

Gruppenlagebericht 2018

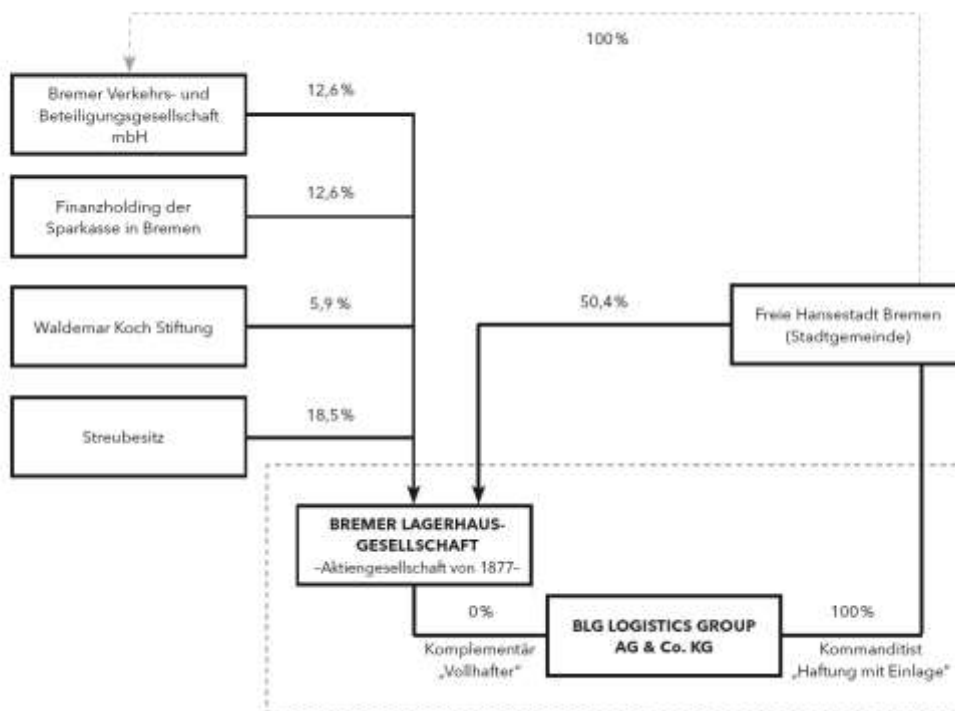
GRUNDLAGEN DER GRUPPE

_Geschäftsbereich AUTOMOBILE: starke Leistung als Automobillogistiker bestätigt

_Geschäftsbereich CONTRACT: passgenaue Logistiklösungen für unsere Kunden

_Geschäftsbereich CONTAINER: führender Terminalbetreiber Europas

RECHTLICHE GRUPPENSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2018



Die börsennotierte BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT -Aktiengesellschaft von 1877- (BLG AG) hat als persönlich haftende Gesellschafterin der BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG (BLG KG) die Geschäftsführung für die BLG LOGISTICS übernommen. Diese beiden Un-

ternehmen, die rechtlich, wirtschaftlich und organisatorisch eng verbunden sind, stellen daher als einheitliche Spitze den Gruppenabschluss auf.

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

Geschäftsmodell und Organisationsstruktur

Die BLG-Gruppe tritt nach außen unter der Marke BLG LOGISTICS auf. Die BLG LOGISTICS ist ein Seehafen- und Logistikdienstleister mit einem internationalen Netzwerk. Mit über 100 Gesellschaften und Niederlassungen sind wir in Europa, Amerika, Afrika und Asien und auf allen Wachstumsmärkten der Welt präsent. Wir bieten unseren Kunden aus Industrie und Handel komplexe logistische Systemdienstleistungen an. Unsere Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTAINER sind führend in Europa. Unser Geschäftsbereich CONTRACT gehört zu den führenden deutschen Anbietern.

Die BLG KG als strategische Managementholding fokussiert sich auf die strategischen Entwicklungen auf Gruppenebene. Damit ist der Einfluss der Holding auf das operative Geschäft weitreichender als bei einer reinen Finanzholding, jedoch auch deutlich geringer als bei einer operativen Managementholding. Eine Sonderrolle als Schnittstelle zu den operativen Einheiten nehmen die zuständigen Mitglieder des Vorstands der drei Geschäftsbereiche AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER ein. Der Vorstand bestimmt mit Vision und Mission die Gruppenstrategie begleitet von strategischen Leitlinien auf Gruppenebene; der Geschäftsbereichsvorstand bestimmt zusammen mit den operativen Führungskräften die Geschäftsbereichsstrategie im Rahmen der Gruppenstrategie und ist für das strategische Geschäftsbereichsmanagement verantwortlich. Die jeweiligen Strategien werden durch die Zentralbereiche in ihrer Erfüllung unterstützt.

Wir führen übereinstimmend mit unseren Unternehmenswerten und unseren Führungsgrundsätzen durch Delegation von Aufgabe und Verantwortung. Wir verstehen Effizienz und Markterfolg als gemeinsames Ziel und betrachten BLG LOGISTICS als die Gesamtheit aus allen Zentralbereichen und Geschäftsbereichen, unter Beachtung klar definierter Rollen und Verantwortlichkeiten. Synergien zwischen und innerhalb der Geschäftsbereiche werden aktiv genutzt.

Damit unsere Kunden aus Industrie und Handel ihre Märkte besser erschließen können, managen wir die Komplexität vielschichtiger logistischer Prozesse. Als flexible Schnittstelle zwischen digitaler Technik, Praktikabilität und Kundennutzen finden wir die Lösungen, auf die man sich verlassen kann. Mit BLG LOGISTICS lässt sich Logistik einfach machen, damit unsere Kunden im Markt erfolgreich auftreten können.

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

Die Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT sind in zehn Geschäftsfelder untergliedert. Die operative Führung der Geschäftsfelder, einschließlich der Ergebnisverantwortung, obliegt den jeweiligen Geschäftsfeldleitungen der Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT sowie der Gruppengeschäftsführung des Teilkonzerns EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG, für den Geschäftsbereich CONTAINER.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE umfasst die komplette weltweite Logistik für Fertigfahrzeuge vom Hersteller bis zum Händler. Dazu gehören Umschlag, Lagerung, technische Bearbeitungen sowie Speditions- und Transportlogistik per Schiene, Straße und Binnenschiff. Mit einem Volumen von 6,5 Mio. Fahrzeugen hat dieser Geschäftsbereich 2018 seine Position als einer der führenden Automobillogistiker Europas bestätigt. Einen weiteren Leistungsschwerpunkt bildet die Seehafenlogistik für konventionelle Güter.

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE betreibt neben den Seehafen- und Inlandterminals in Bremerhaven, Hamburg, Cuxhaven, Danzig (Polen), Gioia Tauro (Italien) und im Hafen Bronka (Russland) auch mehrere Terminals am Rhein und an der Donau. Acht Binnenschiffe, eine Flotte von über 500 Lkw und rund 1.500 Eisenbahnwaggons sind im intermodalen Zusammenspiel für den Autotransport im Einsatz. Darüber hinaus sind wir mit unseren logistischen Dienstleistungen in Kroatien, Polen, Russland, Slowenien, sowie in der Ukraine präsent.

Geschäftsbereich CONTRACT

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

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

Geschäftsbereich CONTAINER

Der Geschäftsbereich CONTAINER wird durch das Joint Venture EUROGATE, führender Terminalbetreiber Europas, vertreten. EUROGATE verfügt über ein europäisches Netzwerk mit derzeit 14 Containerterminals an zwölf Standorten sowie intermodalen Transporten und cargomodalen Dienstleistungen. Der Schwerpunkt dieses Geschäftsbereichs liegt auf dem Containerumschlag.

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

Änderungen im Konsolidierungskreis

Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE wurde eine strategische Partnerschaft mit einem Wettbewerber eingegangen und 50 Prozent der Anteile der Autoterminal Slask Logistic Sp. z o.o., Dabrowka Gornicza, Polen, im Juli 2018 abgegeben. Der Standort in Südpolen wird mit seiner zentralen Lage in Europa als wichtiges Standbein in der Osteuropastrategie angesehen. Mit der neuen Partnerschaft sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, den Standort weiterzuentwickeln und zusätzliches Fahrzeugvolumen zu generieren.

Im Geschäftsbereich CONTRACT wurden die Speditionsaktivitäten umstrukturiert: Die zuvor akquirierten Unternehmen INFORTRA GmbH INTERNATIONAL FORWARDING & TRANSPORT, LOGFORTRA GmbH Logistic, Forwarding & Transport, Arno Rosenlöcher und Kitzinger & Co. wurden zu einer Einheit verschmolzen. Diese Einheit firmiert nun als BLG International Forwarding GmbH & Co. KG. Damit bietet BLG LOGISTICS ihren Kunden aus dem mittelständischen Markt weiterhin selbständig expeditionelle Dienstleistungen per Straße, Schiene, Wasser und Luft – nun zusammengefasst unter dem Dach einer Marke.

Ebenfalls im Geschäftsbereich CONTRACT hat die BLG Logistics of South Africa (Pty) Ltd, Port Elizabeth, Südafrika (BLG Südafrika), im Zuge einer Kapitalerhöhung ihr Automobil- und Automotivegeschäft in die bisher nach der Equity-Methode einbezogene Gesellschaft NYK LOGISTICS AND BLG SA Pty. Ltd., Port Elizabeth, Südafrika, eingebracht. Die Gesellschaft wurde in diesem Zusammenhang in BLG AND NYK AUTO LOGISTICS OF SOUTH AFRICA (Pty) Ltd., Port Elizabeth, Südafrika (BLG AND NYK), umfirmiert. Durch die Kapitalerhöhung erhöhte sich der Anteil der BLG Südafrika an der BLG AND NYK von 51 Prozent auf 67 Prozent. Die Gesellschaft wird daher seit Juni 2018 nach der Vollkonsolidierungsmethode erfasst. Hintergrund für die Transaktion waren Auflagen der südafrikanischen Wettbewerbsbehörde.

Des Weiteren wurden im August 2018 die Anteile (42,5 Prozent) an der bisher nach der Equity-Methode einbezogenen Gesellschaft OLB Offshore Logistics Bremerhaven GmbH, Bremerhaven, veräußert und die ebenfalls nach der Equity-Methode einbezogene Gesellschaft (Anteil 100,0 Prozent) BLG LOGISTIKA ADRIATIC d.o.o. i. L., Ploče, Kroatien, wurde im Berichtsjahr entkonsolidiert.

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

Leitung und Kontrolle

Erklärung gemäß § 161 Aktiengesetz

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

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

Der Vorstand hat am 28. August 2018 und der Aufsichtsrat der BLG AG hat am 13. September 2018 die 18. Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 abgegeben. Die Erklärung ist durch Wiedergabe auf unserer Homepage www.blg-logistics.com/ir dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht worden.

Code of Ethics

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

Der Kodex zielt darauf ab, Fehlverhalten zu vermeiden und ethisches Verhalten sowie vorbildliches und verantwortliches Handeln zu fördern. Er richtet sich an Vorstand, Führungskräfte

te und Mitarbeiter gleichermaßen und soll als Orientierung für regelkonformes und einheitliches Verhalten dienen.

Compliance

Fair mit System

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

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

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

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

An der Spitze unseres Compliance-Systems steht der BLG-Vorstandsvorsitzende als Chief Compliance Officer. Ein vom Vorstand benannter Compliance-Beauftragter entwickelt die Compliance-Strategie in Abstimmung mit dem Vorstand weiter und unterrichtet diesen regelmäßig in allen relevanten Compliance-Angelegenheiten. Als neutraler Ansprechpartner steht er den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei Fragen zum Verhaltenskodex sowie bei Hinweisen zu Rechtsverstößen zur Verfügung. Ein extern bestellter Ombudsmann bietet sowohl den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als auch Dritten zudem die Möglichkeit, anonym Hinweise auf Compliance-Verstöße zu geben.

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

Prävention durch Sensibilisierung

Bei der Umsetzung und Einhaltung von Verhaltenskodex und Anti-Korruptionsrichtlinie haben der Vorstand und die Führungskräfte von BLG LOGISTICS eine Vorbildfunktion. Sie tragen die Verantwortung dafür, dass in ihrem Verantwortungsbereich alle Beschäftigten mit den Regeln vertraut sind und diese strikt einhalten. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind verpflichtet, auf Missstände oder den Verdacht eines Rechtsverstoßes hinzuweisen. Elementarer Bestandteil der Korruptionsprävention ist es, die Beschäftigten zu sensibilisieren und offen über Korruptionsgefahren zu diskutieren. Zu ihrem eigenen Schutz und zum Schutz des

Unternehmens ist in allen rechtlich relevanten Geschäftsprozessen das Vier-Augen-Prinzip anzuwenden. Jedes Handeln und jede Entscheidung hat transparent, sachlich und nach objektiven Kriterien zu erfolgen. Durch umfangreiche, regelmäßig stattfindende Schulungen minimieren wir das Korruptionsrisiko und erhöhen bei den Beschäftigten die Sensibilität für Compliance-Themen.

Compliance in der Lieferkette

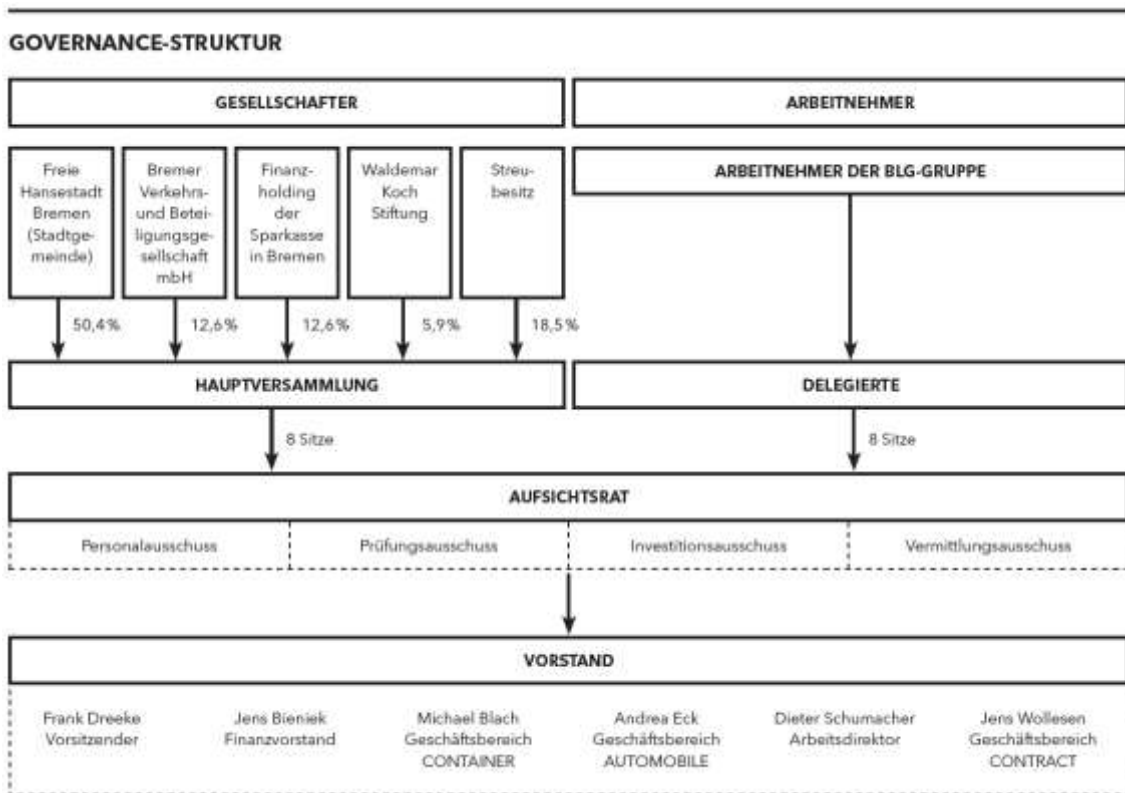
Auch unsere Allgemeinen Auftrags- und Einkaufsbedingungen berücksichtigen das Thema Compliance. Wir fordern von unseren Lieferanten und Dienstleistern, dass sie die Grundsätze des United Nations Global Compact beachten. Siehe auch: www.blg-logistics.com/agbo

Diversität

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

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

Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat



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

Der Vorstand

Der Vorstand der BLG AG nimmt die Geschäftsführung der BLG KG wahr und leitet daher eigenverantwortlich die beiden Unternehmen und vertritt die Gesellschaften bei Geschäften mit Dritten. Der Vorstand ist im Interesse der BLG-Gruppe sowie im Sinne des Stakeholder-Ansatzes dem Ziel einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet. Der Zuschnitt der Ressorts der einzelnen Vorstandsmitglieder ist im Anhang auf Seite 186 detailliert aufgeführt.

In seiner Sitzung am 23. Februar 2018 hat der Aufsichtsrat beschlossen, den Vertrag mit Herrn Dieter Schumacher um zwei Jahre zu verlängern. Des Weiteren wurden die Verträge von Herrn Jens Wollesen in der Sitzung am 13. September 2018 und von Frau Andrea Eck in der Sitzung am 14. Februar 2019 um jeweils fünf Jahre verlängert.

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

Im Rahmen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat der Vorstand Zielgrößen zur Erhöhung des Frauenanteils für die ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands festgesetzt. Vor dem Hintergrund, dass die BLG AG, neben dem Vorstand als Organ, keine eigenen Mitarbeiter beschäftigt, wurde die Zielgröße von jeweils 0 Prozent festgelegt. Diese Quote soll bis zum 30. Juni 2022 beibehalten werden.

Der Aufsichtsrat

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

Diversität

Bei der Zusammensetzung des Vorstands achtet der Aufsichtsrat auf Vielfalt (Diversity; vgl. auch oben) im Sinne von Ziffer 5.1.2 des DCGK. Der Frauenanteil im Vorstand lag zum 31. Dezember 2018 bei 16,7 Prozent und entsprach somit dem angestrebten Ziel von ebenfalls 16,7 Prozent. Bis zum 30. Juni 2022 soll diese Quote beibehalten werden.

