Finanzierung, Personalpolitik, Regulatorik und Beschaffung, wirken. Eine mittelfristige Klimaanpassung sowie die Zunahme von Naturkatastrophen erfordern ein spezielles Risikomanagement für Klimarisiken und die Erstellung von Notfallplänen.

Infolge des demografischen Wandels ist ein zunehmender Mangel an qualifizierten Arbeitskräften zu verzeichnen, der zu dem Risiko eines Fachkräftemangels führt. Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung und Rekrutierung rücken stärker in den Fokus.

Unser transparentes und systematisches Risikomanagement trägt mit seinen strukturierten Prozessen zu einer effizienten Steuerung der Gesamtrisiken in der Gruppe bei.

Aus heutiger Sicht und unterstützt durch das Ergebnis einer Risikotragfähigkeitsanalyse auf Gruppenebene liegen keine Risiken vor, die den Bestand des Unternehmens gefährden. Auch auf Basis der Mittelfristplanung und vor dem Hintergrund der geopolitisch unsicheren Lage lassen sich gegenwärtig unter Berücksichtigung der bereits eingeleiteten Maßnahmen keine Anzeichen für bestandsgefährdende strategische oder operative Risiken für die künftige Entwicklung ableiten.



Leitung und Kontrolle

Erklärung zur Unternehmensführung

Die BLG AG hat die Erklärung zur Unternehmensführung auf der Internetseite veröffentlicht. Sie ist unter www.blg-logistics.com/ir im Download-Bereich veröffentlicht und schließt die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG, die Angaben zur Unternehmensführung sowie die Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat ein.

Übernahmerelevante Angaben nach § 315a Absatz 1 HGB

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 Aktionär:innen, die Stimmrechte betreffen, sind dem Vorstand der BLG AG nicht bekannt. Eine Höchstgrenze für Stimmrechte einer/s Aktionär:in oder Sonderrechte, insbesondere solche, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht. Damit ist das Prinzip „one share, one vote“ vollständig umgesetzt.

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

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

Beteiligungen am Kapital, die 10 Prozent der Stimmrechte überschreiten

Aktionär:innen, deren Anteil am Grundkapital 10 Prozent überschreitet, sind die Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) (50,4 Prozent), die Panta Re AG, Bremen (12,6 Prozent), und die Finanzholding der Sparkasse in Bremen, Bremen (12,6 Prozent).

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 Mitarbeitende 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

Die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften für die Bestellung und Abberufung von Mitgliedern des Vorstands sind die §§ 84, 85 AktG sowie die §§ 31, 33 MitbestG. Für die Änderung der Satzung sind die §§ 119, 133 und 179 AktG sowie § 15 der Satzung maßgeblich.

**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 Mitgliedern des Vorstands oder Beschäftigten für den Fall eines Übernahmeangebots.

Vergütungsbericht und Vergütungssystem

Unter www.blg-logistics.com/ir sind das geltende Vergütungssystem (im Bereich Corporate Governance) des Vorstands gemäß § 87a Absatz 1 und 2 Satz 1 AktG, das von der Hauptversammlung (zuletzt am 7. Juni 2023) gebilligt wurde, sowie das ebenfalls von der Hauptversammlung gebilligte System über die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats (§ 113 Absatz 3 AktG) öffentlich zugänglich. Unter derselben Internetadresse wird im Download-Bereich der Vergütungsbericht 2024 inklusive des Vermerks des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG öffentlich zugänglich gemacht.



Prognose- bericht

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, Automatisierung und Künstlicher Intelligenz (KI) ergeben, sowie stringentes Kostenmanagement die Produktivität in allen Bereichen auch im Umfeld der gegenwärtigen Multi-Krisen, zu verbessern.

Erwartete wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Weltwirtschaft wächst nur verhalten

Die Weltbank sagt voraus, dass die Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2025 aufgrund von geopolitischen Konflikten, Auswirkungen struktureller Veränderungen und der Ausrichtung der künftigen Finanz- und Wirtschaftspolitik nach der Bundestagswahl „deutlich eingetrübt“ sein wird.

