duisport
excellence in logistics

PREMIUM PORT

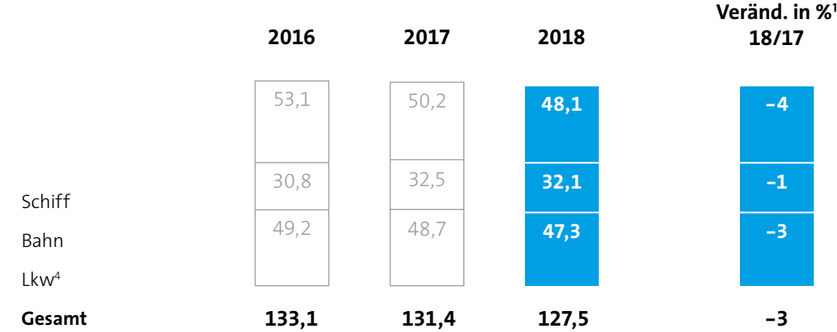
STRATEGIE ENTSCHEIDET

Geschäftsbericht 2018
der duisport-Gruppe

Kennzahlen der duisport-Gruppe (in Mio. Euro)

	2016	2017	2018	Veränd. in %[1] 18/17
Umsatz[2] (inkl. nicht konsolidierungsfähiger Umsätze)	230,0	249,7	**278,5**	+12
Umsatz[2]	205,5	222,7	**251,6**	+13
Bilanzsumme	371,8	368,8	**387,5**	+5
Bruttoinvestitionen	18,3	34,3	**20,0**	–42
Ergebnis vor Zinsen und Steuern und Abschreibungen auf Goodwill und andere Vermögenswerte (EBITDA)	40,4	40,5	**42,5**	+5
Konzern-Jahresüberschuss	10,8	11,7	**12,1**	+3
Cashflow I[3]	31,0	24,6	**28,3**	+15
Mitarbeiter (Festangestellte)	877	896	**1.205**	+34

Güterumschlag in allen Duisburger Häfen (inkl. privater Werkshäfen, in Mio. T)



Güterumschlag in den Häfen der duisport-Gruppe (in Mio. T)

	2016	2017	2018	Veränd. in %[1] 18/17
Schiff	16,2	15,7	**14,2**	–10
Bahn	17,6	18,8	**18,7**	–1
Lkw	33,1	33,8	**32,4**	–4
Gesamt	**66,9**	**68,3**	**65,3**	**–4**

[1] Prozentzahlen gerundet, Rundungstoleranz 0,1.
[2] Umsatzerlöse +/– Bestandsveränderung + aktivierte Eigenleistungen.
[3] Jahresüberschuss + Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen + Veränderung der Rückstellungen.
[4] Lkw-Umschlag der Werkshäfen geschätzt.

Die duisport-Gruppe und ihre Geschäftssegmente

Infra- und Suprastruktur

Duisburger Hafen AG
Eigentümerin und Managementgesellschaft der öffentlichen Duisburger Häfen

LOGPORT Logistic-Center Duisburg GmbH
Full-Service-Anbieter im Ansiedlungsmanagement

logport ruhr GmbH
Logistikimmobilien und modulare Dienstleistungen im Ruhrgebiet

Logistische Dienstleistungen

duisport agency GmbH
Zentrale Vertriebsgesellschaft für Lösungen rund um Verkehrsrelationen, Transportketten und Logistik

dfl duisport facility logistics GmbH
Port Logistics, Warehouse Services, Facility Management

duisport rail GmbH
Öffentliches Eisenbahnverkehrs-unternehmen und flexibler Partner für die Anbindung an die Schiene

duisport consult GmbH
Hafen- und Logistikkonzepte

startport GmbH
Innovationsplattform Logistik bietet „Starthilfe" für Startup-Unternehmen

Verpackungslogistik

duisport packing logistics Unternehmensgruppe
Verpackungslogistik inkl. Transportlösungen für die Investitionsgüterindustrie

mit den Regional- und Landesgesellschaften:

duisport packing logistics GmbH
Duisburg/Essen/Westfalen

dpl Weinzierl Verpackungen GmbH
Sinzing/München/Offenbach/Langerringen

Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG
Sinzing/Velburg

dpl Chemnitz GmbH
Chemnitz

dpl International NV
Antwerpen

duisport Industrial Packing Service (Wuxi) Co., Ltd.
Qingdao/Wuxi

duisport packing logistics India Pvt. Ltd.
Pune (Mumbai)

BREEZE Industrial Packing GmbH
Hamburg

Kontraktlogistik

Bohnen Logistik GmbH & Co. KG
Transport, Warehousing, IT und Beratung – nachhaltige Systemlösungen für unsere Kunden

Beteiligungen

DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH
Trimodales Containerterminal am logport-Hafen

Masslog GmbH
Umschlagterminal für Massengut (vor allem Importkohle)

D3T Duisburg Trimodal Terminal GmbH
Trimodales Containerterminal am logport-Hafen

DistriRail B. V.
Unabhängiger Bahnoperateur im Kombinierten Verkehr

EILS – Emballages Industriels Logistique & Services
Verpackungslogistik mit Standorten in Mulhouse und Strasbourg

dev.log GmbH
Gemeinschaftsunternehmen mit Evonik zur Entwicklung des Standorts Lülsdorf

Beteiligungen

Antwerp Gateway N. V.
Seehafen-Containerterminal, Antwerpen

Umschlag Terminal Marl GmbH & Co. KG
Terminal für den Kombinierten Bahn-verkehr im nördlichen Ruhrgebiet

Heavylift Terminal Duisburg GmbH
Schwergutterminal im Duisburger Außenhafen

Railport Terminal İşletmeleri A. Ş.
Joint Venture mit der türkischen Arkas Holding S. A.

Great Stone Industrial Park
Beteiligung an der Managementgesellschaft des „GS Industrial Park" zur Entwicklung eines Railports

duisport
excellence in logistics

PREMIUM PORT

STRATEGIE ENTSCHEIDET

duisport hat sich über Jahre einen Platz in der ersten Reihe der bedeutenden Häfen erarbeitet, belegt im Ranking der 100 erfolgreichsten Containerhäfen derzeit Platz 36 – und zwar als einziger Binnenhafen. Anforderungen und Bedarf der Kunden bestimmen den Kurs. Dank dieser Strategie ist ein vielfältiges Portfolio umfassender Dienstleistungen entwickelt worden.

Wir agieren, wo andere noch reagieren. Wir entwickeln in der Logistik neue Geschäftsfelder. Wir planen und vermarkten schlüsselfertige Logistiklösungen nach dem logport-Modell – vor unserer Haustür ebenso wie entlang der weltweiten Handelswege.