Für den Aufsichtsrat selbst werden die gesetzlichen Bestimmungen der Geschlechterquote verfolgt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Zielgröße von 30 Prozent gegeben. Bei der BLG hat die Erfüllung der Mindestquote sowohl von der Anteilseignerseite als auch von der Arbeitnehmerseite gesondert zu erfolgen (Getrennterfüllung). Somit sollen mindestens vier Frauen im Aufsichtsrat vertreten sein. Bei der Wahl zum Aufsichtsrat im Mai 2018 wurden vier Frauen in den Aufsichtsrat gewählt, so dass zum 31. Dezember 2018 das gesetzte Ziel erreicht wurde (Vorjahr: 18,8 Prozent). Bis zum 30. Juni 2022 soll diese Quote beibehalten werden.

Kompetenzprofil

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 23. Februar 2018 ein Kompetenzprofil festgelegt, welches bei der Wahl zum Aufsichtsrat im Mai 2018 berücksichtigt wurde. Das Profil sieht vor, dass die zur Wahl in den Aufsichtsrat vorgeschlagenen Kandidatinnen und Kandidaten aufgrund ihrer Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen in der Lage sein sollen, die Aufgaben eines Aufsichtsratsmitglieds in einem international tätigen Unternehmen wahrzunehmen und das Ansehen der BLG-Gruppe in der Öffentlichkeit zu wahren. Dabei soll insbesondere auf

die Persönlichkeit, Integrität, Leistungsbereitschaft und Professionalität der zur Wahl vorgeschlagenen Personen geachtet werden.

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

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

Unabhängigkeit/Altersgrenze

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

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

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

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

Nach Einschätzung des Aufsichtsrats sind derzeit folgende Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat als unabhängig im Sinne des DCGK anzusehen: Dr. Klaus Meier, Heiner Dettmer, Wybcke Meier und Dr. Patrick Wendisch.

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

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

Durch die Wahl zum Aufsichtsrat im Mai 2018 gab es in der Zusammensetzung des Aufsichtsrats gegenüber dem 31. Dezember 2017 folgende personelle Änderungen:

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 24. Mai 2018 endete turnusmäßig die Amtszeit aller Aufsichtsratsmitglieder. Die Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer wurden am 19. April 2018 nach den Bestimmungen des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Die Wahl der Anteilseignervertreter erfolgte im Wege der Einzelabstimmung durch die Hauptversammlung.

Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurden als Vertreter der Arbeitnehmer Frau Sonja Berndt, Mitglied des Betriebsrates der BLG KG, und Herr Udo Klöpping, Leiter Personal der BLG KG, sowie als Vertreter der Anteilseigner Herr Heiner Dettmer, Geschäftsführender Gesellschafter Dettmer Group KG, und Frau Wybcke Meier, Vorsitzende der Geschäftsführung TUI Cruises GmbH.

Im Rahmen der konstituierenden Aufsichtsratssitzung nach der Hauptversammlung wurde Herr Dr. Klaus Meier zum neuen Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. Der bisherige Aufsichtsratsvorsitzende Herr Dr. Stephan Andreas Kaulvers ist ebenso wie die bisherigen Aufsichtsratsmitglieder Herr Dr. h.c. Klaus Wedemeier, Frau Birgit Holtmann und Herr Andreas Wopp aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden.

Ehemalige Vorstandsmitglieder der BLG AG sind nicht im Aufsichtsrat vertreten.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

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

Prüfungsausschuss

Prüfung des Rechnungslegungsprozesses

verantwortliche Durchführung des Auswahl- und Ausschreibungsprozesses für den Abschlussprüfer

Beauftragung und Kontrolle von Prüfungs- und Beratungsleistungen (inkl. Festlegung der Vergütung des Abschlussprüfers)

Fragen der Rechnungslegung des Unternehmens

Prüfung des vom Vorstand aufgestellten Jahresabschlusses sowie Lageberichts und des Vorschlags zur Verwendung des Bilanzgewinns der BLG AG sowie Prüfung des Abschlusses zur Erfüllung der Konzernrechnungslegungspflicht der BLG AG sowie des Gruppenabschlusses und -lageberichts der BLG LOGISTICS (inkl. Vorschlag für Billigung durch den Aufsichtsrat)

Überwachung der Unabhängigkeit, Qualifikation, Rotation und Effizienz des Abschlussprüfers

Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Planung für das folgende Geschäftsjahr einschließlich der Ergebnis-, Bilanz-, Finanz- und Investitionsplanung

Befassung mit den Bereichen Internen Kontrollsystem, Risikomanagement und -kontrolle und Compliance

Investitionsausschuss

Vorbereitende Entscheidung und Beschlussfassung besonders definierter, eilbedürftiger Investitionsvorhaben

Vermittlungsausschuss

Wahrnehmung der Aufgaben nach § 27 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz

Der Prüfungsausschuss besteht aus drei Vertretern der Anteilseigner und drei Arbeitnehmervertretern. Der im Berichtsjahr amtierende Vorsitzende des Prüfungsausschusses erfüllt die gesetzlichen Anforderungen an Unabhängigkeit und Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung, die bei einem Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses vorliegen müssen. Dieser Ausschuss tagt regelmäßig zweimal im Jahr.

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

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben gemäß § 27 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz bildet der Aufsichtsrat einen Vermittlungsausschuss, dem der Aufsichtsratsvorsitzende, sein Stellvertreter sowie je drei von den Aufsichtsratsmitgliedern der Arbeitnehmer und von den Aufsichts-

ratsmitgliedern der Anteilseigner mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählte Mitglieder angehören.

Zusätzlich hat der Aufsichtsrat einen Investitionsausschuss gebildet. Diesem gehören sechs Mitglieder an, die mit je drei Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer des Aufsichtsrats besetzt sind. Den Vorsitz im Ausschuss führt der Vorsitzende des Aufsichtsrats. Dieser Ausschuss tagt nach Bedarf.

Director's Dealings

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

Der Aktienbesitz dieses Personenkreises insgesamt beträgt weniger als 1 Prozent der von der BLG AG ausgegebenen Aktien. Angabepflichtige Käufe und Verkäufe haben im Berichtsjahr nicht stattgefunden.

Übernahmerelevante Angaben nach § 315a Absatz 1 Handelsgesetzbuch

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Stimmrechte und Übertragung von Aktien der BLG AG

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

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

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

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

Beteiligungen am Kapital, die 10 Prozent der Stimmrechte überschreiten

Aktionäre, deren Anteil am Grundkapital 10 Prozent überschreitet, sind die Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), die Bremer Verkehrs- und Beteiligungsgesellschaft, Bremen, und die Finanzholding der Sparkasse in Bremen, Bremen. Mit Wirkung zum 31. Januar 2019 sind die von der Bremer Verkehrs- und Beteiligungsgesellschaft, Bremen, einer Tochtergesell-

schaft der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), gehaltenen 12,61 Prozent der Aktien an der BLG AG an die Panta Re AG, Bremen, übertragen worden. Für weitere Angaben zur Aktionärsstruktur verweisen wir auf die Grundlagen der Gruppe auf Seite 1.

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

Die BLG AG hat keine Mitarbeiteraktienprogramme aufgelegt. Soweit Mitarbeiter der Gruppe Aktien halten, unterliegen sie keiner Stimmrechtskontrolle. Es handelt sich hierbei um unwesentliche Anteile am Kapital der Gesellschaft.

Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern und die Änderung der Satzung

Wir verweisen hierzu auf die Erklärung zur Unternehmensführung auf Seite 4.

Befugnisse des Vorstands zur Aktienaussgabe oder zum Aktienrückkauf

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

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

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

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

Vergütungsbericht

Vergütung des Vorstands

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

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

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

Nachhaltigkeitsbonus	Auf Basis eines Abgleiches des geplanten und tatsächlichen EBTs des Geschäftsjahres und der beiden kommenden Jahre
Erfolgsabhängige Vergütung	Auf Basis des durchschnittlichen EBTs des Geschäftsjahres und der beiden vorangegangenen Jahre
Grundvergütung zzgl. Nebenleistungen	Festvergütung; monatliche Zahlung

Die Grundvergütung wird als erfolgsunabhängige Vergütung monatlich anteilig gezahlt. Darüber hinaus sieht die Vergütungsregelung der Vorstandsmitglieder übliche Nebenleistungen wie die Stellung eines Dienstwagens oder Kostenerstattung einer Gesundheitsvorsorgeuntersuchung vor. Zusätzlich erhalten Mitglieder des Vorstands für Aufsichtsratsaktivitäten bei Gruppengesellschaften Vergütungen.

Die dreijährige EBT-Beteiligung bemisst sich an einem individuellen Beteiligungssatz des jeweiligen Vorstandsmitglieds gemessen am durchschnittlichen EBT (Gruppenergebnis vor Ertragsteuern) des Geschäftsjahres und der beiden vorangegangenen Geschäftsjahre. Der Vorstandsvorsitzende partizipiert mit einem Satz von 1,0875 Prozent am durchschnittlichen EBT, die übrigen Vorstandsmitglieder mit 0,725 Prozent. Der Aufsichtsrat hat die Möglichkeit, auf Empfehlung des Personalausschusses den Beteiligungssatz anzupassen.

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

Vorstandsverträge, die mit Wirkung ab dem 1. Januar 2011 abgeschlossen worden sind, sehen für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund eine Abfindungszahlung von maximal zwei Jahresvergütungen vor. Sofern die Restlaufzeit des Vertrags weniger als zwei Jahre beträgt, ist die Abfindung zeitanteilig zu berechnen. Die Höhe der Abfindung bestimmt sich grundsätzlich nach der Summe aus Festvergütung und variablen Vergütungsteilen ohne Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen für das letzte volle Geschäftsjahr vor dem Ende des Anstellungsvertrags. Generelle Entschädigungsvereinbarungen für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit bestehen nicht.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen für jedes Vorstandsmitglied die für die Geschäftsjahre 2017 und 2018 gewährten Zuwendungen einschließlich der Nebenleistungen, bei variablen Vergütungsteilen ergänzt um die erreichbare Maximal- und Minimalvergütung (gemäß Mustertabelle 1 zu Ziffer 4.2.5 Absatz 3 (1. Spiegelstrich) DCGK).

Gewährte Zuwendungen

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

TEUR	2017	2018	2018 (Min.)	2018 (Max.)
Festvergütung	645	670	670	670
Nebenleistungen	41	47	47	47
Summe	686	717	717	717
Dreijährige EBT-Beteiligung	341	369	0	450
Mehrfährige variable Vergütung	106	128	0	150
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2016-31.12.2018) zzgl. Spitzabrechnung Vj.	40	62	0	50
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2017-31.12.2019)	33	33	0	50
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2018-31.12.2020)	33	33	0	50
Summe	1.133	1.214	717	1.317
Versorgungsaufwand	152	186	186	186
Gesamtvergütung	1.285	1.400	903	1.503

Gewährte Zuwendungen

Jens Bleniek
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.06.2013

TEUR	2017	2018	2018 (Min.)	2018 (Max.)
Festvergütung	360	375	375	375
Nebenleistungen	35	33	33	33
Summe	395	408	408	408
Dreijährige EBT-Beteiligung	227	246	0	300
Mehrfährige variable Vergütung	71	85	0	100
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2016-31.12.2018) zzgl. Spitzabrechnung Vj.	27	41	0	34
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2017-31.12.2019)	22	22	0	33
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2018-31.12.2020)	22	22	0	33
Summe	693	739	408	808
Versorgungsaufwand	72	62	62	62
Gesamtvergütung	765	801	470	870

Gewährte Zuwendungen

Michael Blach¹
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.06.2013

TEUR	2017	2018	2018 (Min.)	2018 (Max.)
Festvergütung	510	510	510	510
Nebenleistungen	55	53	53	53
Summe	565	563	563	563
Dreijährige EBT-Beteiligung	380	316	0	307
Mehrfährige variable Vergütung	3	6	0	11
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2016-31.12.2018) zzgl. Spitzabrechnung Vj.	3	6	0	11
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2017-31.12.2019)	0	0	0	0
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2018-31.12.2020)	0	0	0	0
Summe	948	885	563	881
Versorgungsaufwand	97	79	79	79
Gesamtvergütung	1.045	964	642	960

¹ Ab dem Geschäftsjahr 2017 erfolgt die Erstattung der Beträge von Herrn Blach zum Teil durch die EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG.

Gewährte Zuwendungen

Andrea Eck
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.01.2017

TEUR	2017	2018	2018 (Min.)	2018 (Max.)
Festvergütung	330	339	339	339
Nebenleistungen	22	22	22	22
Summe	352	361	361	361
Dreijährige EBT-Beteiligung	227	246	0	300
Mehrfährige variable Vergütung	22	44	0	66
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2016-31.12.2018) zzgl. Spitzabrechnung Vj.	0	0	0	0
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2017-31.12.2019)	0	22	0	33
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2018-31.12.2020)	22	22	0	33
Summe	601	651	361	727
Versorgungsaufwand	0	0	0	0
Gesamtvergütung	601	651	361	727

Gewährte Zuwendungen

Dieter Schumacher
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.01.2016

TEUR	2017	2018	2018 (Min.)	2018 (Max.)
Festvergütung	335	348	348	348
Nebenleistungen	33	33	33	33
Summe	368	381	381	381
Dreijährige EBT-Beteiligung	227	246	0	300
Mehrfährige variable Vergütung	44	85	0	100
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2016-31.12.2018) zzgl. Spitzabrechnung Vj.	0	41	0	34
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2017-31.12.2019)	22	22	0	33
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2018-31.12.2020)	22	22	0	33
Summe	639	712	381	781
Versorgungsaufwand	11	653	653	653
Gesamtvergütung	650	1.365	1.034	1.434

Gewährte Zuwendungen

Jens Wollesen
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.07.2016

TEUR	2017	2018	2018 (Min.)	2018 (Max.)
Festvergütung	335	348	348	348
Nebenleistungen	24	24	24	24
Summe	359	372	372	372
Dreijährige EBT-Beteiligung	227	246	0	300
Mehrfährige variable Vergütung	44	82	0	100
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2016-31.12.2018) zzgl. Spitzabrechnung Vj.	0	38	0	34
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2017-31.12.2019)	22	22	0	33
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2018-31.12.2020)	22	22	0	33
Summe	630	700	372	772
Versorgungsaufwand	0	136	136	136
Gesamtvergütung	630	836	508	908

Die nachfolgende Tabelle zeigt für jedes Vorstandsmitglied den Zufluss in den Geschäftsjahren 2017 und 2018 aus Festvergütung, dreijähriger EBT-Beteiligung und Nachhaltigkeitsbonus mit Differenzierung nach den jeweiligen Bezugsjahren (gemäß Mustertabelle 2 zu Ziffer 4.2.5 Absatz 3 [2. Spiegelstrich] DCGK).

Zufluss

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

TEUR	2018	2017
Festvergütung	670	645
Nebenleistungen	47	41
Summe	717	686
Dreijährige EBT-Beteiligung	341	329
Mehrjährige variable Vergütung (hier: Nachhaltigkeitsbonus 01.01.2015 - 31.12.2017)	107	0
Sonstiges	0	0
Summe	1.165	1.015
Versorgungsaufwand	186	152
Gesamtvergütung	1.351	1.167

Zufluss

Jens Bleniek
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.06.2013

TEUR	2018	2017
Festvergütung	375	360
Nebenleistungen	33	35
Summe	408	395
Dreijährige EBT-Beteiligung	227	219
Mehrjährige variable Vergütung (hier: Nachhaltigkeitsbonus 01.01.2015 - 31.12.2017)	71	0
Sonstiges	0	0
Summe	706	614
Versorgungsaufwand	62	72
Gesamtvergütung	768	686

Zufluss

Michael Blach¹
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.06.2013

TEUR	2018	2017
Festvergütung	510	510
Nebenleistungen	55	55
Summe	565	565
Dreijährige EBT-Beteiligung	380	219
Mehrjährige variable Vergütung (hier: Nachhaltigkeitsbonus 01.01.2015 - 31.12.2017)	48	0
Sonstiges	0	0
Summe	993	784
Versorgungsaufwand	79	97
Gesamtvergütung	1.072	881

¹ Ab dem Geschäftsjahr 2017 erfolgt die Erstattung der Beträge von Herrn Blach zum Teil durch die EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG.

Zufluss

Andrea Eck
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.01.2017

TEUR	2018	2017
Festvergütung	339	330
Nebenleistungen	22	22
Summe	361	352
Dreijährige EBT-Beteiligung	227	0
Mehrjährige variable Vergütung (hier: Nachhaltigkeitsbonus 01.01.2015 - 31.12.2017)	0	0
Sonstiges	0	0
Summe	588	352
Versorgungsaufwand	0	0
Gesamtvergütung	588	352

Zufluss

Dieter Schumacher
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.01.2016

TEUR	2018	2017
Festvergütung	348	335
Nebenleistungen	33	33
Summe	381	368
Dreijährige EBT-Beteiligung	227	219
Mehrfährige variable Vergütung (hier: Nachhaltigkeitsbonus 01.01.2015 - 31.12.2017)	0	0
Sonstiges	0	0
Summe	608	587
Versorgungsaufwand	4	11
Gesamtvergütung	612	598

Zufluss

Jens Wollesen
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.07.2016

TEUR	2018	2017
Festvergütung	348	335
Nebenleistungen	24	24
Summe	372	359
Dreijährige EBT-Beteiligung	227	110
Mehrfährige variable Vergütung (hier: Nachhaltigkeitsbonus 01.01.2015 - 31.12.2017)	0	0
Sonstiges	0	0
Summe	599	469
Versorgungsaufwand	0	0
Gesamtvergütung	599	469

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

Die derzeit tätigen Mitglieder des Vorstands sind grundsätzlich berechtigt, nach Ausscheiden aus der BLG-Gruppe Pensionsleistungen zu beziehen, jedoch nicht vor Erreichen des 63. Lebensjahres.