Auch die deutsche Bundesbank erwartet eine Verlangsamung des Wirtschaftswachstums. Laut Prognose der deutschen Bundesbank wird das globale Wirtschaftswachstum im Jahr 2025 nach einem Wachstum von 2,6 Prozent im Vorjahr auf 2,4 Prozent sinken. Geopolitische Spannungen, Protektionismus und Klimapolitik bergen erhebliche Abwärtsrisiken für das Wirtschaftswachstum und Aufwärtsrisiken für die Inflation. Zusätzlich sorgen mögliche Handelskriege, die von der neuen US-Regierung initiiert werden könnten, für hohe Risiken und Unsicherheiten.

Entwicklung der wirtschaftlichen Situation in Europa

Die wirtschaftlichen Prognosen für Europa im Jahr 2025 zeichnen ein Bild moderaten Wachstums. Die Europäische Kommission erwartet für die EU ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 1,3 Prozent, während für die Eurozone ein Anstieg von 1,4 Prozent prognostiziert wird. Positiv hervorzuheben ist der erwartete Rückgang der Inflation. Für die Eurozone wird ein Absinken der Inflationsrate auf 2,1 Prozent im Jahr 2025 erwartet, nahe dem Zielwert der Europäischen Zentralbank von 2,0 Prozent.

Laut Monatsbericht Januar 2025 der Deutschen Bundesbank war die deutsche Wirtschaft zum Jahresende 2024 kraftlos. Auch im ersten Quartal 2025 wird keine wesentliche Verbesserung der wirtschaftlichen Lage erwartet.



Die deutsche Regierung hat entsprechend ihre Wachstumsprognose korrigiert und rechnet nunmehr nur noch mit einem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 0 Prozent im laufenden Jahr 2025. Im Herbst lagen die Erwartungen noch bei 0,5 Prozent. Gründe für die Abwärtsrevision sind vor allem die zu erwartenden US-Zölle und die verschärfte Krise in der deutschen Industrie. Der Sachverständigenrat („Wirtschaftsweise“), der die Bundesregierung berät und ein eigenes Berechnungsmodell verwendet, geht noch von 0,4 Prozent Wachstum aus.

Laut Deutscher Bundesbank dürfte die Inflationsrate hierzulande im laufenden Jahr mit 2,5 Prozent etwas niedriger ausfallen als noch im Juni 2024 prognostiziert. Dabei sinkt die Teuerungsrate bei den Dienstleistungen nur langsam.

Für die Jahre 2025 und 2026 wird eine allmähliche Senkung der Zinsen erwartet. Die Prognosen für das Jahr 2025 und 2026 liegen - je nach Institut - zwischen 1,8 Prozent und 2,0 Prozent.

Quellen dieses Abschnitts:

IMK, IMK Report Nr. 193, Dezember 2024

IMK, IMK Report Nr. 194, Januar 2025

Tageschau.de vom 27.12.2024, 05:42 Uhr

„IW-Umfrage: Wirtschaftsverbände schauen pessimistisch auf 2025“

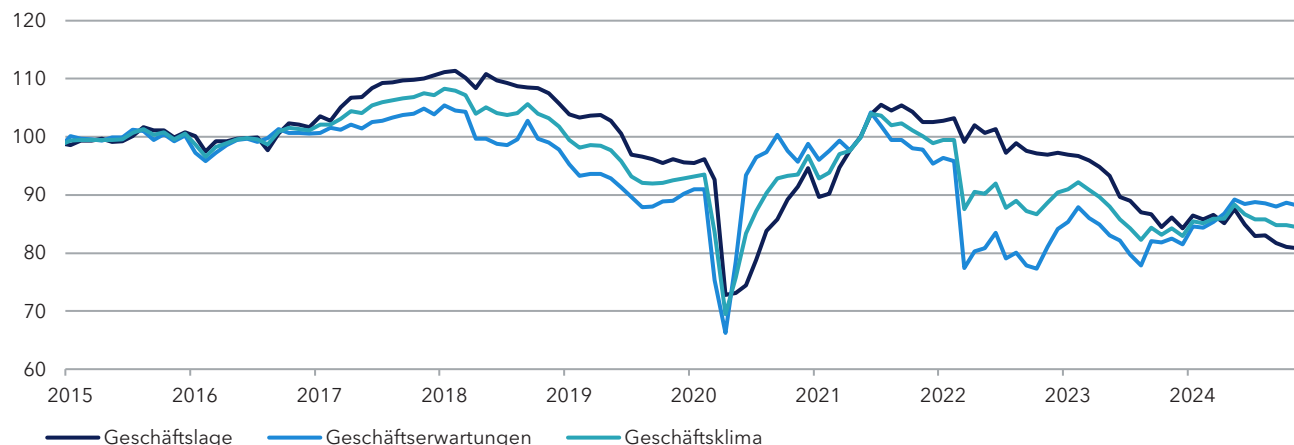
Handelsblatt.de vom 06.02.2025, 12:09 Uhr

„Deutsche Wirtschaft droht 2025 schon wieder zu schrumpfen“

Börsen-Zeitung vom 15.11.2024 „EU senkt Wachstumsprognose“

Geschäftsklima Logistikdienstleister

(Quelle: Bundesvereinigung Logistik e.V.; 2015 = 100 = Normalniveau)



Logistikbranche erneut vor herausforderndem Jahr

Das Geschäftsklima in der deutschen Logistikbranche zeigt zum Jahresende 2024 einen leichten Aufwärtstrend. Das ifo Institut führt im Rahmen seiner Konjunkturmfragen im Auftrag der Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL) monatliche Erhebungen zum Logistik-Indikator durch.

Im Jahr 2024 hat der Index einen leichten Rückgang verzeichnet und stagnierte im letzten Quartal auf einem niedrigen Niveau.

Der aktuelle Logistik-Indikator der BVL zeigt einen leichten Aufwärtstrend im Geschäftsklima der deutschen Logistikwirtschaft. Verantwortlich dafür ist eine positive Wendung in den Geschäftserwartungen für die kommenden sechs Monate, wie die neuen Zahlen zum vierten Quartal 2024

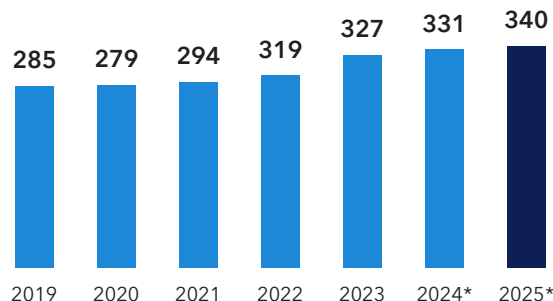
zeigen. Trotz geopolitischer Unsicherheiten und struktureller Krisen, insbesondere in der herstellenden Industrie, hat sich die Stimmung der deutschen Logistiker leicht verbessert.

Der Indikatorwert des SCI Logistikbarometers im Januar 2025 zeigt hingegen ein verhaltenes Geschäftsklima in der deutschen Logistikwirtschaft. Die Herausforderungen der vergangenen Jahre setzen sich fort und die Kostendynamik verstärkt sich weiter. Trotz dieser Schwierigkeiten blickt die Branche der Transport- und Logistikunternehmen mit gedämpftem Optimismus in die Zukunft. Die Investitionsbereitschaft bleibt nach wie vor niedrig, und die Höhe der geplanten Investitionen sinkt weiter. Hoffnung besteht darin, dass die neue Bundesregierung verlässliche Rahmenbedingungen schafft, die zu einer neuen wirtschaftlichen Dynamik führen.



Umsatzentwicklung deutsche Logistik

Quelle: Bundesvereinigung Logistik e.V.
 *=Prognose; in EUR Mrd.



Besonders das Geschäftsfeld der Business-to-Customer Transporte (B2C) in Deutschland wird als zukunftssträftig erachtet.