Wir schaffen Lösungen, um Hindernisse auf dem Weg zum Erfolg zu überwinden. Denn die heimische Exportwirtschaft benötigt solche Lösungen für ihr weiteres Wachstum – nun verstärkt auch entlang der Seidenstraße, aber längst nicht nur dort.

duisport hat sich auf diese Weise zum Premium Port mit Gestaltungsanspruch entwickelt. Diesen Rang weiterhin zu bestätigen, bleibt eine Herausforderung für die kommenden Jahre.

Inhaltsverzeichnis

Brief des Vorstandsvorsitzenden **8**

Bericht des Aufsichtsrates **12**

Vorstand/Aufsichtsrat/Corporate Development Council **16**

20 Jahre logport **18**

Das digitale Leitbild **26**

Das Unternehmen **28**

Konzernlagebericht **72**
I. Grundlagen des Konzerns 72
II. Wirtschaftsbericht 72
1. Rahmenbedingungen 72
2. Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 73
III. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht 87
1. Risiko- und Chancenbericht 87
2. Gesamtaussage zur Chancen- und Risikolage 88
3. Prognose 89
IV. Nachhaltigkeit 90
V. Erklärung gemäß § 312 Abs. 3 AktG 91

Jahresabschluss **94**
Duisburger Hafen Konzern 94
Duisburger Hafen Aktiengesellschaft 106
Konzernanhang und Anhang 114
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 144
Gesellschafter 148

Bildnachweis und Quellenangaben **150**

Impressum **152**

Hafenplan **153**

Erich Staake
Vorsitzender des Vorstandes der Duisburger Hafen AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

im abgelaufenen Geschäftsjahr standen wir vor großen wirtschaftlichen Herausforderungen: Niedrigwasser, Brexit, trumpsche Protektionsdrohungen, Abkühlung der Weltkonjunktur. Vor diesem Hintergrund ist unser positives Jahresergebnis von 2018 ein Erfolg. Mit einer Umsatzsteigerung von elf Prozent auf nunmehr 279 Mio. Euro und einem Plus beim Jahresüberschuss von 4,3 Prozent auf 12,2 Mio. Euro haben wir Kurs im wirtschaftlich schwierigen Umfeld gehalten. Allerdings wird es eine große Herausforderung sein, im laufenden Geschäftsjahr den globalen wirtschaftlichen Verwerfungen zu trotzen. So wird der weltweite Containerumschlag nach Schätzungen des RWI in diesem Jahr sinken. Uns stehen mithin raue Zeiten bevor, für die wir uns rüsten müssen.

Die Ausweitung unserer Aktivitäten auf das Geschäftsfeld der Kontraktlogistik mit dem Erwerb des Speditionsunternehmens Bohnen Logistik erweitert unser Produktfolio und schafft positive Verbundeffekte zu unseren anderen Geschäftsfeldern.

In den vergangenen Jahren haben wir frühzeitig Schritte unternommen, um von der Entwicklung unserer Handelsrouten entlang der Seidenstraßen-Initiative profitieren zu können. duisport hat sich eine führende Position in der Entwicklung der Chinazüge erarbeitet. Die gilt es nicht nur zu verteidigen, sondern durch Kooperationen und Investitionen auszubauen. Das gilt insbesondere im chinesischen Markt als auch in Europa.

In diesem Zusammenhang ist auch unser Engagement bei „Great Stone“ nahe dem weißrussischen Minsk zu sehen. Dort entsteht mit chinesischer Unterstützung der weltweit größte Industrie- und Logistik-Hub. Wir haben uns daran beteiligt und sind stolz darauf, dass wir gebeten wurden, für den Logistikbereich federführend tätig zu werden. Das sind Erfolge unseres konsequent betriebenen internationalen Netzwerkmanagements.

Mit der Etablierung unserer Gründerplattform startport beweisen wir ebenfalls Verantwortungsbewusstsein sowohl für die Zukunft des eigenen Unternehmens wie für die Entwicklung der Logistik und der gesamten Rhein-Ruhr-Region. Das Konzept, Logistik-Startups und etablierte Unternehmen bei startport zusammenzubringen, erweist sich als wegweisender und vielbeachteter Schritt. Bislang sind bereits 20 Startup-Unternehmen mit innovativen Logistik-Ideen an den Start gegangen. Zu den startport-Exklusivpartnern Evonik, Klöckner & Co und Initiativkreis Ruhr gehören seit Anfang 2019 nun auch die RAG Stiftung und Borussia Dortmund.

Wir haben in den vergangenen zwei Jahrzehnten den Duisburger Hafen zu einem modernen Dienstleistungsunternehmen umgestaltet. duisport hat sich im internationalen Vergleich eine Spitzenstellung als Premium Port erworben.

Die von uns entwickelten Logistikareale sind Premium-Standorte. Im vergangenen Jahr konnten wir auf ein herausragendes Jubiläum in der Geschichte des Duisburger Hafens zurückblicken: Vor 20 Jahren ist logport I auf dem ehemaligen Gelände des Krupp-Stahlwerkes in Rheinhausen an den Start gegangen. Das ist der Beginn einer beispiellosen Erfolgsstory, denn unsere logport-Familie ist seitdem stetig gewachsen. Die dort niedergelassenen Unternehmen haben über 7.000 Jobs geschaffen. Unsere logports sind der Jobmotor in der Region. Schätzungen zufolge sind in der Rhein-Ruhr-Region rund 47.000 Menschen direkt oder indirekt vom Duisburger Hafen abhängig.

Wir weiten auch in Zukunft unsere Kompetenz bei der Umgestaltung von Brownfieldflächen zu Logistikarealen aus. Dabei werden wir zunehmend auch im Rheinland aktiv, wie die jüngste Kooperation mit RWE Power zur Revitalisierung einer ehemaligen Garzweiler-Fläche in Jüchen/Grevenbroich zeigt. Die Industrie im südlichen Rheinland wird zusätzlich vom Start des Kombiparks Niederkassel-Lülsdorf am Rhein profitieren. duisport und Evonik können nach Abschluss juristischer Verzögerungen nun gemeinsam mit dem Bau des geplanten Containerterminals beginnen.

Bei allen Aktivitäten achten wir aus Verantwortung für unsere Umwelt auf Nachhaltigkeit. Im Rahmen der Kooperation von duisport und innogy, den Duisburger Hafen zum „Drehkreuz für die Energiewende“ auszubauen, wurden 2018 selbstklebende, ultraleichte Solarfolien an Hallenfassaden im Duisburger Hafen angebracht.