Für die Herren Dreeke, Bieniek und Blach wurden im Dezember 2015 und für die Herren Schumacher und Wollesen im Februar bzw. September 2018 neue Pensionszusagen zugesagt.

chert. Die Versorgungszusagen sehen eine monatliche Alters- und Invalidenrente in Höhe von 10 Prozent des Grundgehalts vor. Weiterhin ist eine Hinterbliebenenrente in Höhe von 60 Prozent der vereinbarten Altersrente vorgesehen. Bei Inanspruchnahme der Altersrente vor dem 65. Lebensjahr ermäßigen sich die Renten für jeden vollen Monat des vorzeitigen Ausscheidens um 0,5 Prozentpunkte, maximal jedoch um 18 Prozent. Eine Wartezeit ist nicht vorgesehen.

Versorgungszusagen (Ermittlung nach IAS 19)	Barwert der Pensionsverpflichtung		Marktwert der Rückdeckungsversicherung	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
TEUR				
Frank Dreeke	875	786	584	386
davon BLG	875	786	584	386
davon Dritte	0	0	0	0
Jens Bieniek	614	562	293	220
davon BLG	614	562	293	220
davon Dritte	0	0	0	0
Michael Blach	540	496	192	126
davon BLG	0	0	0	0
davon EUROGATE	540	496	192	126
Dieter Schumacher	874	215	96	87
davon BLG	874	215	96	87
davon Dritte	0	0	0	0
Jens Wollesen	136	0	0	0
davon BLG	136	0	0	0
davon Dritte	0	0	0	0
	3.039	2.059	1.165	819

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

Zum 31. Dezember 2018 sind Vorstandsmitgliedern wie im Vorjahr keine Kredite oder Vorschüsse gewährt worden. Ebenso wurden wie im Vorjahr keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Gesamtbezüge der früheren Mitglieder des Vorstands

Den früheren Vorstandsmitgliedern wurden im Geschäftsjahr 2018 Gesamtbezüge (insbesondere Versorgungsleistungen) in Höhe von TEUR 168 gewährt. Der Barwert der Pensionsverpflichtungen nach IAS 19 für frühere Vorstandsmitglieder betrug zum 31. Dezember 2018 insgesamt TEUR 3.228.

Vergütung des Aufsichtsrats

Die Vergütung des Aufsichtsrats ist in § 17 der Satzung der BLG AG geregelt. Die Hauptversammlung hat am 24. Mai 2016 ein angepasstes Vergütungssystem für den Aufsichtsrat für Tätigkeiten ab dem 1. Januar 2017 gebilligt, das eine ausschließlich erfolgsunabhängige Vergütung vorsieht. Demnach erhält jedes Mitglied des Aufsichtsrats eine feste Jahresvergütung von EUR 8.300,00. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält das Dreifache, sein Stellvertreter sowie der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und der Vorsitzende des Personalausschusses, sofern er nicht zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrats ist, das Doppelte dieser Vergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat angehören, erhalten die Vergütung zeitanteilig. Die Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss bzw. Personalausschuss wird jeweils jährlich zusätzlich mit einem Betrag von EUR 1.000,00 vergütet.

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

Die Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2018 wie folgt vergütet:

Bezüge des Aufsichtsrats	2018				
	Fixe Bezüge	Ausschusstätigkeit	Sitzungsgeld	Sonstiges ²⁾	Gesamt
Dr. Klaus Meier	18	1	4	5	28
Christine Behle	17	1	4	0	22
Sonja Berndt (seit 24.05.2018)	5	1	2	0	8
Karl-Heinz Dammann	8	1	5	9	23
Heiner Dettmer (seit 24.05.2018)	5	1	2	0	8
Melf Grantz ¹⁾	8	1	4	0	13
Martin Günthner ¹⁾	8	1	4	0	13
Udo Klöpping (seit 24.05.2018)	5	0	2	0	7
Karoline Linnert ¹⁾	8	1	3	9	21
Wybcke Meier (seit 24.05.2018)	5	0	2	0	7
Dr. Tim Nesemann	8	1	4	0	13
Klaus Pollok	8	1	4	0	13
Stefan Schubert	8	1	3	0	12
Dieter Strerath	8	1	5	0	14
Reiner Thau	8	1	3	9	21
Dr. Patrick Wendisch	17	1	4	0	22
Im Berichtsjahr 2018 ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats:					
Dr. Stephan-Andreas Kaulvers (bis 24.05.2018)	10	0	2	3	15
Birgit Holtmann (bis 24.05.2018)	4	0	1	9	14
Dr. h.c. Klaus Wedemeier (bis 24.05.2018)	4	0	1	0	5
Andreas Wopp (bis 24.05.2018)	4	0	1	0	5
	166	14	60	44	284

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

2) Gruppeninterne Aufsichtsratsmandate

Im Vorjahr erhielt der Aufsichtsrat Bezüge in Höhe von insgesamt TEUR 265, die mit TEUR 166 auf fixe Zahlungen entfielen. Die Sitzungsgelder trugen mit TEUR 43, die Bezüge für Ausschusstätigkeiten mit TEUR 14 und die Bezüge für gruppeninterne Aufsichtsratsmandate mit TEUR 42 zur Gesamtsumme bei.

Zum 31. Dezember 2018 sind Mitgliedern des Aufsichtsrats wie im Vorjahr keine Kredite oder Vorschüsse gewährt worden. Im Berichtsjahr erfolgten keine Darlehensablösungen. Ebenso wurden wie im Vorjahr keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen. Reisekosten wurden im üblichen Maße erstattet.

Forschung und Entwicklung

Als moderner Logistikdienstleister setzen wir auf Innovationen und Digitalisierung, um unsere Prozesse kontinuierlich zu erweitern und zu verbessern. Auch wenn unser Geschäftsmodell keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinn erfordert, bedarf es einer intensiven Auseinandersetzung mit neuen Technologien, um langfristig wettbewerbsfähig bleiben zu können. Mithilfe von drei Methoden sondieren wir, welche technologischen Innovationen für uns künftig einen Mehrwert bieten können. In Forschungs- und Entwicklungsprojekten arbeiten wir mit Partnern aus Industrie und Wissenschaft an Lösungen, die noch nicht auf dem Markt existieren und eine hohe Entwicklungshöhe haben. Unsere operativen Innovationsprojekte setzen bereits bestehende und erprobte Lösungen im Kontext unseres Unternehmens um. Gänzlich neue Technologien, von denen noch nicht klar ist, welchen Wertzuwachs sie uns bieten, testen wir in 100-Tage-Projekten auf ihre Tauglichkeit. Die neu konstituierte Abteilung Nachhaltigkeit und Digitalisierung übernimmt die systematische Planung und Steuerung von Innovationen innerhalb des Unternehmens.

Bereits im letzten Jahr sind die Forschungsprojekte „Isabella“, „IRiS“ und „Kali“ angelaufen, die sich mit neuen Technologien, Automatisierung und Digitalisierung von Umschlagprozessen befassen. Im Rahmen des Förderprogramms IHATEC (Innovative Hafentechnologien) werden sie vom Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert. Besonders hervorzuheben ist im Projekt „Isabella“ die schrittweise Implementierung des Multitouch-Tisches, der das virtuelle Spiegelbild des Terminalbetriebs abbildet und somit bei der Planung unterstützt. Verschiedenen Szenarien können mithilfe des interaktiven Tisches simuliert und evaluiert werden, wodurch die Transparenz in der Prozessorganisation gesteigert wird. Durch die Visualisierung von Alternativen können unterschiedlichen Fachbereiche gemeinsam an der Terminalplanung arbeiten. Darüber hinaus sind im Berichtsjahr 2018 zwei weitere IHATEC-Projekte gestartet. Im Rahmen von „OBELiSK“ entwickeln wir mit unseren Verbundpartnern eine Lösung zur intelligenten, teilautonomen Beleuchtungsteuerung für Außenflächen. Des Weiteren arbeiten wir in einem Konsortium aus acht Kooperationspartnern im Projekt „SecProPort“ an der Entwicklung einer IT-Sicherheitsarchitektur, die die Hafenlogistik vor Cyberangriffen schützen soll.

Aus dem 2017 begonnenen digitalen Leuchtturmprojekt „SaSch“, welches durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) gefördert wird, haben wir einen digitalen Service entwickelt, der aktuell mit verschiedenen Kunden von BLG LOGISTICS in einem Testmarkt erprobt wird. Das Ziel ist die Bereitstellung von smarten Services zur Überwachung der Waren in der Lieferkette. Die Entwicklung dieser digitalen Dienstleistung basiert auf der Voraussetzung, echtzeitnah Zugriff auf Positions- und Zustandsdaten der Produkte in der Lieferkette zu haben. Mithilfe eines Sensors, der direkt an Packstück oder Container befestigt wird, kann diese Vision umgesetzt werden. Die übermittelten Sensor-Daten werden digital für die Kunden bereitgestellt, intelligent miteinander verknüpft, ausgewertet und anschließend in einer cloudbasierten Plattform visualisiert.

Im Geschäftsjahr 2018 beteiligte sich BLG LOGISTICS damit an insgesamt sechs Verbundprojekten, deren Gesamtumfang EUR 22 Mio. beträgt.

Rechtliche und wirtschaftliche Einflussfaktoren

Die BLG-Gruppe muss eine Vielzahl von nationalen und internationalen Rechtsvorschriften beachten. Neben den öffentlich-rechtlichen Regelungen sind für uns insbesondere das Kapitalmarktrecht, das Arbeitsrecht einschließlich Arbeitssicherheits- und Gesundheitsrecht, das Transport- und Zollrecht sowie das Wettbewerbsrecht relevant. Zu den für die BLG-Gruppe wesentlichen wirtschaftlichen Einflussfaktoren zählen insbesondere Tarifabschlüsse in Deutschland, da ein Großteil der Belegschaft in Deutschland tätig ist und der Aufwand für Personal für eigenes sowie Fremdpersonal die wesentliche Kostenposition darstellt. Da unser

Geschäftsmodell in allen Geschäftsbereichen zudem kapitalintensiv ist, kommt den Kapitalkosten ebenfalls eine hohe Bedeutung zu.

Gruppensteuerung

Finanzielle Kennzahlen

BLG LOGISTICS hat im Vorjahr ihre Gruppensteuerung neu ausgerichtet. Im Rahmen der Entwicklung einer Mission und Vision und der Schärfung strategischer Leitgedanken wurde das Steuerungssystem so klar und transparent wie möglich gestaltet. Internes Reporting und Vergütungssysteme sind stringent für die gesamte BLG-Gruppe nach einheitlichen Messgrößen ausgestaltet.

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

EBT

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

Umsatz

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

EBT-Marge

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

In der nachfolgenden Tabelle sind die erwarteten Steuerungskennzahlen den erreichten Kennzahlen im Geschäftsjahr gegenübergestellt sowie die Prognose für das folgende Geschäftsjahr abgebildet. Für die dazugehörigen Erläuterungen der Geschäftsentwicklung verweisen wir auf den Wirtschaftsbericht ab Seite 29 und auf den Prognosebericht ab Seite 57.

TEUR		2017 Ist	2018 Prognose	2018 Ist	Ziel- erreichung	2019 Prognose
EBT	TEUR	33.528	+5-8% ↗	37.527	übertroffen	+5-8% ↗
Umsatz	TEUR	1.087.817	Vj.-Niveau ➔	1.141.326	übertroffen	Vj.-Niveau ➔
EBT-Marge	in %	3,1%	+5-8% ↗	3,3%	erreicht	+5-8% ↗

Nichtfinanzielle Kennzahlen

Bei den nichtfinanziellen Kennzahlen handelt es sich je nach operativer Geschäftseinheit um individuelle Steuerungsgrößen. Hierzu gehören Messgrößen wie Fahrzeughandling, bearbeitete Mengen und der Containerumschlag. Zur Einschätzung der zukünftigen Entwicklung setzen wir auf einen kontinuierlichen Dialog mit den Kunden und beobachten die gesamtwirtschaftliche Entwicklung genau, um frühzeitig auf Veränderungen reagieren zu können.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Mitarbeiter

Erfolg braucht alle

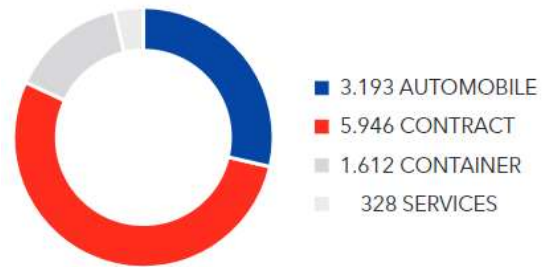
Die BLG LOGISTICS als internationaler Seehafen- und Logistikdienstleister benötigt leistungsbereite, motivierte und qualifizierte Mitarbeiter, um am Markt nachhaltig erfolgreich zu sein, sowie den stetigen Herausforderungen der Globalisierung und des demografischen Wandels gerecht zu werden. Unter dem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

Um Mitarbeiter gewinnen, fördern und halten zu können, verfolgt die BLG-Gruppe das Ziel, dauerhaft als attraktiver Arbeitgeber am Arbeitsmarkt wahrgenommen zu werden. Zu den Bestandteilen unserer Personalpolitik zählen daher neben einer leistungsorientierten Vergütung und gezielten Weiterbildungsmöglichkeiten auch Angebote zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie spezifische Instrumente des Gesundheitsmanagements.

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

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

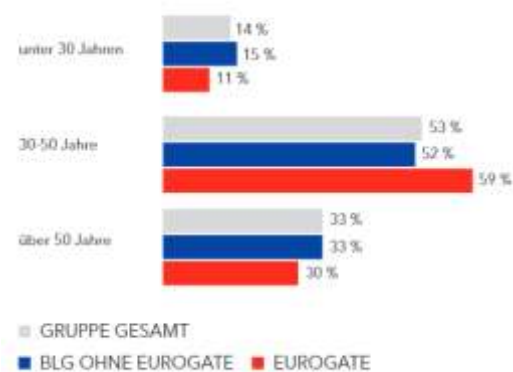
MITARBEITERZAHLEN 2018



Geschäftsbereich	2018	2017	Veränderung prozentual
Geschäftsbereich AUTOMOBILE	3.193	2.929	9,0
davon gewerbliche Mitarbeiter	2.733	2.411	
davon Angestellte	460	518	
Geschäftsbereich CONTRACT	5.946	4.885	21,7
davon gewerbliche Mitarbeiter	4.646	3.680	
davon Angestellte	1.300	1.205	
Geschäftsbereich CONTAINER	1.612	1.578	2,2
davon gewerbliche Mitarbeiter	1.161	1.133	
davon Angestellte	451	445	
Beschäftigte der Segmente	10.751	9.392	14,5
davon gewerbliche Mitarbeiter	8.540	7.224	
davon Angestellte	2.211	2.168	
Services	328	293	11,9
davon gewerbliche Mitarbeiter	0	0	
davon Angestellte	328	293	
Beschäftigte inkl. Geschäftsbereich CONTAINER	11.079	9.685	14,4
davon gewerbliche Mitarbeiter	8.540	7.224	
davon Angestellte	2.539	2.461	
Abzug der Beschäftigten des Geschäftsbereichs CONTAINER	-1.612	-1.578	2,2
davon gewerbliche Mitarbeiter	-1.161	-1.133	
davon Angestellte	-451	-445	
Beschäftigte der Gruppe	9.467	8.107	16,8
davon gewerbliche Mitarbeiter	7.379	6.091	
davon Angestellte	2.088	2.016	

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter (ohne Geschäftsbereich CONTAINER) ist im Berichtsjahr mit TEUR 9.467 Personen gegenüber dem Vorjahr um 16,8 Prozent gestiegen. Dieser Anstieg resultiert insbesondere aus der verstärkten Einstellung von ehemaligen Leiharbeitern, insbesondere im Geschäftsbereich CONTRACT. Des Weiteren ist der Anstieg vor allem durch Neueinstellungen im Zuge der Geschäftsausweitung begründet.

MITARBEITER NACH ALTERSGRUPPEN



Nichtfinanzieller Bericht

Nach den Vorgaben des Gesetzes zur Stärkung der nichtfinanziellen Berichterstattung der Unternehmen in ihren Lage- und Konzernberichten (CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz) gibt BLG LOGISTICS seit dem Geschäftsjahr 2017 eine nichtfinanzielle Gruppen-Erklärung im Sinne von § 315b HGB ab. Diese Erklärung ist als gesonderter nichtfinanzieller Bericht im Nachhaltigkeitsbericht integriert, der unter www.blg-logistics.com/nachhaltigkeit abrufbar ist. In unserem Nachhaltigkeitsbericht 2018 wird des Weiteren ausführlich über weitere nichtfinanzielle Themen berichtet.

WIRTSCHAFTSBERICHT

_Erfolgreiches Jahr: EBT stärker gestiegen als prognostiziert

(+11,9 Prozent)

_Hohe Volumen im Geschäftsbereich AUTOMOBILE

_Geschäftsbereich CONTRACT: Neue Logistikcenter eröffnet

Rahmenbedingungen

Auch im Jahr 2018 setzte sich das stetige Wachstum der Weltwirtschaft fort und liegt auf Vorjahresniveau bei 3,7 Prozent (IfW Kiel, Dezember 2018). Doch die Weltkonjunktur hat im Verlauf des Jahres 2018 an Fahrt verloren. Die wirtschaftliche Stimmung hat sich weltweit eingetrübt. Wesentliche Störfaktoren waren die Verunsicherung durch zunehmende handelspolitische Konflikte, die Straffung der Geldpolitik in den Vereinigten Staaten sowie die Unklarheiten über den Verlauf des Brexits.

Das Wachstum war im vergangenen Jahr durch verschiedenste Faktoren belastet. Während die Produktion in Russland, China und auch in Teilen Lateinamerikas wenig an Tempo verlor, gerieten die Türkei und Argentinien in eine Rezession. Auch in vielen Schwellenländern geriet die Wirtschaft unter Druck, blieb aber noch robust. Dies liegt insbesondere am deutlichen Umschwung der internationalen Kapitalströme infolge der deutlich gestrafften Geldpolitik der USA. Die Schwellenländer verzeichnen einen leichten Rückgang des BIP-Wachstums. Im Mittleren und Nahen Osten nahmen die politischen Spannungen durch die Wiedereinführung von Sanktionen gegen den Iran durch die USA zu.