Die Branche wird weiterhin von einem hohen Kostendruck gebremst, insbesondere durch gestiegene Mautgebühren und Lohnkosten. Diese Faktoren führen voraussichtlich zu weiteren Kostensteigerungen in den nächsten Monaten. Zudem bleibt die Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften hoch.

Trotz dieser Herausforderungen gibt es auch positive Entwicklungen. Unternehmen setzen verstärkt auf nachhaltige Logistiklösungen, um den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Die Integration neuer Technologien wie Künstliche Intelligenz (KI) und das Internet der Dinge (IoT) erfordert zwar erhebliche Investitionen, bietet jedoch auch Chancen zur Effizienzsteigerung und Wettbewerbsfähigkeit.

Quellen dieses Abschnitts:

BVL-Logistik-Indikator, 4. Quartal 2024 inkl. Kommentierung

SCI Verkehr, SCI Logistikbarometer Januar 2025

Entwicklung von BLG LOGISTICS im folgenden Jahr

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Die deutsche Automobilbranche durchläuft derzeit eine umfassende Transformation, die vor allem durch den Übergang zur Elektromobilität und den zunehmenden internationalen Wettbewerbsdruck, insbesondere aus China, geprägt ist. Die zunehmende Knappheit an Rohstoffen und Vorprodukten, insbesondere für Halbleiter und Batterien, belastet zudem die Lieferketten der deutschen Automobilindustrie. Angekündigte Zölle der neuen US-Regierung auf den Import von Autos werden deutliche Auswirkungen haben, welche derzeit nicht beziffert werden können und zu einer hohen Unsicherheit führen. Wir rechnen daher insgesamt damit, dass die Ergebnisbeiträge im Geschäftsbereich im Jahr 2025 zurückgehen werden.

Im Geschäftsfeld Seehafenterminals wird für das Jahr 2025 ein leicht ansteigendes Umschlagsvolumen erwartet. Das BLG AutoTerminal Bremerhaven rechnet mit einem weiteren Anstieg des Importanteils, insbesondere aus China. Zudem wird das neue Inlandterminal in Ahlhorn zusätzliche Ausweichflächen bieten, die zur Optimierung der Abläufe beitragen werden.

Der Bereich High&Heavy wurde im Geschäftsjahr 2024 von der globalen konjunkturellen Abkühlung, insbesondere in der Bauindustrie, getroffen, welches zu einem Volumenrückgang führte. Im Folgejahr wird aufgrund der Erholung von Frachtaktivitäten sowie technischen Fortschritten ein leichter Anstieg der Mengen im Schwergutbereich erwartet.

Das BLG AutoTerminal Cuxhaven erwartet aufgrund neuer Verträge mit drei Großkunden einen deutlichen Anstieg der Umschlagsvolumina. Zudem wird das BLG AutoTerminal Cuxhaven künftig als Importhafen für in der Türkei gefertigte Fahrzeuge fungieren.

Im Bereich Inlandterminals wird mit einem leicht steigenden Volumen gegenüber dem Vorjahr gerechnet. Das Wachstum wird vor allem über den neuen Standort in Ahlhorn realisiert werden, dessen Eröffnung für das zweite Quartal 2025 geplant ist.

Das Terminalhandling im Bereich Neufahrzeuge ist einem starken Wettbewerb ausgesetzt. Die BLG LOGISTICS verfolgt das strategische Ziel, das Segment Remarketing- und Gebrauchtfahrzeuge mit höherer technischer Wertschöpfung auszubauen.



Für das Transportvolumen auf der Straße wird im Geschäftsfeld AutoTransporte von einem leicht abnehmen- den Volumen ausgegangen. In diesem Umfeld wollen wir den Anteil der selbst durchgeführten Verkehre stärken und die Abhängigkeit von Subunternehmern reduzieren.