Beim gemeinsamen Forschungsprojekt von duisport, RWE Supply & Trading und der Uni Duisburg-Essen zur Nutzung des umweltfreundlichen, verflüssigten Erdgases LNG wurden 2018 die ersten umgerüsteten Fahrzeuge auf logport III in Betrieb genommen. Betankt werden die Fahrzeuge mit einer mobilen LNG-Tankanlage. Geplant ist eine stationäre LNG-Tankstelle im Duisburger Hafen.

Im Frühjahr 2019 sind drei Landstromtankstellen in Duisburg-Ruhrort installiert worden. Dort können bis zu sechs an Land liegende Binnenschiffe gleichzeitig mit Strom versorgt werden. Weitere Landstromtankstellen, auch für die wachsende Anzahl der im Duisburger Hafen liegenden Flusskreuzfahrtschiffe, sind geplant.

Wir sind uns unserer gesamtgesellschaftlichen Verantwortung für unsere Kunden, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und als Jobmotor in der Rhein-Ruhr-Region bewusst.

Heute ist duisport die bedeutendste Logistikdrehscheibe Zentraleuropas und das Tor Nordrhein-Westfalens zur Welt. Wir werden alles daransetzen, diese Position zu halten und zielstrebig auszubauen.

ERICH STAAKE
Vorsitzender des Vorstandes
Duisburg, 5. Juli 2019

Dr. Hendrik Schulte
Vorsitzender des Aufsichtsrates der Duisburger Hafen AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat wurde während des Geschäftsjahres 2018 durch die Vierteljahresberichte sowie die Berichte des Vorstandes in den Aufsichtsratssitzungen über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und der verbundenen Unternehmen sowie über alle wesentlichen Geschäftsvorgänge unterrichtet. Er hat sich hierdurch sowie durch eingehende Erörterung aller vorgetragenen Angelegenheiten von der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung überzeugt.

Im Geschäftsjahr 2018 fanden insgesamt vier Sitzungen des Aufsichtsrates statt. Bei diesen Zusammenkünften hat sich der Aufsichtsrat mit allen für die Unternehmensgruppe bedeutenden Themen beschäftigt und eine Vielzahl von Beschlüssen gefasst. Von besonderer Bedeutung im Geschäftsjahr 2018 waren die Beratungen und Entscheidungen über die Investitionen der duisport-Gruppe entlang der „Neuen Seidenstraße“. Überdies fanden im Geschäftsjahr 2018 die turnusmäßigen Wahlen der Aufsichtsratsmitglieder statt.

Der Bericht des Vorstandes über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2018 wurde durch die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen geprüft. Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt, sodass ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk erteilt wurde.

Die Jahresabschlüsse für das Geschäftsjahr 2018 sind unter Einbeziehung der Buchführung und des Lageberichts des Vorstandes durch die von der Haupt-

versammlung als Abschlussprüfer gewählte Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen, geprüft worden. Die Prüfung hat ergeben, dass die Buchführung, der Jahresabschluss der Duisburger Hafen AG, der Konzernabschluss und der Lagebericht Gesetz und Satzung entsprechen.

Auch nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Aufsichtsrat sind keine Einwendungen zu erheben.

Der Aufsichtsrat hat den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss der Duisburger Hafen AG, den Konzernabschluss und den Lagebericht in der Sitzung vom heutigen Tage gebilligt. Die Jahresabschlüsse sind damit gemäß § 172 des Aktiengesetzes festgestellt.

Der Aufsichtsrat schließt sich dem Vorschlag des Vorstandes an, aus dem Bilanzgewinn der Duisburger Hafen AG in Höhe von 11.880.226,62 Euro einen Betrag in Höhe von 4.200.000,00 Euro an die Aktionäre auszuschütten und den Restbetrag in die gesetzliche Rücklage einzustellen.

DR. HENDRIK SCHULTE
Vorsitzender des Aufsichtsrates
Duisburg, 5. Juli 2019

VORSTAND

Dipl.-Kfm. Erich Staake
Vorsitzender des Vorstandes

Prof. Dipl.-Ing. Thomas Schlipköther
Mitglied des Vorstandes

Markus Bangen
Mitglied des Vorstandes

PRÄSIDIUM DES AUFSICHTSRATES

Dr. Hendrik Schulte
Staatssekretär im Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Sören Link
(bis zum 27. März 2019)
Oberbürgermeister, Stadt Duisburg
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates

Dr. Patrick Opdenhövel
Staatssekretär im Ministerium der Finanzen
des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates

Karl-Heinz Wich-Kuhnlein
(ab dem 4. Juli 2018)
Kaufmännischer Angestellter,
Duisburger Hafen AG, Duisburg
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates

Ursula Lindenhofer
(bis zum 4. Juli 2018)
Buchhalterin,
Duisburger Hafen AG, Duisburg
Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates

AUFSICHTSRAT

Heidi Batkowski
(bis zum 4. Juli 2018)
Sachbearbeiterin,
duisport packing logistics GmbH, Duisburg

Ulrich Brottmann
Elektriker,
duisport facility logistics GmbH, Duisburg

Torsten Burmester
(bis zum 4. Juli 2018)
Leiter Zentralabteilung, Ministerium für Wirtschaft,
Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes
Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

Katrin Floryszczak
(ab dem 4. Juli 2018)
Kaufmännische Angestellte,
duisport facility logistics GmbH, Duisburg

Martin Gräf
(ruhendes Mandat ab dem 4. Juli 2018)
Regierungsdirektor,
Ministerium für Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

Nadine Krischer
(ab dem 4. Juli 2018)
Kaufmännische Angestellte,
duisport rail GmbH, Duisburg

Martin Murrack
(ab dem 27. März 2019)
Stadtdirektor/Stadtkämmerer, Stadt Duisburg

Susanne Pollmeier
Geschäftsführerin, Beteiligungsverwaltungsgesellschaft
des Landes Nordrhein-Westfalen mbH, Düsseldorf

Winfried Pudenz
Ministerialdirigent, Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

Kirsten Stecken
(bis zum 4. Juli 2018)
Ministerialrätin, Ministerium für Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

Thomas Susen
(ruhendes Mandat ab dem 5. Juli 2017)
Ratsherr, Stadt Duisburg

Dr. Tobias Traupel
(ab dem 4. Juli 2018)
Ministerialdirigent im Ministerium für
Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und
Energie des Landes NRW, Düsseldorf

Udo Vohl
Ratsherr, Stadt Duisburg

Bernhard Waltenberg
(bis zum 4. Juli 2018)
Technischer Angestellter,
duisport packing logistics GmbH, Duisburg

CORPORATE DEVELOPMENT COUNCIL

Dr.-Ing. e. h. Wolfgang Clement
Bundesminister a. D., Bonn

Heinz Lison (gestorben am 20. Mai 2018)
Vorstandsmitglied und Ehrenvorsitzender
Unternehmerverbandsgruppe e. V.,
Mülheim an der Ruhr

Dr.-Ing. Herbert Lütkestratkötter
Vorsitzender des Vorstandes a. D. der
Hochtief AG, Essen

Reinhard Quint
Mitglied des Vorstandes a. D. der
ThyssenKrupp Services AG, Düsseldorf

Prof. Dr.-Ing. Stephan Reimelt
Senior Advisor & Partner bei
Cerberus Capital Management, L.P.