Das Wachstum in den USA entwickelte sich im Geschäftsjahr 2018 sehr dynamisch. Einerseits nahmen die Konjunkturimpulse deutlich zu, andererseits hat der anhaltende Handelsstreit mit China eine hemmende Wirkung. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) der Europäischen Union verzeichnete in 2018 ein Wachstum von 1,9 Prozent. (Eurostat, Januar 2019)

Deutsches BIP wächst 2018 um 1,5 Prozent

Die deutsche Wirtschaft befindet sich weiterhin auf Wachstumskurs, auch wenn dieser etwas an Schwung verloren hat. Dennoch stieg die Zahl der Erwerbstätigen auf einen erneuten Höchststand. Die Kapazitäten sind weiterhin gut ausgelastet und auch die Verbraucherpreise halten sich stabil. Die Kauflust der Verbraucher, die Ausgaben des Staates und die gute Lage auf dem Arbeitsmarkt trugen maßgeblich zum Wachstum bei. Die privaten Konsumausgaben stiegen um 1,0 Prozent. Die staatlichen Konsumausgaben stiegen ebenfalls moderat um 1,1 Prozent an. Insbesondere die Investitionen in Ausrüstungen legten erneut deutlich um 4,5 Prozent zu. Die deutschen Ausfuhren stiegen im Jahresdurchschnitt 2018 weiter, aber nicht mehr so stark wie in den Vorjahren. Die Exporte von Waren und Dienstleistungen waren um 2,4 Prozent höher als im vergangenen Jahr. Die Importe stiegen im selben Zeitraum etwas stärker und wuchsen im Vergleich zum Vorjahr um 3,4 Prozent. (Destatis, Januar 2019)

Die Arbeitslosenquote liegt derzeit auf dem niedrigsten Niveau seit der Wiedervereinigung und dürfte sich bei der derzeitigen Marke von 5,2 Prozent stabilisieren (Destatis, Januar 2019). Angesichts der laufenden Entwicklungen der verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte und einer steigenden, aber moderaten Preisniveaumentwicklung stellen die privaten Konsum- und die Staatsausgaben eine tragende Rolle für das Wirtschaftswachstum dar.

Branchenbezogene Rahmenbedingungen

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

Die Anforderungen an die Logistik verändern sich mit zunehmender Geschwindigkeit. Anhaltende Globalisierung, kürzere Produktlebenszyklen und Urbanisierung sowie neue Technologien sind Treiber dieser Veränderungen. Die Branche profitiert dabei weiterhin von der steigenden Nachfrage nach Logistikdienstleistungen, die durch das wachsende E-Commerce-Geschäft sowie die Retourenbearbeitung im Business-to-Consumer-Geschäft zusätzlich verstärkt wird. Herausforderungen bestehen insbesondere im Zusammenhang mit dem anhaltenden Margendruck, mit der demografischen Entwicklung und dem damit einhergehenden Wettbewerb um Fach-, Führungs- und Nachwuchskräfte. Hinzu kommen die wachsende Bedeutung des Onlinehandels, steigende Kundenanforderungen hinsichtlich Geschwindigkeit, Flexibilität und Qualität der Belieferung sowie eines steigenden Umweltbewusstseins in der Bevölkerung.

Zusätzlich werden von den Logistikunternehmen im Rahmen von Outsourcingaktivitäten hohe Investitionsbereitschaft und Innovationskraft erwartet. Ein Schwerpunkt der Investitionen liegt dabei in Umschlags-, Distributions- und Kommissionierungszentren in verkehrsgünstigen Lagen. Da Verträge mit Kunden regelmäßig nur Laufzeiten von wenigen Jahren aufweisen, werden die Flächen und Umschlagsgeräte häufig gemietet oder geleast. Hierbei werden langfristige Kapitalbindungen vermieden und die Flexibilität des Logistikdienstleisters stark erhöht.

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

Das SCI Logistikbarometer sinkt im Dezember 2018 auf den tiefsten Wert seit fünf Jahren. Der Anteil der Unternehmen, die die Lage als „gut“ bewerten, hat sich zum Jahresende halbiert. So geht die Logistikbranche insgesamt durch die konjunkturellen Unsicherheiten von einem Rückgang der Logistikkonjunktur aus. Überwiegend sind die Kapazitäten jedoch gut ausgelastet, berichtet die große Mehrheit der Logistikdienstleister.

Das Leistungsvolumen der Logistikbranche in Deutschland wird im vergangenen Jahr voraussichtlich um ca. 3,0 Prozent zugelegt haben (BVL, Januar 2019). Der gesamte Logistikmarkt in Europa entwickelte sich erneut positiv. Daran hat Deutschland erneut einen sehr hohen Anteil. So liegt die Zahl der Beschäftigten in Deutschland in logistischen Berufen im Handel und bei Logistikdienstleistern 2018 bei ca. 3,2 Millionen. (BVL, Januar 2019)

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

Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Das Geschäftsjahr 2018 war für BLG LOGISTICS ein insgesamt erfolgreiches Geschäftsjahr - mit einigen Herausforderungen, aber auch vielen guten Nachrichten. Unter Berücksichtigung der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklung sowie der schwierigen und undurchsichtigen politischen und gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in vielen Regionen der Welt beurteilen wir den Geschäftsverlauf insgesamt als zufriedenstellend.

BLG LOGISTICS hat auch für das Geschäftsjahr 2018 die gesetzten Ziele erreicht und befindet sich weiterhin auf dem mittelfristig angelegten, strategischen Kurs profitabel zu wachsen. Im Vergleich zum Vorjahr konnte der Gruppenumsatz gesteigert werden und lag damit über der Prognose, die von einem Umsatz auf Vorjahresniveau ausging. Auch die Ergebnisentwicklung ist besser verlaufen als erwartet. Das EBT der BLG-Gruppe lag 2018 über dem Vorjahresniveau und mit einer Steigerung von 11,9 Prozent auch über der für 2018 prognostizierten Bandbreite (5 bis 8 Prozent).

Der Erfolgskurs ist unter Beachtung effizienter Prozessgestaltung, interner Restrukturierungsmaßnahmen und durch stringentes Kostenmanagement fortgeführt worden. Dabei verfolgten wir weiterhin eine nachhaltige Ausgaben- und Investitionspolitik sowie eine Optimierung unserer bestehenden Prozesse. Wir arbeiten intensiv daran, die wirtschaftliche Lage der BLG-Gruppe weiter zu steigern und sehen uns für die Zukunft gut aufgestellt. Diese Einschätzung beruht auf den Ergebnissen des Gruppenabschlusses 2018 und berücksichtigt den Geschäftsverlauf bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Gruppenlageberichts in 2019. Die Geschäftsentwicklung zu Beginn des Jahres 2019 entspricht ebenfalls unseren Erwartungen.

Geschäftsverlauf

Ertragslage

Umsatzerlöse nach Segmenten TEUR	2018	2017	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
AUTOMOBILE	553.125	550.220	2.905	0,5
CONTRACT	599.229	547.827	51.402	9,4
CONTAINER	301.982	303.954	-1.972	-0,6
Überleitung	-313.010	-314.184	1.174	-0,4
Gruppe gesamt	1.141.326	1.087.817	53.509	4,9

Im Geschäftsjahr 2018 konnte der Gruppenumsatz gegenüber dem Vorjahr um TEUR 53.509 auf TEUR 1.141.326 erneut gesteigert werden. Dabei haben die Zuwächse in den Geschäftsbereichen AUTOMOBILE und CONTRACT den geringfügigen Rückgang im Geschäftsbereich CONTAINER mehr als kompensiert.

Der Anstieg der Umsatzerlöse um TEUR 2.905 im Geschäftsbereich AUTOMOBILE resultiert aus den stabilen Umschlagsvolumen und der guten Geschäftsentwicklung beim Autotransport per Bahn. Der Anstieg der Umsatzerlöse um TEUR 51.402 auf TEUR 599.229 im Geschäftsbereich CONTRACT ist im Wesentlichen bedingt durch die Geschäftsausweitungen mit Bestands- und Neukunden in den Geschäftsfeldern Industrie- und Handelslogistik sowie durch den Ausbau des Geschäftsfelds Spedition. Der Rückgang der Umsätze im Geschäftsbereich CONTAINER um TEUR 1.972 auf TEUR 301.982 ist im Wesentlichen auf einen Wegfall der Sondereffekte 2017 zurückzuführen.

Kennzahlen zur Ertragslage TEUR	2018	2017	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Umsatzerlöse	1.141.326	1.087.817	53.509	4,9
Sonstige Erträge	96.397	87.899	8.498	9,7
Materialaufwand	-526.994	-525.407	-1.587	0,3
Personalaufwand	-419.405	-365.544	-53.861	14,7
Sonstige Aufwendungen	-211.116	-200.177	-10.939	5,5
Abschreibungen	-38.005	-43.579	5.574	-12,8
EBIT	42.204	41.009	1.195	2,9
Finanzergebnis	-4.676	-7.481	2.805	-37,5
EBT	37.527	33.528	3.999	11,9
EBT-Marge (In %)	3,3	3,1	0,2	6,5
Gruppenperiodenergebnis	34.813	31.957	2.856	8,9

EBT nach Segmenten TEUR	2018	2017	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
AUTOMOBILE	15.530	13.155	2.375	18,1
CONTRACT	7.258	4.556	2.702	59,3
CONTAINER	37.409	48.372	-10.963	-22,7
Überleitung	-22.670	-32.555	9.885	-30,4
Gruppe gesamt	37.527	33.528	3.999	11,9

Die Umsatzerlöse sind, bei fast gleichgebliebenen Materialaufwand, mit 4,9 Prozent bzw. TEUR 53.509 deutlich stärker gestiegen als erwartet. Grund dafür waren insbesondere die Geschäftsausweitungen in den Geschäftsfeldern Industrie- und Handelslogistik sowie der Ausbau des Geschäftsfelds Spedition (alle Geschäftsbereich CONTRACT).

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr deutlich auf TEUR 419.405 (Vorjahr: TEUR 365.544) an. Ursächlich für die Steigerung war der erhöhte Personalbestand. Dieser resultiert aus der Einstellung von Leiharbeitern im Berichtsjahr und aus der Geschäftsausweitung in verschiedenen Geschäftsfeldern. So stieg die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten innerhalb der Gruppe im Berichtsjahr um 1.360 auf 9.467 Mitarbeiter. Der im Materialaufwand ausgewiesene Aufwand für Fremdpersonal konnte entsprechend um TEUR 15.581 (-10,9 Prozent) verringert werden.

Die Abschreibungen sind im Geschäftsjahr 2018 um TEUR 5.574 auf TEUR 38.005 gesunken. Im Vorjahr entfielen TEUR 9.358 auf außerplanmäßige Abschreibungen aufgrund einer Kündigung der Vertragsbeziehungen zum 31. Dezember 2018 eines wesentlichen Kunden im Geschäftsbereich CONTRACT (Geschäftsfeld Handelslogistik). Dieses Ereignis machte die Abwertung des Kundenstamms notwendig. Im Berichtsjahr 2018 wurden weitere Abwertungen in Höhe von TEUR 3.284 vorgenommen.

Der Saldo aus sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen hat sich mit TEUR -150.140 gegenüber dem Vorjahr (TEUR -154.523) verbessert. Positiv haben sich unter anderem die Auflösungen von Schulden (TEUR 19.685; Vorjahr: TEUR 10.071) ausgewirkt. Weitere Erläuterungen können dem Gruppenanhang unter Erläuterung Nr. 5 und 9 auf Seite 91 ff. entnommen werden.

Aufgrund der vorherigen Erläuterungen konnte das EBIT im Geschäftsjahr 2018 um TEUR 1.194 gesteigert werden.

Das Finanzergebnis hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um TEUR 2.805 auf TEUR -4.676 deutlich verbessert. Dies ist im Wesentlichen auf ein verbessertes Zinsergebnis und auf die Abschreibungen auf Finanzanlagen im Vorjahr (TEUR 1.918) zurückzuführen.

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) erhöhte sich deutlich um TEUR 3.999 auf TEUR 37.527. Aufgrund des stärkeren Anstiegs des EBTs gegenüber den Umsatzerlösen ergibt sich eine ebenfalls über dem Vorjahr liegende EBT-Marge von 3,3 Prozent (Vorjahr: 3,1 Prozent).

Die Ertragsteuern beliefen sich im Berichtsjahr auf TEUR 2.714 (Vorjahr: TEUR 1.570). In Bezug auf das EBT ergibt sich damit eine Steuerquote von 6,0 Prozent (Vorjahr: 4,7 Prozent). Die Erhöhung der Steuerquote resultiert aus den mit TEUR 1.169 **gestiegenen** Steueraufwendungen für laufende Steuern des Berichtsjahres (TEUR 5.510) und den stabilen latenten Steuern (TEUR -2.749). Weitere Erläuterungen zu den Ertragsteuern können dem Gruppenanhang unter Erläuterung Nr. 33 auf Seite 159 ff. entnommen werden.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Gruppenjahresüberschuss um TEUR 2.856 auf TEUR 34.813 gestiegen.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Wesentliche Kennzahlen TEUR	2018	2017	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Umsatzerlöse	553.125	550.220	2.905	0,5
EBIT	19.115	17.801	1.314	7,4
EBT	15.530	13.155	2.375	18,1
EBT-Marge (in %)	2,8	2,4	0,4	16,7

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE bietet in den Geschäftsfeldern Seehafenterminals, Inlandterminals, XXL Logistics, AutoTransporte, AutoRail und Süd-/Osteuropa alle Dienstleistungen in der Fertigfahrzeuglogistik an. Dazu zählen zum Beispiel Umschlag, Lagerung, technische Dienstleistungen sowie Speditions- und Transportlogistik per Schiene, Straße, Binnen- und Küstenschifffahrt. Damit ist die logistische Leistungspalette von den Fahrzeugherstellern bis zum Endkunden vollumfänglich abgedeckt. Einen weiteren Leistungsschwerpunkt bildet die Seehafenlogistik für konventionelle (Stück)Güter im Geschäftsfeld XXL Logistics.



Fahrzeughandling
+ 3,6 Prozent

Im Geschäftsjahr 2018 liegt das Fahrzeugvolumen im Netzwerk des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE insgesamt mit einem Handling von 6,5 Mio. Fahrzeugen leicht über Vorjahresniveau (6,3 Mio. Fahrzeuge).

Im Geschäftsfeld Seehafenterminals bewegt sich das Pkw-Umschlagsvolumen auf einem stabil hohen Niveau und wird im Wesentlichen durch den Export bestimmt. Der stabile Umschlag auf dem Autoterminal Bremerhaven war im Berichtsjahr durch Flächenengpässe ge-

prägt. Ursachen hierfür waren höhere Bestände an Fahrzeugen der Kunden, u.a. bedingt durch das neue Prüfverfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) für alle Neuwagen, längere Standzeiten der Fahrzeuge und längere Frequenzen zwischen den Schiffsabfahrten. Dies stellte die Produktivität des Terminals im Berichtsjahr immer wieder vor Herausforderungen.

Für den Bereich XXL Logistics liegt die Umschlagsmenge auf dem erfreulichen Vorjahresniveau. Dazu trugen insbesondere die stabilen Umschlagsvolumina im Bereich High & Heavy und im Neustädter Hafen in Bremen bei. Die US-Zölle auf Stahlprodukte haben sich im Umschlagsvolumen in keinem nennenswerten Umfang bemerkbar gemacht. Im Bereich Windenergie sind auch im Geschäftsjahr 2018 zu geringe wertschöpfende Tätigkeiten zu verzeichnen. Der Grund dafür sind fehlende Anschlussaufträge der Produzenten für die Komponenten für Windenergieanlagen. Dadurch entstanden für das Jahr weiterhin Ergebnisbelastungen aus nicht gedeckten Fixkosten. Es sind im Wesentlichen das Verleihgeschäft von SPMTs (Self-Propelled Modular Transporter), der Transport von Komponenten für Offshore-Windparks in der Nord- und Ostsee sowie der Transport von Komponenten von Onshore-Windanlagen abgewickelt worden.

Das Gesamtvolumen in der Technik in den Seehafenterminals lag im Jahr 2018 auf Vorjahresniveau. Bei den technischen Dienstleistungen spiegelt sich regelmäßig die hohe Volatilität des Marktes wider. Innerhalb der Kundengruppen als auch der Wertschöpfungstiefen ist eine hohe Dynamik zu verzeichnen.

Auch das Geschäftsfeld Inlandterminals war im Berichtsjahr von einer sehr hohen Lagerauslastung bei hohem Volumen und hoher technischer Wertschöpfung geprägt. Insbesondere der Standort in Kelheim hat durch hohe Lagerbestände und eine signifikante Wertschöpfungstiefe aus technischen Dienstleistungen höhere Ergebnisbeiträge erzielt.

Die Verkehre im BLG-Netzwerk bewegen sich weiterhin auf einem hohen Niveau. Bei den Lkw-Verkehren im Geschäftsfeld AutoTransport konnten die Kapazitäten nicht wie geplant ausgelastet werden. Ursache hierfür war der vorhandene Fahrermangel. Hier werden wir gegensteuern und verstärkt darauf setzen selbst auszubilden. Trotz der teilweise fehlenden Kapazitäten lag das Lkw-Transportvolumen insgesamt auf Vorjahresniveau. Bei den Bahnverkehren konnte bei hoher Auslastung ein Transportvolumen über Vorjahresniveau erzielt werden.