Im Geschäftsfeld Schiene wird für das Jahr 2025 eine stabile Nachfrage nach Transportkapazitäten für Fahr- zeuge per Bahn erwartet. Herausforderungen bei der Bereitstellung von Traktionen durch Eisenbahn-Verkehrs- unternehmen aufgrund von anhaltendem Lokführerman- gel sowie zahlreiche Baustellen im Schienennetz werden den Betrieb weiter beeinflussen. Bei BLG RailTec wird wei- terhin geplant, das Reparaturgeschäft für Dritte und für die mobile Instandhaltung weiter auszubauen.

Im Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa liegt der strategische Fokus auf dem Ausbau der Transporte mit eigenen Fahr- zeugen. Durch die langfristige Anmietung fester Flächen in Danzig wird eine stabile Basis für den Umschlag ge- schaffen. Für das Jahr 2025 ist die Erweiterung zusätzlicher Flächen geplant, um die Kapazitäten weiter auszubauen.

Trotz der herausfordernden Rahmenbedingungen wird das Transportgeschäft im Joint Venture in der Ukraine im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten fortgeführt.

Die durch die BLG AutoTec erbrachte technische Wert- schöpfung wird ab dem 1. Januar 2025 im Geschäftsfeld Technik separat dargestellt. Infolge der erwarteten Um- schlagsvolumina wird auch mit einem leichten Anstieg der wertschöpfenden Tätigkeiten gerechnet.

Geschäftsbereich CONTRACT

Der Geschäftsbereich CONTRACT sieht sich auch im Jahr 2025 mit den Herausforderungen des bereits beschriebe- nen, anspruchsvollen wirtschaftlichen Umfelds konfron- tiert.

Positiv zu vermerken ist der Trend zu mehr Logistik-Out- sourcing, der neue Chancen eröffnet. Die Automatisie- rungsanforderungen der Kunden bieten Möglichkeiten, als „Logistikarchitekt“ zu agieren. Zudem entstehen durch Produktionserhöhungen in Osteuropa neue Märkte. Die Doppelstrategie der „Verbrenner und Elektro-Fahrzeug- Produktion“ erhöht die Anforderungen und damit den Umfang logistischer Dienstleistungen. Groß- und Infra- strukturprojekte bleiben konjunkturunabhängig und bie- ten Stabilität.

Angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen bleibt der Fokus auf der Optimierung der Profitabilität der beste- henden Geschäfte durch stringentes Kostenmanagement.

Dies gilt insbesondere für den Bereich Mobility, der ange- sichts der Transformation der Automobilbranche vor gro- ßen Herausforderungen steht. Deutlich wird dies durch die verhaltenen Volumenplanungen der Kunden. Betrof- fen sind insbesondere die Standorte, wo wir Dienstleistun- gen für die Automobilindustrie (z.B. Bremen und Stuttgart) erbringen.

Im Bereich Industrial & Energy konnten Geschäfte mit den Bestandskunden an bestehenden Standorten weiter aus- gebaut werden und es wird für das Geschäftsjahr 2025 eine positive Umsatzentwicklung erwartet.

Die Konsumflaute trifft auch die Fashion-Logistik. Hier rechnen wir mit einer differenzierten Entwicklung unserer Standorte. Der Kostendruck bei den Kunden und freie Logistikkapazitäten am Markt führen zu großem Wettbe- werbsdruck. Die Akquise von Neu- und das Halten von Bestandsgeschäft bleibt herausfordernd.

BLG Cargo Logistics rechnet mit einem rückläufigen Um- schlagsvolumen, das jedoch durch eine Optimierung des Kundenportfolios aufgefangen werden soll. Allerdings be- stehen auch hier Unsicherheiten hinsichtlich der mögli- chen Einführung neuer Zölle.

Der Standort in den USA bewegt sich auf dem Ergebnis- pfad der in 2023 begonnenen Restrukturierung. So konn- ten u.a. Erfolge in der Untervermietung leerstehender Flächen erzielt und die Qualität unserer durchgeführten Leistungen verbessert werden. Das neue Management hat auch neue vertriebliche Ansätze sowie die Straffung des Geschäfts eingeleitet. Mit einem positiven Ergebnis wird erst für das Jahr 2026 gerechnet.