Dr. Hans Rolf
Rechtsanwalt, Köln

Dr. Matthias Ruete
(bis zum 31. Dezember 2018)
Generaldirektor der Generaldirektion Migration und
Inneres der Europäischen Kommission, Brüssel

Prof. Dr. Michael ten Hompel
Leiter Fraunhofer Institut für Materialfluss
und Logistik, Dortmund

Matthias von Randow
Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), Berlin

Dr. Ludolf von Wartenberg
Staatssekretär a. D., Berlin

„20 Jahre logport – wir können stolz auf diese **Erfolgsgeschichte an Rhein und Ruhr** sein. Und sie wird weitergehen.“

Armin Laschet
NRW-Ministerpräsident

20 JAHRE logport

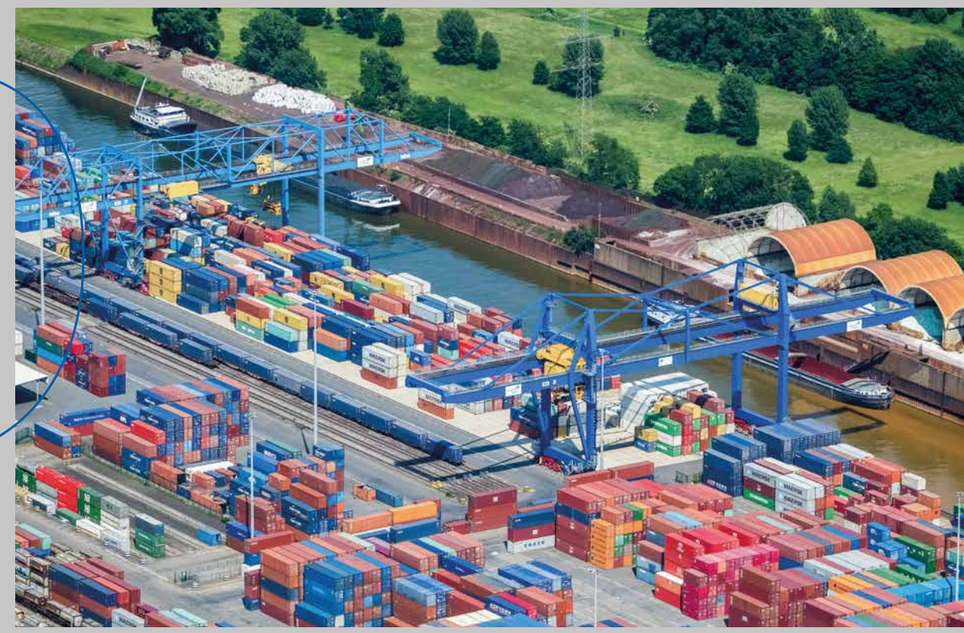
„EINE BILANZ, DIE ZEIGT, HIER IST STRUKTURWANDEL GELUNGEN.“

NRW-Wirtschafts- und Digitalisierungsminister **Prof. Dr. Andreas Pinkwart** (FDP) über die erfolgreiche Entwicklung des logport-Konzepts anlässlich der Jubiläumsveranstaltung 20 Jahre logport.

Schneeweiße Pagodenzelte, blauer Himmel mit weißen Schafwölkchen und rund 200 festlich gestimmte Gäste – die Bedingungen hätten nicht besser sein können beim Jubiläumsfest zum 20-jährigen Bestehen von logport I.

Auf einer zum Festgelände aufbereiteten Baustellenfläche des künftigen Containerterminals logport VI in Duisburg-Walsum trafen sich am 7. September 2018 Politiker, Partner und Kunden zu Gesprächen, leichter Musik und ebenso leichten Büfett-Köstlichkeiten. Die nebenan geparkten Bagger hatten Pause.

Gefeiert wurde nicht nur das Jubiläum des in Duisburg-Rheinhausen gestarteten Logistikzentrums ganz neuer Art. Gefeiert wurde zugleich, was aus der damaligen Blaupause geworden ist: Die Kombination aus dicht geflochtenen Verkehrsnetzen, auf Kundenwünsche fokussierte Immobilien- und Logistikdienstleistungen wurde zum Markenkern. Dieser logport-Spirit hat bis heute



„Der Hafen ist ein besonders starkes Stück Duisburg. Er ist als **Dreh- und Angelpunkt des wirtschaftlichen Lebens** in Duisburg und in unserem Land schlichtweg unverzichtbar.“

Sören Link, Oberbürgermeister der Stadt Duisburg

fünf weitere Nachfolgeprojekte unter gleicher Marke mit einer Gesamtfläche von 14 Millionen Quadratmetern, dazu zwei Millionen Quadratmeter überdachter Hallenfläche und bislang schon mehr als 7.000 neu geschaffene Arbeitsplätze hervorgebracht.

„Ich gratuliere herzlich zu den ersten 20 Jahren und freue mich auf die nächsten“, schrieb NRW-Ministerpräsident Armin Laschet in einem Grußwort zum Jubiläum. Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link schrieb in der Festschrift zum Ereignis: „Der Hafen ist ein besonders starkes Stück Duisburg. Er ist als Dreh- und Angelpunkt des wirtschaftlichen Lebens in Duisburg und in unserem Land schlichtweg unverzichtbar.“

Der NRW-Ministerpräsident aus dem Jahr 1998, Wolfgang Clement, gehörte zu den Gästen der Jubiläumsfeier, ebenso der amtierende Wirtschafts- und Digitalminister Prof. Dr. Andreas Pinkwart. Zum Abschied am späten Abend erhielten die Gäste eine 118 Seiten starke Jubiläums-Festschrift in schneeweiß mit dem Titel „Gemeinsam Zukunft gestalten“. Und am folgenden Sonntag, 9. September, erschien in ganz NRW eine von und für duisport produzierte, acht Seiten starke Sonderbeilage der Welt am Sonntag: Sie bot aktuelle Fotos, Berichte und Interviews zum Thema logport.