Im Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa profitiert die Geschäftsentwicklung von den steigenden Volumen und der höheren Wertschöpfung in Russland, wo es der BLG gelungen ist, durch den Wechsel auf den Eingangshafen Bronka das Operation in Eigeneintritt zu übernehmen und somit die Wertschöpfungstiefe zu erhöhen. Des Weiteren trugen insbesondere Neukunden im Hafenumschlag und den Lkw-Transporten zur positiven Entwicklung bei. Im Seehafenterminal in Süditalien, Gioia Tauro, und in unserem polnischen Terminal in Dabrowa Górnicza wurde im Geschäftsjahr 2018 aufgrund steigender Volumen der Turnaround erreicht.

Aufgrund der beschriebenen erfreulichen Entwicklung und der hohen Volumina im Geschäftsbereich AUTOMOBILE ist das EBT gegenüber dem Vorjahr von TEUR 13.155 auf TEUR 15.530 gestiegen.

Geschäftsbereich CONTRACT

Wesentliche Kennzahlen TEUR	2018	2017	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Umsatzerlöse	599.229	547.827	51.402	9,4
EBIT	11.486	10.867	619	5,7
EBT	7.258	4.556	2.702	59,3
EBT-Marge (in %)	1,2	0,8	0,4	50,0

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

Im Geschäftsfeld Industrielogistik (Europa) sind die Kapazitäten im Logistikcenter Bremen sehr gut ausgelastet. Begünstigt wurde dies durch die Verlängerung wichtiger Bestandsgeschäfte sowie dem Anlauf eines Neugeschäftes im Vorjahr. Auch aufgrund hoher Volumen setzen wir die Einstellung von eigenen Mitarbeitern an diesem Standort konsequent fort. Am Standort Düsseldorf konnte aufgrund der besseren Belegung von Hallenflächen die Ertrags-situation weiter verbessert werden. Das Ergebnis am Standort Leipzig, wo wir in der Montagelogistik eines Automobilherstellers tätig sind, lag im Berichtsjahr deutlich über dem Vorjahr, das durch Volumenrückgänge und geänderte Preise belastet war. Die Ergebnisentwicklung an den anderen Standorten des Geschäftsfelds liegt im Rahmen der Erwartungen.

Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsfeld Industrielogistik (Übersee) ist - trotz konjunktureller Risiken - erneut durch einen stabilen Geschäftsverlauf auf hohem Niveau in Südafrika gekennzeichnet. Aufgrund erheblicher zeitlicher Verschiebung bei einem wesentlichen Geschäft und Einmaleffekten aus Kundenverträgen in den USA hat das Geschäftsfeld insgesamt aber mit einem negativen Ergebnis abgeschlossen. Insbesondere sind am Standort in den USA noch nicht die avisierten Umsätze und Produktionsmengen erreicht. Gleichzeitig sind höhere Kosten aufgrund von Herausforderungen bei der Inbetriebnahme von Neugeschäften entstanden. In Indien und Malaysia war im Geschäftsjahr eine stabile Geschäftsentwicklung zu verzeichnen.

Die Geschäftsentwicklung im Geschäftsfeld Handelslogistik lag im Berichtsjahr im Rahmen der Erwartungen. Durch den Verlust eines Großkunden im Bereich Textillogistik und der vorzeitigen Verlagerung von Volumen sowie saisonalen Mengenverschiebungen kam es hier zu negativen Planabweichungen. Diese konnten durch gute Ergebnisse an anderen Standorten kompensiert werden. Mit einem Großkunden am Standort Bremen konnte darüber hinaus der Vertrag verlängert und so die Arbeitsplätze gesichert werden.

Im laufenden Geschäftsjahr wurden im Geschäftsfeld Spedition die Gesellschaften der Kitzinger-Gruppe mit denen der Fortra-Gruppe verschmolzen. Daraus resultierten geringe einmalige Sonderbelastungen, so dass das Ergebnis in diesem Geschäftsfeld leicht unter dem Vorjahresniveau liegt.

Aufgrund der beschriebenen Entwicklungen ist das EBT deutlich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 2.702 auf TEUR 7.258 gestiegen.

Geschäftsbereich CONTAINER

Wesentliche Kennzahlen TEUR	2018	2017	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Umsatzerlöse	301.982	303.954	-1.972	-0,6
EBIT	41.743	52.360	-10.617	-20,3
EBT	37.409	48.372	-10.963	-22,7
EBT-Marge (in %)	12,4	15,9	-3,5	-22,0

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

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

Die EUROGATE-Gruppe insgesamt (100 Prozent-Werte) hat im Geschäftsjahr 2018 einen Umsatz von TEUR 603.963 (Vorjahr: TEUR 607.908) erwirtschaftet. Umfangreiche Restrukturierungen innerhalb der verschiedenen Reedereikonsortien, ausgelöst unter anderem durch Konsolidierungsprozesse der Reedereien untereinander haben zu mehreren größeren positiven Sondereffekten im Jahr 2017 geführt. Erwartungsgemäß sind diese Einmaleffekte in 2018 nicht wieder eingetreten. Hauptursächlich dadurch ist das EBT in Höhe von TEUR 74.817 (Vorjahr 96.742) gegenüber dem Vorjahr deutlich gesunken. Dies wirkte sich auch auf den Teilkonzernjahresüberschuss aus, der von TEUR 85.156 auf TEUR 67.325 sank. Der Gesamtumschlag der EUROGATE-GRUPPE liegt im Berichtsjahr leicht unter Vorjahresniveau (-2,2 Prozent), wobei sich die deutschen Standorte insgesamt nahezu auf Vorjahresniveau bewegen (-0,2 Prozent).

Vergleich der Ertragslage 2018 mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2018

Ergebnisse 2018

EBT	Umsatz	EBT-Marge
37,5 Mio.	1.141 Mio.	3,3 %

Für das Jahr 2018 hatten wir einen Umsatz auf Vorjahresniveau und ein EBT mit einer Steigerung von 5 bis 8 Prozent sowie einer entsprechenden Steigerung der EBT-Marge prognostiziert. Unser Ziel, die Umsatzerlöse in allen drei Geschäftsbereichen AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER auf konstantem Niveau zu halten, haben wir in Summe mehr als erreicht. Der Umsatz im Geschäftsjahr 2018 in Höhe von TEUR 1.141.326 lag über dem Vorjahresniveau von TEUR 1.087.817. Mit einer Steigerung des EBT um 11,9 Prozent haben wir unser prognostiziertes Ziel nicht nur realisiert, sondern übertroffen. Die EBT-Marge kann-

te um 6,5 Prozent gesteigert werden und liegt aufgrund der gleichfalls gestiegenen Umsatzerlöse im Bereich des prognostizierten Korridors.

Unseren Prognosen lagen Annahmen zugrunde, die teilweise von den eingetretenen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2018 abwichen.

Die Umsatzerlöse im Geschäftsbereich AUTOMOBILE sind, insbesondere im Geschäftsfeld Seehafenterminals, etwas stärker angestiegen als erwartet. Das neue Prüfverfahren WLTP stellte wiederum die Produktivitäten und damit auch das Ergebnis im Geschäftsfeld vor große Herausforderungen. In den Geschäftsfeldern Inlandterminals und Autorail liegt das Ergebnis über den Erwartungen. Das Volumen im Autoumschlag hat sich trotz der in den Vorjahren begonnenen Verlagerung von Exportmengen in die Mittelmeerhäfen gegenüber dem Vorjahr gesteigert. Gegenüber 2017 haben sich im Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa erneut bessere wirtschaftliche Entwicklungen gezeigt. Insgesamt konnte somit das EBT im Geschäftsbereich AUTOMOBILE von TEUR 13.155 im Jahr 2017 auf TEUR 15.530 im Jahr 2018 verbessert werden.

Auch im Geschäftsbereich CONTRACT sind die Umsatzerlöse etwas stärker angestiegen als im Vorjahr angenommen. Das Geschäftsfeld Industrielogistik (Europa) konnte sich erneut gut entwickeln; dies hängt mit den meist hohen Steigerungsraten für die Teilelogistik der Automobilproduzenten zusammen. Im Geschäftsfeld Industrielogistik (Übersee) sind höhere Verluste als geplant durch reduzierte Kundenvolumen und Einmalaufwendungen aufgetreten. Des Weiteren konnte im Geschäftsfeld Handelslogistik die Ergebnislage durch Prozessverbesserungen, Preisanpassungen und den erfolgreichen Anlauf von Neugeschäften verbessert werden. Gegenläufig wirkt sich allerdings der Bereich Sports & Fashion aus, der von den Folgen eines Verlustes eines Großkunden geprägt war. Der Geschäftsverlauf im Geschäftsfeld Spedition war im Wesentlichen durch die Verschmelzung der Kompetenzen in einer neuen Gesellschaft gekennzeichnet, was zu geringen einmaligen Sonderbelastungen führte. Für den Geschäftsbereich CONTRACT ergibt sich somit ein über dem Vorjahr liegendes EBT in Höhe von TEUR 7.258.

Die Umsatzerlöse im Geschäftsbereich CONTAINER sind im Berichtsjahr leicht zurückgegangen. Dies ist im Wesentlichen begründet durch Sondereffekte im Vorjahr (vgl. Ausführungen oben). Bei anhaltend schwierigen Rahmenbedingungen angesichts von Überkapazitäten bei den Containerterminals und einem anhaltend scharfen Wettbewerb haben sich die geschäftlichen Aktivitäten der EUROGATE-Gruppe trotz anhaltender Infrastrukturdefizite - insbesondere am Standort Hamburg - entsprechend den Erwartungen zufriedenstellend entwickelt. Das anteilige EBT sank von TEUR 48.372 im Vorjahr auf TEUR 37.409, liegt damit aber noch deutlich über dem geplanten Niveau.

Vermögenslage

Kennzahlen zur Vermögenslage TEUR	2018	2017	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Bilanzsumme	728.002	708.641	19.361	2,7
Anlagenintensität (in %)	40,1	42,2	-2,1	-5,0
Working Capital Ratio (in %)	93,3	95,5	-2,2	-2,3
Eigenkapital	250.841	235.596	15.245	6,5
Eigenkapitalquote (in %)	34,5	33,2	1,3	3,9
Nettoverschuldung	214.023	229.879	-15.857	-6,9

Im Berichtsjahr betrug die Bilanzsumme TEUR 728.002 und lag damit um TEUR 19.361 über dem Vorjahreswert von TEUR 708.641. Die kurzfristigen Vermögenswerte sind hierbei im Berichtsjahr TEUR 13.592 gestiegen. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 8.679 und der erstmalige Ausweis von Vertragsvermögenswerten innerhalb der sonstigen Vermögensgegenstände (TEUR 6.295).

Das langfristige Vermögen stieg um TEUR 5.769. Hierbei stehen der Erhöhung durch Investitionen in langfristige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von TEUR 33.169, Desinvestitionen in Höhe von TEUR -2.094 und Abschreibungen in Höhe von TEUR -38.005 gegenüber. Die Anlagenintensität hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2017 um 2,1 Prozentpunkte auf 40,1 Prozent leicht verringert. Des Weiteren stiegen die Anteile an at Equity einbezogenen Unternehmen um TEUR 11.315.

TEUR	Buchwert 31.12.2018	Buchwert 31.12.2017
Langfristige Darlehen	109.567	141.793
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	1.084	1.382
Gesamt	110.651	143.175

Eine detaillierte Aufstellung der beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Schulden sowie Angaben zu den Sicherungsinstrumenten ist im Anhang unter Erläuterung Nr. 32 zu finden. Die Nettofinanzverschuldung der Gruppe hat sich im Geschäftsjahr 2018 um TEUR 15.857 auf TEUR 214.022 verringert (Vorjahr: TEUR 229.879).

Nettoverschuldung TEUR	2018	2017	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Langfristige Darlehen	90.580	102.255	-11.675	-11,4
Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten	19.410	25.703	-6.293	-24,5
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	120.223	116.964	3.258	2,8
Finanzverschuldung	230.213	244.922	-14.709	-6,0
Langfristige Finanzforderungen	969	705	263	37,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.222	14.338	884	6,2
Nettoverschuldung	214.022	229.879	-15.857	-6,9

Finanzlage

Kennzahlen zur Finanzlage TEUR	2018	2017	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	23.327	41.640	-18.313	-44,0
Mittelzu-/abfluss aus der Investitionstätigkeit	9.649	8.955	694	7,7
Free Cashflow	32.976	50.595	-17.618	-34,8
Mittelzu-/abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-57.570	-61.126	3.556	-5,8
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-24.594	-10.531	-14.062	133,5
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	-938	11	-949	-8.627,3
Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	-14.093	-3.572	-10.521	294,5
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	-39.625	-14.092	-25.532	181,2
Zusammensetzung des Finanzmittelfonds				
Liquide Mittel	15.222	14.338	884	6,2
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-54.847	-28.430	-26.417	92,9
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	-39.625	-14.092	-25.533	181,2

Auf der Grundlage des im Jahr 2018 erzielten Ergebnisses vor Steuern von TEUR 37.527 ist ein Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit von TEUR 23.327 (Vorjahr: TEUR 41.640) erwirtschaftet worden. Dadurch lag der Free Cashflow von TEUR 32.976 um TEUR 17.618 unter dem Vorjahreswert von TEUR 50.595.

Sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr übersteigen die Einzahlungen aus erhaltenen Dividenden und Abgängen von Finanzanlagen zusammen die Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Finanzanlagen und damit wurde in beiden Geschäftsjahren ein positiver Cashflow aus der Investitionstätigkeit erzielt. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich der Cashflow aus der Investitionstätigkeit in Höhe von TEUR 694 verbessert. Dies ist im Wesentlichen auf die deutlich erhöhten Einzahlungen aus erhaltenen Dividenden zurückzuführen.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit weist im Vergleich zum Vorjahr einen um TEUR 3.556 geringeren Mittelabfluss aus. Die Veränderung resultiert im Wesentlichen aus den Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten (TEUR 8.360) und den gegenläufig höheren Tilgungen von Finanzkrediten und Schuldscheindarlehen.

Der Finanzmittelfonds hat sich im Geschäftsjahr um TEUR -25.533 auf TEUR 39.625 verändert. Ursächlich für die Veränderung ist im Wesentlichen die Tilgung von langfristigen Darlehen, die nicht durch Free Cashflows gegenfinanziert werden.

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

Zum Bilanzstichtag bestanden zugesagte, aber nicht ausgenutzte Kreditlinien in Höhe von EUR 28,4 Mio.

Eine ausführliche Kapitalflussrechnung findet sich im Gruppenabschluss auf Seite 70f. Für die Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung verweisen wir auch auf Erläuterung Nr. 37 des Gruppenanhangs.

RISIKOBERICHT

- _ Frühzeitige Identifikation von Chancen und Gefährdungen
- _ Keine bestandsgefährdenden Risiken
- _ Aktives Risikomanagement fortgesetzt

Grundlagen des Chancen- und Risikomanagements

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

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

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

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

Chancen- und Risikomanagementsystem

Verantwortlich für das Chancen- und Risikomanagementsystem ist der Vorstand. Aufsichtsrat und Prüfungsausschuss überwachen und prüfen das System auf Angemessenheit und Wirksamkeit. Die Verantwortung für das Erkennen sowie Managen wesentlicher Chancen und Risiken wird innerhalb der BLG-Gruppe zentral gesteuert. Dabei werden verschiedene Ebenen sowie Organisationseinheiten in das System eingebunden.

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

KOMMUNIKATIONSWEG UND VERANTWORTLICHKEITEN INNERHALB DES CHANCEN- UND RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS DER BLG-GRUPPE



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

Die Grundsätze des Risikomanagements der BLG-Gruppe sind in einer Richtlinie dokumentiert und veröffentlicht. In den Geschäftsbereichen und den Zentral- bzw. Stabsbereichen wurden Risikoverantwortliche auf Leitungsebene und Risikomanagementkoordinatoren benannt, um ein effizientes Risikomanagementsystem zu gewährleisten. Somit wird sichergestellt, dass Risiken sowie risikomindernde Maßnahmen (Risikovermeidung und -reduzierung bzw. -überwälzung durch Versicherung), aber auch Chancen dort identifiziert und beurteilt werden, wo sie tatsächlich auftreten. Das implementierte zentrale Risikomanagement ist verantwortlich für die Koordination der gruppenweiten Erfassung, Bewertung und Dokumentation von Chancen und Risiken. Dieses erfolgt auf Basis eines IT-gestützten Risikomanagementsystems.

Laufend, im Sinne einer permanenten Inventur, werden die Risiken und die im Rahmen der Strategie definierten dazugehörigen Maßnahmen erfasst, bewertet und überwacht, die aus heutiger Sicht unsere Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage wesentlich negativ beeinflussen können. Dies sind nicht notwendigerweise die einzigen Risiken, denen die BLG-Gruppe ausgesetzt ist. Weitere Einflüsse, die uns derzeit noch nicht bekannt sind oder die wir noch nicht als wesentlich einschätzen, können unsere Geschäftstätigkeiten ebenfalls beeinträchtigen, sind aber im Risikobericht nicht enthalten.

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

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

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

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

Zielsetzungen und Methoden des Finanzrisikomanagements

Die wesentlichen zur Finanzierung der Gruppe verwendeten Finanzinstrumente umfassen langfristige Darlehen, kurzfristige Kreditaufnahmen sowie Zahlungsmittel einschließlich kurzfristiger Einlagen bei Kreditinstituten. Im Mittelpunkt steht die Finanzierung der Geschäftstätigkeit der BLG-Gruppe. Die BLG-Gruppe verfügt über verschiedene weitere Finanzinstrumente, wie zum Beispiel Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die unmittelbar im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit entstehen.

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

Die sich aus den Finanzinstrumenten ergebenden wesentlichen Risiken der Gruppe bestehen aus Ausfallrisiken, Fremdwährungsrisiken, Liquiditätsrisiken und Zinsänderungsrisiken. Der Vorstand verabschiedet Richtlinien zum Risikomanagement für jedes dieser Risiken, die im Folgenden dargestellt werden, und überprüft deren Einhaltung. Auf Gruppenebene wird zudem das bestehende Marktpreisrisiko für alle Finanzinstrumente beobachtet.