Für Südafrika wird weiterhin mit einem stabilen positiven Geschäftsverlauf kalkuliert.

Insgesamt konnte im Jahr 2024 das Geschäft in den Regi- onen mit den Bestandskunden vielerorts erfolgreich ge- festigt und ausgebaut werden. Ein besonderer Fokus liegt hierbei auf der fortgeführten Diversifikation des Kunden- portfolios, mit dem Ziel, die Performance auch unter schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stabil zu halten. Für das kommende Jahr wird daher ein positives Ergebnis erwartet, ohne größere Sondereffekte, die das Geschäftsjahr 2024 belastet haben.

**Geschäftsbereich CONTAINER**

Da die Containerterminals zumindest mittelfristig noch über Kapazitätsreserven verfügen, besteht aufgrund der im Zuge der Konsolidierung erlangten Marktmacht der verbleibenden Konsortien/Reedereien und des damit verbundenen Erlösdrucks unverändert die Notwendigkeit der Identifizierung und Umsetzung nachhaltiger Kostenreduzierungen und Produktivitätssteigerungen bei den Containerterminals. Die in diesem Zusammenhang bereits in 2019 begonnenen und seither erfolgreich umgesetzten Optimierungsanstrengungen werden ab Januar 2025 auch organisatorisch in einer eigens gegründeten Organisationseinheit permanent verankert. So soll eine dauerhafte Ergebnisoptimierung sichergestellt werden.

Für das EUROGATE Container Terminal Hamburg wird unter der Berücksichtigung der sukzessiven Verlagerung von Diensten der Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC) zu den Hamburger Terminals der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) sowie der neu akquirierten Umschlagsmengen der Gemini Cooperation für das Jahr 2025 von einem stabilen Umschlagsvolumen ausgegangen.

Für den Standort Bremerhaven wird aus derzeitiger Sicht für 2025 eine deutlich steigende Umschlagsmenge erwartet. Diese Erwartung beruht maßgeblich auf der Einschätzung der Partner sowie der Kunden unserer dortigen Gemeinschaftsunternehmen.

Auf der Grundlage der mit dem Partner und Kunden Hapag-Lloyd AG abgestimmten langfristigen Umschlagsplanung wird für Wilhelmshaven für 2025 ein deutlicher Mengenzuwachs erwartet. Die Erreichung einer angemessenen Auslastung des EUROGATE Container Terminals in Wilhelmshaven ist unverändert von hoher Bedeutung. Darüber hinaus bestehen gute Chancen, in den nächsten Jahren weitere Liniendienste akquirieren zu können.

Für 2025 wird für den Geschäftsbereich CONTAINER mit einem Abklingen der in 2024 vorherrschenden geopolitischen Lage und der daraus resultierenden außerordentlichen positiven Effekte aus Lagergeld- und Reefer-Erlösen gerechnet. Steigender Kostendruck und eine Beschleunigung der diversen Automatisierungsvorhaben führen in 2025 voraussichtlich zu einem deutlich rückläufigen, jedoch immer noch positiven Ergebnis. Voraussetzung hierfür ist die nachhaltige Umsetzung der Restrukturierungs- und Optimierungsmaßnahmen auch im Geschäftsjahr 2025.

Geplante Investitionen

Wir passen unsere Investitionsvorhaben den sich stetig ändernden Marktgegebenheiten unter besonderer Betrachtung unserer Liquiditäts- und Ertragslage an. Des Weiteren bewertet BLG LOGISTICS Investitionsvorhaben auch unter Abwägung von Nachhaltigkeitsaspekten wie zum Beispiel bei der Neukonzeption von Standorten. Wesentliche Erweiterungs-, Prozessoptimierungs- und Ersatzinvestitionen sind im kommenden Jahr im Geschäftsbereich AUTOMOBILE unter anderem für den kontinuierlichen Austausch von älteren Lkw und den Rückkauf von Autowaggons aus dem Leasing im Geschäftsfeld AutoTransporte und Schiene vorgesehen. In den Geschäftsfeldern Seehafen- und Inlandterminals liegt der Schwerpunkt der Investitionen in diversen Erweiterungs- und Erneuerungsmaßnahmen von Flächen und Gebäuden sowie der Erneuerung von Umschlagsgeräten. 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. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Erneuerung technischer Anlagen und Maschinen.