Zur Bedeutung von logport: Worte, die den Tag überdauern

Ermöglicher

Vor Ort begrüßte duisport-Chef Erich Staake die Gäste mit einer nachdenklich-launigen Ansprache. Er erinnerte an die tiefen Wunden, die durch die Schließung des Krupp-Stahlwerks in Rheinhausen entstanden waren. „Hier kämpften Stahlarbeiter um ihre Arbeitsplätze. Sie eroberten dabei die Herzen eines ganzen Landes. Das Werk konnten sie nicht erhalten, aber vergeblich war ihr Kampf nicht.“ Denn: „Heute arbeiten auf dem logport I-Gelände mehr Menschen, als es am Ende im Kruppschen Stahlwerk waren. Das ist eine Seltenheit auf einer ehemaligen Industriefläche.“

Staake dankte den Premium-Kunden der Logistikbranche, die sich für logport I entschieden haben. Viele von ihnen seien „auch gute persönliche Freunde geworden“. Er dankte den Mitarbeitern ebenso wie den Unterstützern aus der Politik: „Die Zahl der Ermöglicher war immer deutlich größer als die Zahl der Verhinderer.“ Jetzt, da die Voraussetzungen wesentlich besser seien als vor 20 Jahren, gelte es, neue Herausforderungen mutig anzunehmen. „Machen, nicht quatschen“ sei das Motto.

Beispielhafte Kooperation

Wirtschaftsminister Andreas Pinkwart erinnerte daran, dass die Landesregierung damals wie heute fest zum Duisburger Hafen gestanden habe: „Seit 1998 sind mehr als 133 Millionen Euro an EU-, Bundes- und Landesfördermitteln in das Projekt logport investiert worden. Und der Erfolg ist heute allgegenwärtig.“ Pinkwart hob die Bedeutung der Logistik als Kooperationspartner der Industrie gerade in NRW hervor und erinnerte an die Notwendigkeit, diese Zusammenarbeit zu digitalisieren. Da sei duisport mit seiner Gründerplattform startport erneut beispielhaft vorangegangen, „Ein Beispiel für eine Kooperation verschiedener Akteure. Kooperation ist ein Schlüsselwort für Zukunftsfähigkeit nicht nur in der Logistik, und hier wird sie gelebt.“

Die Industriebrache Rheinhausen wird 1998 unter der Bezeichnung „logport I“ neu zu einem weltweit trimodal vernetzten Hafenbereich entwickelt.

Auch beim Ausbau von Kühne + Nagel zu einem der weltweit führenden Logistikdienstleister spielte der Duisburger Hafen eine zentrale Rolle: 1991 nahm Kühne + Nagel den ersten Bauabschnitt seines Eurologistik-Centers im Logistikpark Kaßlerfeld in Betrieb. Heute arbeitet Kühne + Nagel auf einer 220.000 Quadratmeter großen Fläche im Duisburger Hafen.

Der damalige Bundeskanzler Gerhard Schröder (rechts) zeigte sich am 2. Februar 2000 auf logport I beeindruckt vom positiven Verlauf des Strukturwandels.

In Anwesenheit von NRW-Ministerpräsident Dr. Jürgen Rüttgers und zahlreichen Gästen eröffnen CMA CGM und NYK 2008 – zusammen mit duisport – das Duisburg Trimodal Terminal (D3T) im Logistikzentrum logport.

„Über Jahrzehnte prägten Kohle, Erz und Stahl den Ruhrorter Hafen, heute dreht sich alles um den Begriff ‚Logistik‘. Die Globalisierung der Märkte und die Intensivierung der Handelsbeziehungen führen nicht nur zu **wachsenden Güterströmen**; vor allem Logistikdienste haben sich in den letzten Jahren zu einem **außerordentlich dynamischen Wachstumsmarkt** entwickelt.“

Wolfgang Clement
Ministerpräsident des Landes
Nordrhein-Westfalen, 2001

Das digitale Leitbild

DUISPORT HAT EIN DIGITALES LEITBILD ERARBEITET, UM SOWOHL GEGENÜBER DEN EIGENEN MITARBEITERN, ABER AUCH NACH AUSSEN DIE HERANGEHENSWEISE AN DAS THEMA DIGITALISIERUNG ZU VERDEUTLICHEN.

Nur wenn Mitarbeiter, Kunden und Partner frühzeitig in Weiterentwicklungen eingebunden werden, kann das volle Potenzial der Digitalisierung realisiert werden.