Kapitalrisikomanagement

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

Die BLG-Gruppe überwacht ihr Kapital auf Basis der Eigenkapitalquote und des Verschuldungsgrads, berechnet aus dem Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA. Mit den Partnerbanken konnte einvernehmlich vereinbart werden, die bestehenden Covenantregelungen ersatzlos zu streichen. Bestehen bleiben Zusicherungen an alle Partnerbanken nach Gleichbehandlung und der Change-of-Control Klausel.

Die Strategie bestand im Jahr 2018 weiterhin darin, sich den Zugang zu Fremdmitteln zu vertretbaren Kosten zu sichern.

Beschreibung der wesentlichen Merkmale des Internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess nach § 315 Absatz 4 Handelsgesetzbuch

Begriffsbestimmung und Elemente des Internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems

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

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

Elemente des Internen Kontrollsystems bilden das interne Steuerungs- und das interne Überwachungssystem. Als Verantwortliche für das interne Steuerungssystem hat der Vorstand der BLG LOGISTICS insbesondere die Fachbereiche Controlling, Finanzen und Rechnungswesen beauftragt, die seit dem Berichtsjahr unter einer Leitung enger verzahnt und prozessorientiert arbeiten.

Das interne Überwachungssystem umfasst sowohl in den Rechnungslegungsprozess integrierte als auch prozessunabhängige Kontrollen. Zu den prozessintegrierten Kontrollen zählen insbesondere das Vier-Augen-Prinzip, die Funktionstrennung von abhängigen Bereichen (insbesondere Kreditorenmanagement und Treasurymanagement) und IT-gestützte Kontrollen, aber auch die Einbeziehung von internen Fachbereichen wie Recht oder Steuern sowie externer Experten.

Prozessunabhängige Kontrollen werden durch die Interne Revision (z. B. Einhaltung der Kompetenz- und Unterschriften- sowie der Einkaufsrichtlinie), das Qualitätsmanagement sowie den Aufsichtsrat, und hier vor allem durch den Prüfungsausschuss, durchgeführt. Der Prüfungsausschuss befasst sich insbesondere mit der Rechnungslegung der Gesellschaft und der Gruppe, einschließlich der Berichterstattung. Weitere Tätigkeitsschwerpunkte des Prüfungsausschusses sind die Risikolage, die Weiterentwicklung des Risikomanagements sowie Fragen der Compliance. Dies schließt auch die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems mit ein.

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

Rechnungslegungsbezogene Risiken

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

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

Prozess der Rechnungslegung und Maßnahmen zur Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit

Die buchhalterische Erfassung der Geschäftsvorfälle in den Einzelabschlüssen der Tochterunternehmen der BLG LOGISTICS erfolgt im Wesentlichen über die Standardsoftware SAP R/3. Zur Aufstellung des Gruppenabschlusses wird das SAP-Konsolidierungsmodul EC-CS eingesetzt. Dabei werden die Einzelabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften, gegebenenfalls nach Anpassung an die internationalen Rechnungslegungsvorschriften, zusammengefasst. Die Einbeziehung der Einzelabschlüsse ausländischer und nicht in das SAP-System eingebundener inländischer Tochtergesellschaften erfolgt auf Grundlage der durch Wirtschaftsprüfungsgesellschaften geprüfter, standardisierter, Excel-basierter Reporting Packages, die mittels flexiblem Upload in das Konsolidierungssystem EC-CS überführt werden. Es handelt sich hierbei um eine Standardschnittstelle in SAP.

Die BLG LOGISTICS hat zur Gewährleistung einer einheitlichen Bilanzierung und Bewertung Bilanzierungsrichtlinien zur Rechnungslegung nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) herausgegeben, in denen neben allgemeinen Grundlagen insbesondere Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze und -methoden sowie Regelungen zur Gewinn- und Verlustrechnung, Konsolidierungsgrundsätze und Sonderthemen behandelt werden. Zur Umsetzung einer einheitlichen, standardisierten und effizienten Buchhaltung und Bilanzierung wurden zudem Richtlinien zur gruppeneinheitlichen Kontierung aufgestellt. Die Durchführung von Impairment-Tests für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Gruppe erfolgt zentral. Auf diese Weise wird die Anwendung einheitlicher und standardisierter Bewertungskriterien, insbesondere der zugrundeliegenden Zinsfaktoren, sichergestellt. Gleiches gilt für die Festlegung der für die Bewertung von Pensionsrückstellungen und sonstigen gutachtenbezogenen Rückstellungen anzuwendenden Parameter.

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

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

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

Einschränkende Hinweise

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

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

Chancen

Unser Geschäftsmodell

Die BLG LOGISTICS als internationale Gruppe ist mit ihren drei Geschäftsbereichen und den Geschäftsfeldern verschiedensten Entwicklungen auf den unterschiedlichen nationalen und internationalen Märkten unterworfen. Auf der Grundlage der in diesem Bericht beschriebenen Geschäftsentwicklung sowie der Unternehmenslage ergeben sich innerhalb der vorliegenden Rahmenbedingungen verschiedene Potenziale. Von übergeordneter Bedeutung sind hier die Effekte aus einer nachhaltig positiven Entwicklung der Konjunktur. Eine hohe Priorität hat auch die Entwicklung von innovativen Lösungen für unsere Kunden im Rahmen von zukunftsweisenden Forschungsprojekten. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den Abschnitt Forschung und Entwicklung auf Seite 24.

In den unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern wollen wir auch in Zukunft die Chancen, die sich uns eröffnen, optimal nutzen. Basis dafür ist weiterhin unser einzigartiges Netzwerk sowie das innovative intermodale Angebot im Geschäftsbereich AUTOMOBILE verbunden mit dem von den Automobilherstellern signalisierten weiteren Wachstum bei ihren Exporten.

Die etablierten Geschäftsmodelle in den Geschäftsfeldern Handelslogistik und Industrielogistik eröffnen uns im Geschäftsbereich CONTRACT Vertriebs- und Akquisitionsmöglichkeiten kombiniert mit weiteren Automatisierungs- und Digitalisierungsaktivitäten in Deutschland bzw. Europa. Die Geschäftsfelder profitieren von einem weiterhin anhaltenden Wachstumsmarkt, da unsere Kunden durch verstärktes Outsourcing ihre eigenen Kostenstrukturen verbessern bzw. flexibler gestalten wollen. Die Geschäftsfelder profitieren dabei auch von einem nachhaltigen Wachstum (BIP 2018 +1,5 Prozent) und von einer stabilen Binnenwirtschaft und Konsumausgaben der Verbraucher in Deutschland.

Der Geschäftsbereich CONTAINER hält die Anpassung des Fahrwassers von Außenweser und Elbe zur Sicherung und Positionierung der deutschen Häfen in der „Nordrange“ unverändert für dringend erforderlich, damit die größer werdenden Containerschiffe Bremerhaven und Hamburg problemlos anlaufen können. Durch die zum Ende 2018 baurechtlich erteilte Genehmigung zur Fahrrinnenanpassung der Elbe werden sich die nautischen Schwierigkeiten im Zuge der Verbreiterung und Vertiefung der Fahrrinne, beginnend ab Ende des Jahres 2019 etwas relativieren. Sollte sich die Maßnahme weiter verzögern, kann dies erhebliche negative Auswirkungen auf die zukünftige Umschlagsentwicklung an diesem Standort haben.

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

Strategische Chancen

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

Die BLG LOGISTICS hat über die vergangenen Jahre entsprechende Erfahrungen und Know-how gesammelt und dieses Wissen kontinuierlich auf eine steigende Anzahl an Kunden und Standorten ausgeweitet, um in diesem Bereich auch zukünftige für ihre Kunden ein kompetenter Ansprechpartner zu sein.

In 2018 ist es dem Geschäftsbereich CONTRACT gelungen, sowohl langjährige Bestandskunden durch Vertragsverlängerung an sich zu binden, aber auch trotz des Verlustes eines Großkunden in der Vergangenheit einen namhaften und volumenstarken Neukunden im Bereich der Fashionlogistik zu akquirieren. Basierend auf dieser Entwicklung sehen wir weiterhin gute Chancen für die Zukunft und verfolgen das Ziel, logistische Aktivitäten im Bereich E-Commerce weiter auszubauen, die gesamte Wertschöpfungskette in diesem Bereich wei-

terzuentwickeln und mögliche Beteiligungen und Akquisitionen voranzutreiben. Darauf aufbauend sehen wir weitere Chancen im Ausbau des Bereichs Fashionlogistik.

Geschäftsbereich CONTRACT: Bündelung der speditionellen Aktivitäten

Standen die Jahre 2016 und 2017 im Zeichen der Akquise von Speditionen und dem damit verbundenen Ausbau und der Erweiterung unserer speditionellen Tätigkeiten als komplementäre Dienstleistung für unsere Kunden, wurden diese Aktivitäten im Jahr 2018 unter der einheitlichen Gesellschaft BLG International Forwarding GmbH & Co. KG im Geschäftsbereich CONTRACT zusammengefasst. Neben den damit verbundenen Synergien liegt ein besonderer Schwerpunkt in der einheitlichen Vertriebsstruktur. Der Ausbau soll sich dabei insbesondere auf die internationalen Speditionsgeschäfte in der See- und Luftfracht beziehen. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Entwicklung europäischer Landverkehre, ohne dass dafür Investitionen in eigene Fuhrparks erforderlich sind.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE: Weiterentwicklung des Geschäftsfelds Inlandterminals und Ausbau des ersten Standortes zum Terminal für E-Autos, Optimierung von Flächen und Kapazitätsnutzung, Verbesserung des Steuerungsprozesses für Verbesserung der Produktivitäten und Aufbau stetiger Geschäftsbereichsentwicklung

Nachdem der Ausbau der Kapazitäten und der Leistungsausbau im Bereich der Bahntransporte in 2018 vorerst abgeschlossen wurde, stehen für die Zukunft der Ausbau und die Schaffung von notwendiger Infrastruktur für E-Mobilität im Fokus. Zu diesem Zweck wird der Standort Dodendorf als erster Standort im Netzwerk der Inlandterminals zu einem Terminal für E-Autos ausgebaut.

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

Zur Verbesserung der netzwerkübergreifenden strategischen Planung aller Bedarfe (Fahrzeugmengen) und Kapazitäten (Flächen, Ladekapazitäten, Betriebsmittel etc.) im Geschäftsbereich wird ein Bedarfs- und Kapazitätsmanagement eingeführt.

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

Sonstige Chancen

Im Geschäftsjahr 2012 hat die BLG LOGISTICS erstmalig verbindliche Klimaschutzziele formuliert und beschlossen. So soll der CO₂-Fußabdruck bis zum Jahr 2020 gegenüber 2011 um 20 Prozent gesenkt werden. Basis für die geplante Reduktion ist die Auflistung der momentanen Verbräuche. 2018 ist es uns, mit zwei Jahren Vorsprung, gelungen, unser selbstgestecktes CO₂-Ziel zu erreichen und sogar leicht zu übertreffen. Insgesamt konnten wir eine Reduktion von über 20 Prozent gegenüber unserem Bezugsjahr 2011 erzielen.

Die Summe diverser umgesetzter Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, die Vielzahl an energieeffizienten Neubauten in den vergangenen Jahren und eine positive Entwicklung unseres Umsatzes haben zur vorzeitigen Zielerreichung beigetragen. Wir bleiben ambitioniert und werden zur Senkung der Treibhausgasemissionen unsere Effizienzmaßnahmen auf hohem Niveau weiterführen und unsere Zielerreichung bis 2020 fortlau-

fernd monitoren. Eine neue Klimaschutzstrategie für BLG LOGISTICS mit einem Anschlussziel wird parallel dazu entwickelt.

Zudem ist die BLG heute in der Lage, dem Kunden einen konkreten CO₂-Fußabdruck des gesamten Dienstleistungsportfolios zu übermitteln. Diese Angabe wird zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen. Bereits heute verlangen manche Unternehmen in ihren Ausschreibungen Nachweise für umwelteffiziente „grüne“ Logistik.

Parallel zur Auflistung der Verbräuche haben wir damit begonnen, gemeinsam mit den Technikverantwortlichen aller drei Geschäftsbereiche praxistaugliche Maßnahmen zur CO₂-Reduktion zusammenzutragen und Einsatzmöglichkeiten für erneuerbare Energien zu untersuchen. Erste Projekte befinden sich in der laufenden Umsetzung. So werden durch die Installation von rund 1.600 LED Leuchten auf dem Autoterminal Bremerhaven an 637 Masten mehr als 1.000 Tonnen CO₂-Ausstoß vermieden.

Risiken

Risikokategorien und Einzelrisiken

Aus den für die BLG-Gruppe festgelegten Risikofeldern werden in den folgenden Abschnitten die wesentlichen Risiken der BLG LOGISTICS nach Risikokategorien dargestellt. Bei der Auswahl der Wesentlichkeit werden solche Risiken berücksichtigt, die nach Einschätzung des Unternehmens keine Bestandsgefährdung zur Folge haben, sich aber bei Eintritt spürbar auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken würden. Die Bewertung erfolgt grundsätzlich anhand von Szenarien unter Berücksichtigung sämtlicher bekannter Einflussgrößen aus Chancen und Risiken.

Aus Bandbreiten zwischen bester und schlechtester Erwartung werden sodann die notwendigen Maßnahmen bzw. Vorsorgen abgeleitet. Für dieses Verfahren ist ein Standardisierungsprozess festgelegt worden. Dabei erfolgt eine Unterteilung nach strategischen Risiken, Marktrisiken, politischen, rechtlichen und sozialen Risiken, Leistungs- und Infrastrukturrisiken sowie finanzwirtschaftlichen Risiken. Sofern nicht offensichtlich, wird bei den dargestellten Risiken der Bezug zu dem betroffenen Segment dargestellt.

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

Strategische Risiken

Risiken aus Akquisitionen und Investitionen

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

Trotzdem ist nicht auszuschließen, dass sich gerade bei Anteilswerbungen im EU-Ausland besonders politische, rechtliche oder konjunkturelle Risiken ergeben. Das soziale Umfeld bei der Beschaffung von Mitarbeiterkapazitäten und die Integration der jeweiligen fremden Unternehmenskulturen in die Strukturen und Prozesse der BLG LOGISTICS stellen dabei weitere besondere Herausforderungen dar. Mit der strategischen Ausrichtung und Erweiterung des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE nach Osteuropa sind besonders Risiken im Bereich der

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

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

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

Marktrisiken

Bedrohung von Marktposition und Wettbewerbsvorteilen

Unser besonderes Augenmerk im Geschäftsbereich AUTOMOBILE gilt weiterhin den Wettbewerbern mit den Autoterminalbetreibern in den Westhäfen.

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

Ein weiteres Marktrisiko im Geschäftsbereich AUTOMOBILE besteht darin, dass die Automobilhersteller zunehmend Volumen über die Mittelmeerhäfen steuern, denen wir u.a. durch unseren Terminal in Gioia Tauro/Italien begegnen.. Durch die zunehmende Beteiligung von Reedern an Seehafenterminals an der Ostsee kann es durch interne Optimierung der Reeder zu weiteren Verlagerungen von Transshipmentvolumen zulasten des Seehafenterminals Bremerhaven kommen.

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

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

Im Geschäftsbereich CONTAINER wirken sich neben den gesamtwirtschaftlichen Trends in Bezug auf die künftige Umschlags- und Transportnachfrage und damit verbunden auch auf die Umschlagsmengen unserer Containerterminals noch weitere Einflüsse bzw. Risiken aus. Hierzu zählen wie in den vergangenen Jahren auch

1. die Inbetriebnahme weiterer Terminalumschlagskapazitäten in der Nordrange und im Ostseeraum,

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

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

Bereits seit 2016 hatten sich bezüglich der geänderten Rahmenbedingungen in der Containerschiffahrt tiefgreifende Veränderungen durch Konzentrationsprozesse ergeben. Die seinerzeit entstandenen neuen Konsortien O3, CKYHE und G6 hatten jedoch nur kurzfristig Bestand und formierten sich bereits im Frühjahr 2017 in völlig anderen Konstellationen zur "OCEAN Alliance" und "THE Alliance".

Verstärkt wurde diese Entwicklung durch Fusionen von weiteren Marktteilnehmern (Mitsui OSK Lines (MOL), Nippon Yusen Kaisha (NYK) und K-Line), weitere Konsolidierungen durch Übernahmen (Maersk Line erwirbt Hamburg Süd, COSCO übernimmt OOCL) und die bereits in 2016 erfolgte Insolvenz von HANJIN.

Aufgrund des mit vorgenannten Kernthemen verbundenen wirtschaftlichen Drucks zeigen sich bereits erhebliche Konsequenzen auf dem Markt und im Wettbewerb in der Containerumschlagsbranche. Nach Vollzug entsprechender Restrukturierungen und Fusionen im Jahr 2017 bestimmen mittlerweile drei Großallianzen die Ost-West-Verkehre, und zwar:

- 2M mit den Einzelreedern Maersk Line, MSC und Hyundai Merchant Marine als Kooperationspartner
- OCEAN Alliance mit den Einzelreedern CMA-CGM, COSCO Shipping, EVERGREEN und OOCL
- THE Alliance mit den Einzelreedern Hapag-Lloyd, K-Line, MOL, NYK und YANGMING

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

Konjunkturabhängigkeit - Gesamtwirtschaftliche Risiken

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

Die momentanen Schuldenprobleme vieler Industrieländer haben zu einer gestiegenen Instabilität der Finanz- und Devisenmärkte und des internationalen Bankensystems geführt. Dies kann zusammen mit der bestehenden Unsicherheit der Marktteilnehmer und der

schwierigen Situation an den Refinanzierungsmärkten die Risikolage für die BLG-Gruppe beeinflussen. Die Gefahr einer erneuten globalen Rezession ist nicht ausgeschlossen; aus den oben genannten Entwicklungen könnte für die Weltwirtschaft jedoch zumindest eine längere Phase unterdurchschnittlichen Wachstums resultieren.