Für die notwendigen Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen sowie Investitionen in Prozessoptimierungen ist ein Investitionsvolumen in der Größenordnung von rund EUR 315 Mio. (ohne Geschäftsbereich CONTAINER, davon EUR 167 Mio. für zu aktivierende Nutzungsrechte nach IFRS 16) geplant.


**Gesamtaussage zur voraussichtlichen
Entwicklung der Gruppe**
Erwartete Veränderungen 2025

↓	→	↓
EBT und EBIT	Umsatz	EBT-Marge und RoCE
deutliche Reduzierung	in etwa auf Vorjahresniveau	deutliche Reduzierung

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts dauert der Krieg zwischen Russland und der Ukraine an. Bestehende Konflikte im Nahen Osten und im Roten Meer können dazu führen, dass es aufgrund von Umleitungen der Schiffe weiterhin zur Beeinträchtigung von Lieferketten und Fahrplänen der Reeder kommt. Weitere Herausforderungen ergeben sich durch den zurückhaltenden Konsum der anhaltend verunsicherten Verbraucher, die neue Bundesregierung sowie die angekündigten Zölle der neuen US-Regierung.

Ein besonderer Druck wird auch im Jahr 2025 auf den Personalkosten liegen. Deutschlandweit sind in allen Branchen trotz aktuell sinkender Inflationsraten hohe Tarifforderungen zu verzeichnen. Dies stellt gerade vor dem Hintergrund sinkender Auftragsvolumina in vielen Bereichen von BLG LOGISTICS eine besondere Herausforderung an eine verantwortungsbewusste Tarifpolitik dar.

TEUR	Ist 2024	Prognose 2025
EBT	91.791	deutliche Reduzierung; positives Ergebnis
EBIT	103.342	deutliche Reduzierung analog EBT
Umsatz	1.220.664	in etwa auf Vorjahresniveau
EBT-Marge (in Prozent)	7,5	deutliche Reduzierung analog EBT
RoCE (in Prozent)	10,6	deutliche Reduzierung analog EBT/EBIT

In diesem unsicheren Umfeld erwarten wir nach heutigem Stand aufgrund der zuvor beschriebenen Prognose Umsatzerlöse für die BLG-Gruppe (ohne Geschäftsbereich CONTAINER) in etwa auf Vorjahresniveau. Die Ergebniserwartung (EBT) von BLG LOGISTICS für das Geschäftsjahr 2025 liegt unter dem Wert für 2024, jedoch weiterhin im deutlich positiven, zweistelligen Millionenbereich. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus einem geringeren Beteiligungsertrag aus dem Geschäftsbereich CONTAINER, der im Berichtsjahr durch signifikante Sondereffekte und temporär erhöhte Lagergelderlöse geprägt war. Auch der Geschäftsbereich AUTOMOBILE wird angesichts eines erwarteten schwachen Konjunkturverlaufs und der besonderen Herausforderungen der Automobilindustrie nicht an das starke Ergebnis des Berichtsjahres anknüpfen können. Für den Geschäftsbereich CONTRACT erwarten wir nach Verarbeitung diverser Sondereffekte im abgelaufenen Geschäftsjahr trotz eines herausfordernden Umfelds eine Rückkehr des Ergebnisses in den positiven Bereich.

Vor dem Hintergrund der aktuell beschriebenen Lage ist diese Prognose mit einer hohen Unsicherheit behaftet.

Wir verfolgen das Ziel einer ergebnisorientierten und kontinuierlichen Dividendenpolitik. Entsprechend werden wir unsere Aktionär:innen zukünftig 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 LOGISTICS, 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.