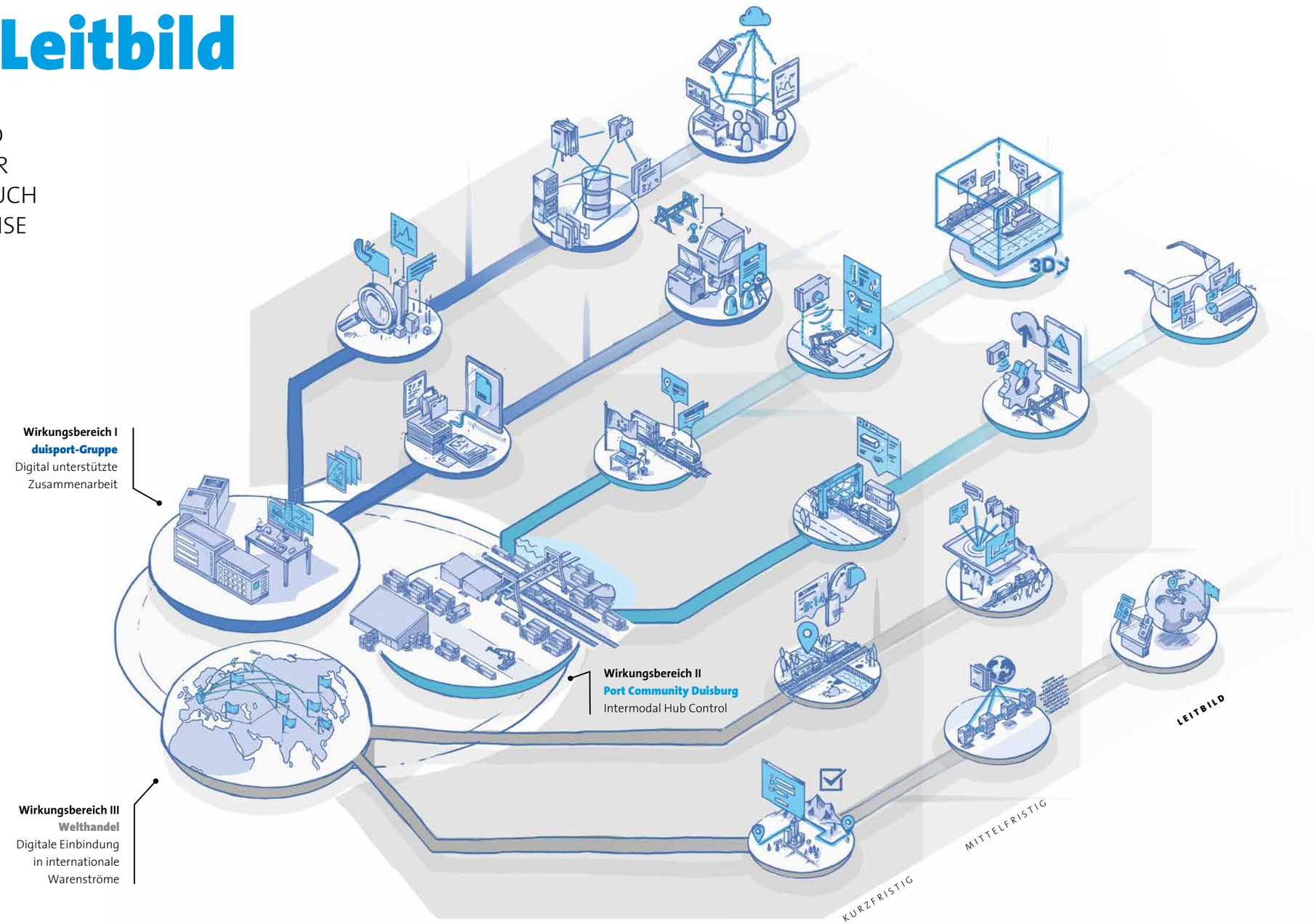
Unser digitales Leitbild definiert drei sogenannte Wirkungsbereiche. Diese Wirkungsbereiche stehen für Themenfelder, in denen wir die Digitalisierung vorantreiben.

1. duisport-Gruppe: Hierbei geht es um alle „internen“ Themen, welche die Duisburger Hafen AG und ihre Tochterunternehmen betreffen.

2. Port Community Duisburg: In diesem Wirkungsbereich beschäftigen wir uns mit Digitalthemen in Kooperation mit unseren am Standort ansässigen Industrie- und Logistikkunden. Auch die Stadt Duisburg mit ihrer Smart-City-Initiative ist dabei eingebunden.

3. Welthandel: Im geografisch größten Themenfeld geht es um die Fragestellung, wie sich duisport bei der Digitalisierung internationaler Warenströme einbringen kann.

Das digitale Leitbild ist nicht starr, sondern unterliegt einer permanenten Anpassung an die Erfordernisse und Wünsche des Unternehmens, der Belegschaft sowie unserer Kunden und internationalen Partner.



„CHEERS!“, LEADER

Heineken Deutschland setzt auf Partnerschaft mit duisport-Tochter

Damit die Menschen überall in Deutschland immer pünktlich mit frischen Bier- und Cidergetränken von Heineken Deutschland versorgt sind, gibt es seit März 2019 ein neues Zentrallager in Werne. Von hier aus kümmert sich die duisport-Tochter Bohnen Logistik um die deutschlandweite Logistik – von der Lagerung über die Kommissionierung bis zur Auslieferung der Fass- und Kistenware. Nicht als bloßer Dienstleister, sondern als echter Partner, wie beide Seiten betonen.

FLÄCHENENTWICKLUNG AN RHEIN UND RUHR

logport VI in Duisburg-Walsum

Die Rückbauarbeiten auf dem 40 Hektar großen Areal einer ehemaligen Papierfabrik sind abgeschlossen. Dort entsteht ein trimodal angebundenes Containerterminal direkt am Rhein.

Auf dem Gelände von logport VI in Duisburg-Walsum sollen künftig bis zu 600 Arbeitsplätze entstehen.

„WIR SETZEN AUF QUALITÄT. DIE VON UNS ENTWICKELTEN LOGISTIKAREALE SIND PREMIUMSTANDORTE. WIR HABEN UNSERE WERTSCHÖPFUNGSKETTEN BREIT UND SICHER AUFGESTELLT.“

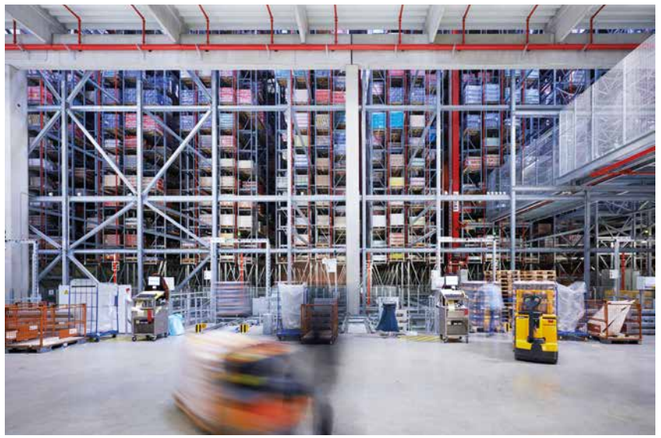
Erich Staake, Vorsitzender des Vorstandes der Duisburger Hafen AG

NEUER KNOTEN-PUNKT FÜR LEBENSMITTEL

EDEKA Rhein-Ruhr baut Handels- und Verteilzentrum auf logport V in Oberhausen

Auf dem Areal logport V in Oberhausen entsteht derzeit ein neues Zentrallager der EDEKA Rhein-Ruhr. Der Standort ist ideal, um von dort aus künftig die Lebensmittel- und Getränkemärkte der EDEKA Rhein-Ruhr zu beliefern. Dies zeigt einmal mehr, dass das logport-Konzept äußerst wirksam den Strukturwandel in der Region fördert. So wird das einstige Kohlerevier zu einem der führenden Logistikstandorte in Deutschland und Europa.