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

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

Branchenrisiken

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

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

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

Die Beschäftigung im Bereich der Autoteilelogistik (Geschäftsfeld Industrie) ist abhängig von der Produktion der ausländischen Werke der deutschen OEMs (Original Equipment Manufacturer), die über unsere Logistikzentren weltweit mit Teilen versorgt werden. Hier ist eine Tendenz zur Abhängigkeit von einigen wenigen Großkunden zu verzeichnen.

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

Politische, rechtliche und soziale Risiken

Rechtliches und politisches Umfeld

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

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

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

Mit der Havarie der Containerbrücke in Bremerhaven im Jahr 2015 sind erheblich rechtliche Auseinandersetzungen verbunden, deren Ausgang derzeit unverändert noch nicht verlässlich abgeschätzt werden kann.

Vertragsrisiken

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

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

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

Die nachträgliche Änderung von gegebenen Marktverhältnissen und damit verbundene Auswirkungen auf die mit den Kunden vereinbarten Logistikprozesse hat häufig Einfluss auf das mit dem Kunden vereinbarte Vertragsverhältnis. Dem Kunden angebotene Dienstleistungsportfolios und die kalkulierten Preise stimmen nicht mehr mit von den Kunden angefragten und beauftragten Leistungen überein. Dadurch resultierende Unterschiede führen in der Regel zu Risiken und somit auch zu Verlusten, die mit den Kunden nur in aufwendigen Nachverhandlungen geklärt werden können. Aufgrund der Vertragserfüllungs- und somit Leistungsverpflichtung wird während der Verhandlungen für den Kunden weitergearbeitet, da ansonsten weitere Risiken aus Schadenersatzverpflichtungen für Ausfallzeiten bestehen. Dieser Umstand und die Abhängigkeit von einzelnen Großkunden an einigen Standorten führten auch im Geschäftsjahr 2018, insbesondere im Geschäftsfeld Industrielogistik und im Geschäftsfeld Handelslogistik, zu erhöhten Risiken und negativen Planabweichungen.

Eine verschuldensunabhängige Haftung wird immer noch von vielen Kunden gefordert und hat in der Vergangenheit teilweise zu hohen Schadenersatzforderungen geführt.

Leistungs- und Infrastrukturrisiken

Risiken aus Geschäftsbeziehungen

In allen operativen Geschäftsbereichen ist durch die enge Kundenbindung und die kurzen, anspruchsvollen Vertragslaufzeiten sowie -konditionen, insbesondere zu einigen Großkunden, auf Veränderungen in den konjunkturellen Entwicklungen und den Nachfrage- bzw. Produktlebenszyklen ein besonderes Augenmerk zu legen. Dies betrifft gegenwärtig vor allem die Geschäftsfelder Seehafenterminals und Industrielogistik (Übersee).

Infrastrukturkapazität und -sicherheit

Aufgrund hoher Volumenschwankungen bei unseren Kunden kann es zu temporären Kapazitätsengpässen bei den Flächen und Hallen kommen. Durch aktive Marktsondierungen sind uns zusätzliche Flächen- und Hallenkapazitäten bei Dritten bekannt; diese werden bei Bedarf kostenpflichtig angemietet.

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

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

Personalrisiken

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

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

Diese notwendigerweise längerfristig angelegte Personalentwicklung birgt gewisse Personalkostenrisiken für den Fall, dass die mittelfristige Geschäftsentwicklung nicht wie geplant eintritt. Flexibilität wird allerdings durch den bei den gewerblichen Mitarbeitern bestehenden GHBV-Anteil (Gesamt-Hafen-Betriebe in Bremen und Hamburg) und sonstigen Leiharbeiteranteil erreicht. Dadurch kann der Personalbedarf im gewissen Rahmen flexibel an die Geschäftsentwicklung angepasst werden. Die demografischen Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt beeinflussen grundsätzlich auch den Personalbestand und somit die Flexibilität und Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal beim GHBV. Diese Veränderungen können für den GHBV zu nachhaltigen Defiziten führen, die durch die angeschlossenen Mitgliedsunternehmen und somit im Wesentlichen auch durch die BLG LOGISTICS gegebenenfalls auszugleichen sind. Hierfür haben wir entsprechende Vorsorge getroffen.

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

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

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

Risiken der Informationstechnologie

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

Die sich häufenden globalen, aber auch speziellen Angriffe aus dem Internet (Cyberkriminalität) sind eine ständige Bedrohung und Gefahr für die BLG LOGISTICS. Durch den Einsatz modernster Antivirensoftware verbunden mit einer eigenen strukturierten IT-Organisation sieht sich die BLG LOGISTICS gut aufgestellt, diesen Risiken entgegenzuwirken. Eine permanente Überprüfung, Kontrolle, Aktualisierung und Anpassung dieser Strukturen und Systeme ist dafür eine wesentliche Voraussetzung. Darüber hinaus besteht in den Geschäftsbereichen AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER eine Versicherung gegen Cyber-Risiken, da trotz der aufwendigen Sicherungsmaßnahmen ein wirtschaftlicher Schaden durch eine Cyberattacke nicht ausgeschlossen werden kann.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Ausfallrisiko

Das Ausfallrisiko der Gruppe resultiert hauptsächlich aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die in der Gruppenbilanz ausgewiesenen Beträge verstehen sich abzüglich Wertberichtigungen für die erwarteten Ausfälle, die auf Basis der historischen Ausfallquoten der letzten fünf Jahre, angepasst um Schätzungen des Managements in Bezug auf die zukünftige Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds, ermittelt wurden. Durch die laufende Überwachung der Forderungsbestände auf Managementebene ist die BLG-Gruppe zurzeit keinem wesentlichen Ausfallrisiko ausgesetzt.

Das Ausfallrisiko ist bei liquiden Mitteln und derivativen Finanzinstrumenten begrenzt, da diese derzeit ausschließlich bei Banken gehalten werden, denen internationale Ratingagenturen eine hohe Bonität bescheinigt haben, die über einen Haftungsverbund eine hohe Sicherheit ausweisen und/oder bei denen über langfristig aufgenommene Darlehen Aufrechnungsmöglichkeiten bestehen.

Fremdwährungsrisiko

Mit geringfügigen Ausnahmen operieren die Gruppengesellschaften in der Eurozone und fakturieren ausschließlich in Euro. Insofern kann lediglich in Einzelfällen, zum Beispiel durch ausländische Dividendeneinkünfte oder Einkauf von Lieferungen und Leistungen im Ausland, ein Währungsrisiko entstehen. Zur Absicherung gegen das Fremdwährungsrisiko aus einem

im Rahmen der Gruppenfinanzierung ausgereichten variablen USD-Darlehen wurde ein Zinssatz- und Währungsswap abgeschlossen.

Liquiditätsrisiko

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

Im Vorjahr bestanden für Darlehensverbindlichkeiten gegenüber kreditgewährenden Banken übliche Covenants auf Basis der Eigenkapitalquote sowie der Nettoverschuldung. Diese wurden letztmalig für das erste Halbjahr 2018 überprüft und eingehalten.

Mit den Partnerbanken konnte einvernehmlich vereinbart werden, die bestehenden Covenantregelungen ersatzlos zu streichen. Bestehen bleiben Zusicherungen an alle Partnerbanken nach Gleichbehandlung und der Change-of-Control Klausel.

Zinsänderungsrisiko

Das Zinsänderungsrisiko, dem die BLG-Gruppe ausgesetzt ist, entsteht hauptsächlich aus den langfristigen Darlehen und den sonstigen langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten. Die Steuerung der Zinsrisiken erfolgt durch eine Kombination von festverzinslichem und variabel verzinslichem Fremdkapital. Der weit überwiegende Teil der Bankverbindlichkeiten ist langfristig abgeschlossen bzw. es bestehen feste Zinsvereinbarungen bis zum Ende der Finanzierungslaufzeit, entweder originär im Rahmen der Darlehensverträge oder über Zinsswaps, die im Rahmen von Micro-Hedges für einzelne variabel verzinsliche Darlehen abgeschlossen werden. Darüber hinaus wurde vor dem Hintergrund des niedrigen und für Investitionen attraktiven Zinsniveaus ein Teil des Finanzierungsbedarfs der kommenden Jahre durch Vereinbarung von Forward-Zinsswaps abgesichert. Es ist geplant, hierbei Darlehen in einem Volumen von insgesamt bis zu EUR 90 Mio. in Tranchen von bis zu je EUR 15 Mio. innerhalb von sechs Jahren, beginnend im Jahr 2019, bei Partnerbanken aufzunehmen. Weitere Informationen hierzu sind im Gruppenanhang in Erläuterung 32 / Abschnitt 'Derivative Finanzinstrumente' dargestellt.

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

Bezüglich originärer Finanzinstrumente mit fester Verzinsung wirken sich Marktzinsänderungen nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung unterliegen keinen Zinsänderungsrisiken im Sinne von IFRS 7; dies gilt für alle festverzinslichen Darlehensverbindlichkeiten der BLG-Gruppe einschließlich der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing. Bei zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken in Form von Cashflow-Hedges designierten Zinsswaps gleichen sich die durch Änderungen der Marktzinssätze induzierten Veränderungen der Zahlungsströme und der Ergebnisbeiträge der besicherten originären Finanzinstrumente und der Zinsswaps nahezu vollständig aus, so dass 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 ei-

genkapital-bezogenen Sensitivitätsberechnung berücksichtigt. Marktzensänderungen 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 Marktzensänderungen auch auf den beizulegenden Zeitwert aus, haben somit Auswirkungen auf das Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte bzw. finanziellen Verbindlichkeiten an den beizulegenden Zeitwert und werden bei der ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnung berücksichtigt.

In der BLG LOGISTICS wird aus heutiger Sicht die Eintrittswahrscheinlichkeit der beschriebenen Finanzrisiken als gering eingeschätzt.

Weitere Angaben zum Management von Finanzrisiken finden sich im Anhang unter Erläuterung 32.

Sonstige Risiken

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

Beurteilung der Gesamtrisikosituation

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

PROGNOSEBERICHT

- _ Gutes Jahr für die Logistikbranche prognostiziert
- _ Wachstumspotenziale in den Geschäftsbereichen nutzen
- _ **Erneut** Steigerung des EBT angestrebt

Ausrichtung der Gruppe in der Zukunft

Beibehaltung des Geschäftsmodells

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

Erwartete wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Weltwirtschaft geprägt von politischen Unsicherheiten

Die Weltwirtschaft wird sich im Geschäftsjahr 2019 voraussichtlich so entwickeln, jedoch wird das Wachstum voraussichtlich schwächer ausfallen als im Vorjahr. Die Risiken für die Weltwirtschaft werden auch im Jahr 2019 weiter zunehmen. Maßgeblich für diese Entwicklung ist weiterhin der schwierige Umbau der chinesischen Wirtschaft, die expansive Finanzpolitik der Industrieländer und die konjunkturelle Unbeständigkeit von größeren Schwellen- und Entwicklungsländern. Hinzu kommt das schwer abzuschätzende Risiko und die weiteren Auswirkungen eines möglicherweise drohenden unregelmäßigen Brexit sowie der Handelskonflikt zwischen den USA und China. All dies könnte sich weiter dämpfend auf die Investitionsbereitschaft und die Kaufkraft in einigen Teilen der Welt auswirken.

Für das Jahr 2019 rechnen die Experten trotz anhaltender politischer Unsicherheiten mit einem Weltwirtschaftswachstum von 3,7 Prozent (IMF, World Economic Outlook, Oktober 2018). Für das Jahr 2020 wird eine Steigerung von 3,4 Prozent prognostiziert (IfW Kiel, Weltkonjunktur im Winter, Dezember 2018).

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

Die von der Exportwirtschaft getragene Phase der Hochkonjunktur hat in 2018 einen deutlichen Dämpfer erlitten. Für den Ausblick auf das Jahr 2019 zeigen die Konjunkturindikatoren im Euroraum meist fallende Werte. Dennoch wird das Bruttoinlandsprodukt im Euroraum im Jahr 2019 um voraussichtlich 1,9 Prozent steigen. (Deutsche Bundesbank, Monatsbericht

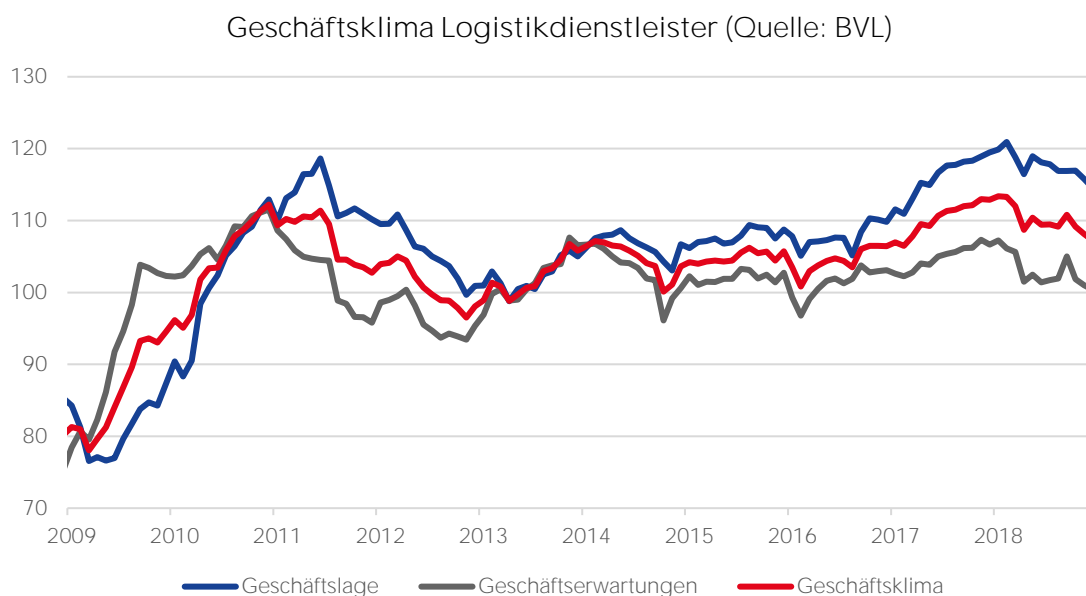
Dezember 2018) Haupttreiber der Konjunktur wird erneut der private Konsum sein, was nicht zuletzt daran liegt, dass die Arbeitsmarktsituation sehr positiv ist. Des Weiteren sorgt der gefallene Ölpreis für zusätzliche positive Auswirkungen auf die Wirtschaft.

Für das Jahr 2019 hat die Bundesregierung ihre Prognose jedoch deutlich nach unten korrigiert. Während Experten im letzten Quartal noch mit einem Anstieg um 1,8 Prozent gerechnet hatten, wird inzwischen nur noch von einem Anstieg von 1,0 Prozent ausgegangen. Der Arbeitsmarkt wird sich weiterhin positiv entwickeln, sodass eine Arbeitslosenquote von 4,9 Prozent realistisch erscheint. Hiervon profitieren die privaten Einkommen spürbar. Somit wird die Binnenwirtschaft erneut eine wichtige Stütze der Konjunktur sein. Die Risiken, insbesondere aus dem außenwirtschaftlichen Umfeld, bleiben hingegen beachtlich. Die Unklarheiten des Brexits, Handelskonflikte und der Klimawandel stellen die deutsche Wirtschaft vor beachtliche Herausforderungen (BMW, Januar 2019).

Logistikexperten erwarten erneut gutes Jahr

Logistikexperten erwarten ein gutes Jahr 2019 für die deutsche Logistikbranche.

Nach einem erneut umsatzstarken Jahr 2018 wird für das laufende Jahr von einer weiteren Zunahme der Umsätze um ca. 3 Prozent ausgegangen. Bezüglich der Beschäftigungsentwicklung dürfte die Logistikbranche auch 2019 ein wichtiger Jobmotor bleiben. Die Zahl der Beschäftigten wird im kommenden Jahr um rund 3 Prozent wachsen (Fraunhofer, Oktober 2018).



Das Geschäftsklima der Logistikdienstleister war nach starken Jahren 2016 und 2017 zuletzt leicht rückläufig. Dennoch erwarten die Logistikdienstleister für 2019 erneut eine gute Kapazitätsauslastung, eine bessere Geschäftsentwicklung sowie Auftragslage und weiteren Personalaufbau. Der Wettbewerb um Fach-, Führungs- und Nachwuchskräfte wird sich auch 2019 weiter zuspitzen. So werden Personalmangel, technologische Komplexität, Digitalisierung und Kostensteigerungen die Logistikbranche auch im Geschäftsjahr 2019 beeinflussen (SCI/Logistikbarometer, Dezember 2018). Dem müssen die Logistiker aus Industrie, Handel, Dienstleistung und Wissenschaft mit intensiverer Zusammenarbeit sowie vertikalen Kooperationen begegnen.

Hinsichtlich des Güterverkehrs in Deutschland gehen die Logistikexperten auch für das Jahr 2019 von einer moderaten Wachstumsrate aus. Besonders profitieren könnte der Schienen-

güterverkehr mit einer prognostizierten Wachstumsrate von 3,4 Prozent (BAG, September 2018). Aufgrund der guten Binnenkonjunktur in Deutschland dürfte der Straßengüterverkehr sein Transportaufkommen 2019 weiter steigern. Vor allem die günstige Lage in der Bauwirtschaft, aber auch die inländische Nachfrage nach hochwertigen Gütern begünstigt dies. Für das laufende Jahr wird ein ausgeglichenes Verhältnis von Preis- und Mengenanstieg erwartet. Die Logistikbranche wird auch künftig von einer starken, exportorientierten deutschen Industrie und dem sehr guten Logistikstandort Deutschland profitieren. Bis zur Umsetzung des nunmehr verabschiedeten Bundesverkehrswegeplans 2030 bleibt die Aufrechterhaltung der deutschen Infrastruktur eine große Herausforderung.

Neben den heute sehr wichtigen Regionen West- und Nordeuropa dürfte Ost- und auch Südeuropa wieder an Bedeutung gewinnen. Steigende Produktionsvolumina in Osteuropa könnten für Logistiker aufgrund der geringeren Entfernung durch die Lieferung von qualitativ hochwertigen Vorprodukten aus Westeuropa interessante Perspektiven bieten.