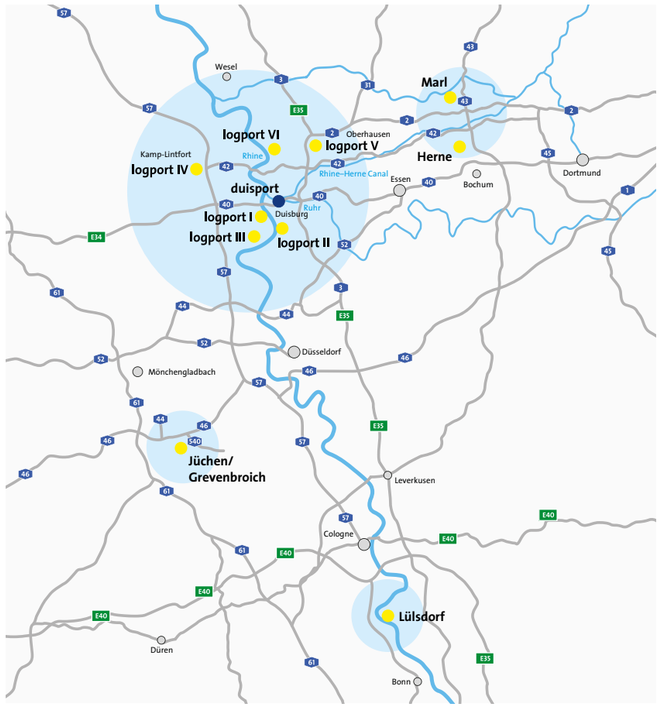
Die Baugenehmigung für den Bau und Betrieb des Zentrallagers hat die EDEKA Rhein-Ruhr GmbH von der Stadt Oberhausen erhalten.



logport V in Oberhausen

Die logport ruhr GmbH, ein Joint Venture von duisport und RAG Montan Immobilien, bereitet derzeit ein 30-Hektar-Areal in Oberhausen für die EDEKA Handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH auf. Dort entsteht ein Logistikzentrum mit über 1.000 Arbeitsplätzen.

Mit der gemeinsamen Entwicklung des Standorts Lülsdorf bündeln duisport und Evonik ihr Know-how zur Entwicklung neuer Wertschöpfungspotenziale in der Region.



Gemeinsam mit der RWE Power AG entwickelt duisport auf den Flächen des ehemaligen Tagebaus Garzweiler in Jüchen neue Logistikflächen.

Gewerbe- und Industrieareal Grevenbroich/Jüchen

duisport entwickelt gemeinsam mit der RWE Power AG auf einem 53 Hektar großen Areal auf dem Gebiet der Stadt Grevenbroich und der Stadt Jüchen ein Gewerbe- und Industrieareal. Auf den rekultivierten Flächen des Tagebaus Garzweiler ist unter anderem ein Containerterminal geplant. Das bimodale Gewerbe- und Industriegebiet ist an den überregionalen Schienenverkehr und die A 46 sowie A 540, die zur besseren Erreichbarkeit zur Bundes- bzw. Landstraße abgestuft werden sollen, hervorragend angebunden. Mit ersten Bauvorhaben kann für das gut nachgefragte Areal in 2021 gerechnet werden.

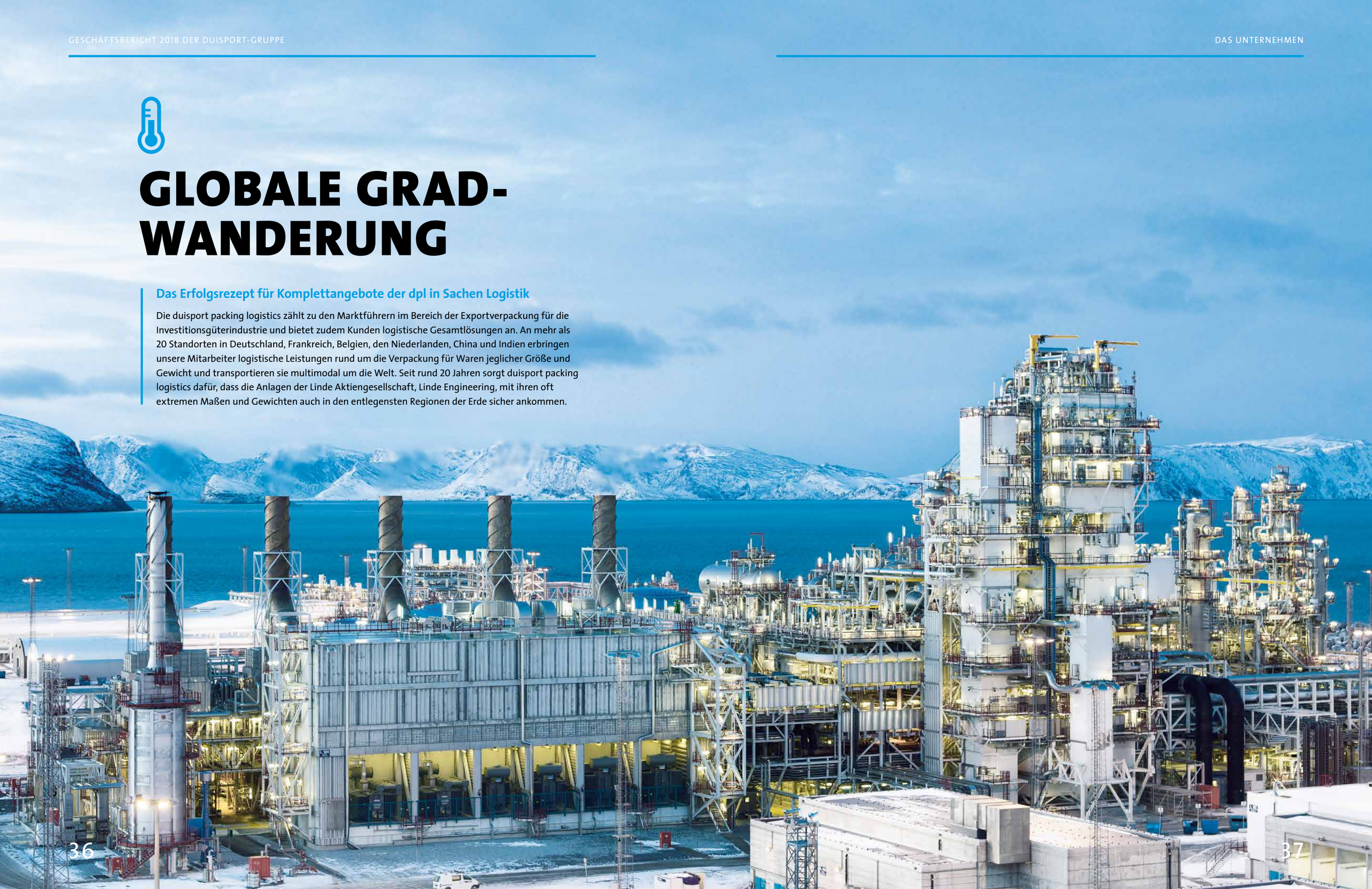
Kombipark Niederkassel-Lülsdorf

Die dev.log GmbH, ein Joint Venture von duisport und Evonik, entwickelt ein 50 Hektar großes Areal direkt am Rhein zu einem trimodalen Containerterminal. Die Rückbauarbeiten im Terminalbereich sind abgeschlossen, sodass schnellstmöglich mit dem Bau des Containerterminals und der Vermarktung begonnen wird.