Als wesentliche Faktoren der zukünftigen Branchenentwicklung gelten steigende Leistungs- und Qualitätsanforderungen der Kunden, eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur, die Sicherstellung von Nachhaltigkeitszielen, das sich infolge von innovativen Kommunikationstechnologien ändernde Konsumentenverhalten, der Demographische Wandel, die Logistik 4.0 sowie ein anhaltender Kostendruck und damit verbunden die Notwendigkeit weiterer Prozessoptimierungen (Fraunhofer, Oktober 2018).

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

Entwicklung der Gruppe im folgenden Jahr

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE wird der Export bestimmend für das Volumen in den Seehäfen bleiben. Nach einer Stabilisierung des Umschlagsvolumens im Seehafenterminal Bremerhaven im Jahr 2018 erwarten wir auch für 2019 ein Volumen auf demselben Niveau. Wie auch bei den anderen Standorten im Geschäftsbereich AUTOMOBILE ist auch im Seehafenterminal Bremerhaven seit Anfang 2018 eine Vollausslastung der Flächenkapazitäten zu verzeichnen. Dies ist insbesondere durch die Inkraftsetzung von neuen Messverfahren zur Bestimmung der Emissionen für Neuzulassungen von Pkw bedingt. Hier sind für 2019 und 2020 weitere Stufen vorgesehen, so dass insgesamt eine große Unsicherheit über die Entwicklung der Lagerbestände besteht. Ein nachhaltig zu hoher Lagerbestand führt zu Produktivitätsverlusten aus Umfuhren und Zusatzkosten.

Für das Jahr 2019 gehen wir von einer weiteren Verbesserung der Produktivitäten im Pkw-Umschlag aus. Dies werden wir durch eine konsequente Umsetzung definierter Restrukturierungsmaßnahmen im laufenden Prozess erreichen.

Der Seehafenterminal in Cuxhaven wurde in den vergangenen Jahren durch Flächenerweiterungen und Optimierung des Liegeplatzes für die Seeschiffe ausgebaut. Für 2019 gehen wir von einem stabilen Umschlag auf hohem Niveau aus, im Wesentlichen bedingt durch anhaltend große Volumen der Exporte in Richtung Skandinavien und die Akquisition von Importmengen. Ungewissheiten hinsichtlich des Umschlags ergeben sich durch die noch unklaren Auswirkungen des Brexits.

Die Volumenentwicklung in den Geschäftsfeldern Inlandterminals und AutoTransporte ist überwiegend von der Entwicklung der Neuzulassungen von Pkws in Deutschland abhängig. Hier erwarten wir für 2019 ein ähnlich gutes Niveau wie im Vorjahr. Im Geschäftsfeld Inland-

terminals bekommt darüber hinaus die technische Bearbeitung an jungen Gebrauchtfahrzeugen und Rückläufern von Vermietungsfirmen zunehmende Bedeutung. Der Standort Dodendorf wird ab 2019 zu einem strategisch wichtigen Terminal für Elektrofahrzeuge innerhalb des BLG-Netzwerks ausgebaut.

Für das Geschäftsfeld XXL Logistics gehen wir von einer erneut positiven Entwicklung in 2019 aus. Sowohl im Bereich High & Heavy als auch im Neustädter Hafen wird sich die Umschlagmenge 2019 voraussichtlich leicht erhöhen. Der Bereich Windenergie wird weiterhin auf niedrigem Niveau verlaufen. Großprojekte für den Aufbau von Offshore-Windparks in der Nord- und Ostsee sind kurzfristig nicht vorhanden. Im Rahmen der Entwicklung eines Offshore-Terminals am Standort Bremerhaven haben wir den Zuschlag für den Betrieb des Terminals erhalten. Trotz des derzeit anhängigen Gerichtsverfahrens und der daraus resultierenden Ungewissheit über eine Realisierung halten wir weiterhin Kapazitäten für den Betrieb des Terminals vor.

Im Geschäftsfeld AutoTransporte erwarten wir im Geschäftsjahr 2019 eine leichte Steigerung des Transportvolumens. Wesentlicher Engpassfaktor wird der anhaltende Fachkräftemangel und damit die Anzahl der verfügbaren Lkw-Fahrer sein. Des Weiteren besteht durch den großen Wettbewerb ein anhaltender und permanenter Preisdruck.

Die Wettbewerbssituation für Transporte von Fertigfahrzeugen im Geschäftsfeld Bahntransporte wird sich im Jahr 2019 verstärken. Auch wird der Markt der Spotverkehre aufgrund von Baustellen und Personalengpässen (Lokomotivführer) schwierig bleiben. Insgesamt ist aber für das kommende Jahr von einer leichten Verbesserung der generellen Rahmenbedingungen auszugehen. Die ausgereifte Technik der jungen BLG-Waggonflotte ermöglicht den international flexiblen Einsatz zum Transport sämtlicher Pkw- und SUV-Modelle, hersteller- und länderübergreifend. Derzeit befinden sich rund 1.500 Autotransportwaggons im Besitz der BLG. Spotverkehre in Ergänzung zu vereinbarten Regelverkehren zählen wegen der herausragenden Funktionalität unserer Waggons immer wieder zum Portfolio. Abmessungen und Gewichte insbesondere bei den SUV erfordern von der Branche der Schienenlogistik in den nächsten Jahren erhebliche Investitionen in die Waggonflotte. Die BLG hat sich so mit ihrer Flotte für die Zukunft gut aufgestellt.

Im Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa rechnen wir für 2019 mit einer anhaltenden positiven Entwicklung. Insbesondere ist es der BLG durch den Wechsel auf den russischen Eingangshafen Bronka gelungen, das Operation im Hafenumschlag im Eigeneintritt zu übernehmen und somit die Wertschöpfungstiefe zu erhöhen. Wir rechnen hier mit einem Volumenzuwachs aus Neugeschäften im Hafenumschlag. Weiterhin ist in Russland ein positiver Markttrend bei Zulassungszahlen für Neufahrzeuge zu verzeichnen. In Polen gehen wir von einer konstanten wirtschaftlichen Entwicklung aus. Für das Seehafenterminal am Standort Gioia Tauro wird ebenfalls eine positive Entwicklung erwartet. Aufgrund des Anstiegs der geplanten Volumina sowohl im Transport als auch im Terminalumschlag sind Ersatz- und Neuinvestitionen erforderlich, um das Geschäftsfeldergebnis langfristig zu sichern.

Geschäftsbereich CONTRACT

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

Der wirtschaftliche Verlauf des Geschäftsfelds Industrie (Europa) wird im Bereich der Logistik für die Automobilindustrie weiter durch die Entwicklung der Fahrzeugmärkte geprägt sein. Am Standort Bremen konnte in 2017 ein wichtiges Bestandsgeschäft langfristig verlängert

werden. Zusammen mit einem in 2017 angelaufenen Neugeschäft sind die Kapazitäten am Standort Bremen voll ausgelastet.

Für unseren Standort Düsseldorf wurde die Ertragslage durch die bessere Belegung von Hallenflächen stabilisiert. Am Standort Leipzig erwarten wir in 2019 aufgrund eines Produktionswechsels des Kunden deutliche Umsatzreduzierungen und entsprechende Ergebnisanpassungen. An allen anderen europäischen Standorten des Geschäftsfeldes gehen wir von einer kontinuierlichen Geschäftsentwicklung unter Einbindung von Neugeschäften aus.

Im Geschäftsfeld Industrie (Übersee) können in den USA die avisierten Umsätze und Produktionsmengen von Kunden und Lieferanten aktuell nicht erreicht werden. Zusätzlich fallen höhere Kosten aufgrund von Herausforderungen bei der Inbetriebnahme an. Der Mengenhochlauf wird voraussichtlich im August 2019 abgeschlossen sein. Parallel sollen weitere Neugeschäfte gewonnen werden. An den Standorten Südafrika und Indien gehen wir von einer positiven, in Malaysia von einer kontinuierlichen Geschäftsentwicklung aus.

Die Entwicklung des Geschäftsfeldes Handelslogistik im Geschäftsjahr 2019 wird durch stabile Erträge aus Bestandsgeschäften und die Umsetzung von Großprojekten geprägt sein. Durch den Verlust eines Ankerkunden im Bereich Textillogistik wird durch die verzögerte Gewinnung von Neugeschäften für das Geschäftsjahr 2019 ein negativer Ergebnisbeitrag erwartet. Wir arbeiten im Geschäftsfeld Handelslogistik kontinuierlich am Ausbau der Wertschöpfungstiefe unserer Geschäfte, um alle Standorte nachhaltig erfolgreich aufzustellen.

Im laufenden Geschäftsjahr wurden im Geschäftsfeld Spedition die Speditionsgesellschaften der Kitzinger-Gruppe mit denen der Fortra-Gruppe verschmolzen. Das Geschäftsfeld wird organisatorisch über die drei Divisionen Seefracht, Luftfracht und Landverkehr geführt, die ungefähr zu gleichen Teilen zum Ergebnis beitragen. Insgesamt gehen wir für das Geschäftsfeld von einer kontinuierlichen Geschäftsentwicklung aus.

Mit unserem Geschäftsmodell werden wir weiterhin am Markt erfolgreich sein und durch laufende Produktivitätsverbesserungen nachhaltig wettbewerbsfähige Kostenstrukturen erreichen. Wir gehen an den meisten Standorten von einer soliden Geschäftsentwicklung aus.

Geschäftsbereich CONTAINER

Für die Containerreedereien besteht weiterhin hoher Wettbewerbsdruck, da das weltwirtschaftliche Wachstum nicht ausreichen wird, die Tonnage der Reeder vollkommen auszulasten und die strukturellen Probleme der Containerschifffahrt zu lösen. Nicht zuletzt hervorgehoben durch die große Zahl von Neubauten an Containerschiffen, ergeben sich daraus für den Geschäftsbereich CONTAINER Unsicherheiten.

Insbesondere kann sich hier die weitere Kooperation und Konzentration der Containerreedereien auswirken. Ein zusätzlicher Preisdruck auf die Terminals kann dabei nicht ausgeschlossen werden.

Für den Standort Hamburg wird aufgrund der ganzjährigen Wirkung der im Vorjahr unterjährig erfolgten Akquisition des Fernost-Dienstes der Reederei Hyundai, den Zuwächsen aus den Umschlagsmengen von Hamburg Süd sowie dem von CMA CGM betriebenen neu akquirierten Fernost-Dienst FAL3 der OCEAN Alliance ab Januar 2019 ein deutlicher Umschlagszuwachs erwartet.

Für den Standort Bremerhaven wird für das Geschäftsjahr 2019 in Folge der Anfang des Jahres vollzogenen Verlagerung der Transatlantik-Dienste der THE Alliance an den HHLA Containerterminal Altenwerder nach Hamburg ein Rückgang der Umschlagsmenge um ca. 10 Prozent erwartet. Hier gilt es, in den nächsten Jahren kontinuierlich an der Aufrechterhaltung

bzw. der Verbesserung der Wettbewerbsposition und Zurückgewinnung von Umschlagsmengen zu arbeiten.

Für die EUROGATE-Gruppe ist die Erreichung einer angemessenen Auslastung des EUROGATE Container Terminals in Wilhelmshaven unverändert von hoher Bedeutung.

In einem von starkem Wettbewerb geprägten Umfeld haben sich die Umschlagsmengen am Standort Wilhelmshaven im Geschäftsjahr 2018 im dritten Jahr in Folge mit einem zweistelligen Umschlagszuwachs zwar weiterhin sehr positiv entwickelt, sie führen die Gesellschaft jedoch noch nicht zu einem annähernd ausgeglichenen Ergebnis. Wilhelmshaven ist prädestiniert für die Abfertigung von Großcontainerschiffen. Insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Schiffsgrößenentwicklung und den damit verbundenen sich verschärfenden nautischen Einschränkungen der Fahrwasser von Außenweser und Elbe sowie in Anbetracht der Tatsache, dass die führenden Containerreedereien in den nächsten Jahren weitere Schiffe mit einer Kapazität von bis zu 23.000 TEU in Betrieb nehmen werden, hat Wilhelmshaven jedoch gute Chancen, weitere Liniendienste akquirieren zu können.

Das STRADegy-Projekt zur Automatisierung von Straddle Carriern ist weiter vorangeschritten. Die aktive Testphase der Pilot-Versuchsanlage wurde Anfang 2019 gestartet. Die Ergebnisse zur Entscheidung über den Einsatz von automatisierten Straddle Carriern im kommerziellen Terminalbetrieb werden voraussichtlich Ende des vierten Quartals 2019 vorliegen.

Angesichts der zuvor beschriebenen Perspektiven sowie der erwartungsgemäß auch für 2019 noch anfallenden Verluste des EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven wird für das Geschäftsjahr 2019 bei leicht steigenden Umschlagsmengen von einem leichten Rückgang des Ergebnisses ausgegangen. Dies ist insbesondere auf steigende Vorlaufkosten für das Automatisierungsprojekt STRADegy sowie anfänglich negative Ergebniseffekte im Zinsergebnis im Zusammenhang mit der Erstanwendung des IFRS 16 (Leasing) zurückzuführen.

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

Zentralbereiche

Die administrativen Kosten in den Zentralbereichen der BLG werden permanent überprüft. Um den Effizienzanforderungen gerecht zu werden, werden Ziele wie Digitalisierung, Automatisierung und Standardisierung sowie die Transformation zu einer Data Driven Organization intensiv umgesetzt und weiterentwickelt.

Geplante Investitionen

Wir passen unsere Investitionsvorhaben den sich stetig ändernden Marktgegebenheiten an. Wesentliche Erweiterungs-, Prozessoptimierungs- und Ersatzinvestitionen sind im kommenden Jahr im Geschäftsbereich AUTOMOBILE unter anderem für den kontinuierlichen Austausch von älteren Lkw im Geschäftsfeld Autotransporte vorgesehen. Im Seehafenterminal Bremerhaven liegt der Schwerpunkt der Investitionen in diversen Erweiterungs- und Erneuerungsmaßnahmen von Flächen und Gebäuden sowie der Erneuerung von Umschlagsgeräte im Bereich High & Heavy. Darüber hinaus werden Investitionen im IT-Bereich zur Optimierung des Netzwerks innerhalb des Geschäftsbereichs sowie der Ausbau der LED-Beleuchtung vorgenommen. Im Geschäftsbereich CONTRACT betreffen die Investitionen den Auf- und Ausbau neuer Logistikzentren und die Ausweitung von Bestandsgeschäften in den Geschäftsfeldern Industrie- und Handelslogistik. In beiden Geschäftsbereichen ist für die notwendigen Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen sowie Investitionen in Prozessoptimierungen ein Investitionsvolumen in der Größenordnung von etwa EUR 85 Mio. geplant.

Die Investitionen werden überwiegend fremdfinanziert.

Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung der Gruppe

Das Geschäftsklima der Wirtschaft wird im Jahr 2019 geprägt sein von zahlreichen außenwirtschaftlichen Risiken und weiteren Fachkräfteengpässen, die die Wachstumsaussichten schmälern könnten. Beeinflussende Faktoren werden unter anderem der weitere Verlauf des Austritts Großbritanniens aus der Europäischen Union, die weitere Außenpolitik der USA und auch die Europawahl im Mai 2019 sein.

Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE gehen wir für das Jahr 2019 von einer positiven Ergebnisentwicklung in den Geschäftsfeldern XXL-Logistik und AutoRail aus. Bei den Seehafen- und Inlandsterminals gehen wir von einem gleichbleibenden Umschlagsvolumen aus. Für den Geschäftsbereich CONTRACT erwarten wir für 2019 ein ausgeglichenes Wachstum in den Geschäftsfeldern. Der Geschäftsbereich CONTAINER wird nach unseren Erwartungen geprägt sein von einem starken Wettbewerb, Überkapazitäten bei den Containerterminals, der schwer absehbaren Umschlagsentwicklung und von der noch nicht erreichten Vollauslastung des EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven.

Wir erwarten für den Geschäftsbereich AUTOMOBILE ein leichtes Umsatzwachstum und eine entsprechende Steigerung des EBT. Für den Geschäftsbereich CONTRACT gehen wir ebenfalls von einem leicht zunehmenden Umsatz und EBT aus. Die fortgesetzten Restrukturierungsmaßnahmen für die Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT werden sich im Jahr 2019 positiv auf die Produktivitäten und somit auf das Ergebnis auswirken. Angesichts der zuvor beschriebenen Perspektiven des Geschäftsbereichs CONTAINER sowie der erwartungsgemäß auch für 2019 noch anfallenden Verluste des EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven wird für das Geschäftsjahr 2019 bei leicht steigenden Umschlagsmengen von einem leichten Rückgang des Ergebnisses ausgegangen. Vor diesem Hintergrund erwarten wir für die BLG-Gruppe im Jahr 2019 einen Umsatz auf Vorjahresniveau, eine Steigerung des EBT in einer Bandbreite von 5 bis 8 Prozent und eine entsprechende Steigerung der EBT-Marge.

► Prognose 2019 (EUR):



Auch in der Zukunft werden wir unsere Aktionäre entsprechend der wirtschaftlichen Entwicklung angemessen am Ergebnis beteiligen.

Dieser Jahresbericht wurde auf Basis des Deutschen Rechnungslegungsstandards 20 (DRS 20) in der derzeit gültigen Fassung erstellt. Er enthält, abgesehen von historischen Finanzinformationen, zukunftsgerichtete Aussagen zur Geschäfts- und Ertragsentwicklung der BLG-Gruppe, die auf Einschätzungen, Prognosen und Erwartungen beruhen und mit Formulierungen wie „annehmen“, „erwarten“ oder ähnlichen Begriffen gekennzeichnet sind. Diese Aussagen können naturgemäß von tatsächlichen zukünftigen Ereignissen oder Entwicklun-

gen abweichen. Wir übernehmen keine Verpflichtung, die zukunftsgerichteten Aussagen angesichts neuer Informationen zu aktualisieren.