GLOBALE GRAD-WANDERUNG

Das Erfolgsrezept für Komplettangebote der dpl in Sachen Logistik

Die duisport packing logistics zählt zu den Marktführern im Bereich der Exportverpackung für die Investitionsgüterindustrie und bietet zudem Kunden logistische Gesamtlösungen an. An mehr als 20 Standorten in Deutschland, Frankreich, Belgien, den Niederlanden, China und Indien erbringen unsere Mitarbeiter logistische Leistungen rund um die Verpackung für Waren jeglicher Größe und Gewicht und transportieren sie multimodal um die Welt. Seit rund 20 Jahren sorgt duisport packing logistics dafür, dass die Anlagen der Linde Aktiengesellschaft, Linde Engineering, mit ihren oft extremen Maßen und Gewichten auch in den entlegensten Regionen der Erde sicher ankommen.



Neuansiedlungen

duisport hat 2018 insgesamt 223.000 Quadratmeter Fläche vermarktet. Zu den Neuansiedlungen gehören unter anderem die Unternehmen Amazon in Kaßlerfeld, flaschenpost im Freihafen, EMR European Metal Recycling auf der Schrottinsel sowie TIP Trailer Services auf logport III. Insgesamt stehen im Duisburger Hafen circa 2,2 Mio. Quadratmeter überdachte Lagerfläche zur Verfügung, die von rund 300 im Hafen ansässigen Unternehmen genutzt werden.

Kerngeschäft der EMR ist das Recycling von Altmetall.

Der Getränkelieferservice flaschenpost ist jetzt auch in Duisburg an den Start gegangen und hat mit 8.500 Quadratmetern im Freihafen eines seiner bislang größten Logistikzentren in Deutschland eröffnet.

Zur Belieferung der Kunden in Duisburg und der Rhein-Ruhr-Region hat Amazon 9.300 Quadratmeter Hallenfläche und 1.200 Quadratmeter Büro- und Sozialflächen auf dem Hafengelände im Stadtteil Kaßlerfeld angemietet.

EXPERTEN VON MORGEN

Engagierte Auszubildende als Hafenguides

Über engagierte Auszubildende freut sich die duisport-Gruppe schon seit vielen Jahren. Das gilt umso mehr, wenn diese sich dann auch noch weit über die Ausbildung hinaus für uns einsetzen – beispielsweise als duisport guides, die unseren Besuchern die Geschichte und Bedeutung des größten Binnenhafens der Welt bei einer Bustour näherbringen. Schließlich ist die wirksamste Art, den Duisburger Hafen zu verstehen, ihn anderen zu erklären. Ganz gleich, welchen der zwölf von uns angebotenen Ausbildungsgänge man durchläuft.

JOBMOTOR IN DER RHEIN-RUHR-REGION

Ausgezeichneter Ausbilder

Zum dritten Mal in Folge wurde duisport 2018 von seinen 46 Auszubildenden als „Ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb“ zertifiziert. Das Gütesiegel, seit 2001 alljährlich verliehen, gilt als größte neutrale Zertifizierung für Ausbildungsbetriebe in Deutschland.

In der anonymen Befragung dazu antworteten nahezu 90 Prozent der duisport-Auszubildenden, dass sie sich mit dem Unternehmen identifizieren. Dieser Wert liegt weit über dem Durchschnitt der beteiligten Betriebe. „Die Zertifizierung ist eine Anerkennung unserer erheblichen Anstrengung bei der Nachwuchsförderung“, sagte Vorstandschef Erich Staake.

Übergabe der Urkunde: (v. l.) Christiane Bey (Leiterin Personalentwicklung), Judith Grefe (Geschäftsführerin Ertragswerkstatt GmbH), Stephanie Landwehr (Ausbildungsleiterin).

IN DER RHEIN-RUHR-REGION WAREN 2017 ANNÄHERND **47.000 ARBEITSPLÄTZE** IM UNTERSUCHUNGSJAHR DIREKT ODER INDIREKT VOM DUISBURGER HAFEN ABHÄNGIG. IM JAHR 2000 LAUTETE DIE VERGLEICHSZAHL NOCH **19.000**.

+500 NEUE ARBEITS-PLÄTZE IN DUISBURG IN 2018

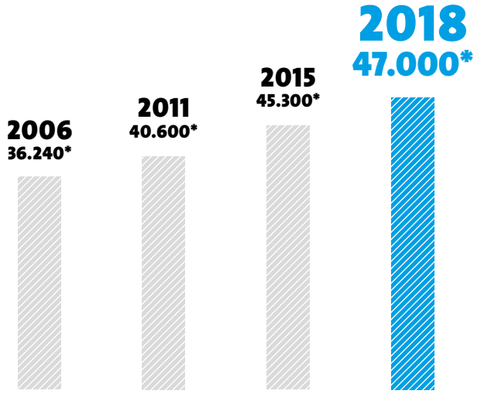
Weitere Arbeitsplatz-Zuwächse stehen ins Haus: Bis voraussichtlich 2020 kommen auf logport VI mindestens 600 Stellen hinzu.

Als Jobmotor für die gesamte Rhein-Ruhr-Region beschreibt das angesehene Berliner Marktforschungsinstitut Regionomica den Duisburger Hafen in seiner jüngsten Studie. Demnach waren in der Rhein-Ruhr-Region annähernd 47.000 Arbeitsplätze im Untersuchungsjahr 2017 direkt oder indirekt abhängig vom Duisburger Hafen. Im Jahr 2000 lautete die Vergleichszahl noch 19.000. Hauptgewinner dieser im regionalen Vergleich herausragenden Entwicklung war die Hafenstadt Duisburg selbst. Dort wuchs die vom Hafen ausgehende Beschäftigung in den vergangenen drei Jahren überproportional um sogar 8,2 Prozent.

Auch vom Wachstum der Wertschöpfung profitierte Duisburg am stärksten. Rund um den Hafen nahm die Wertschöpfung in drei Jahren um 280 Millionen Euro auf nun deutlich über drei Milliarden zu. Allein in Duisburg waren es 14,5 Prozent mehr als 2015 – also 1,6 Milliarden Euro.

Logistik als Hoffnungsträger, wo andere, einst führende Branchen stagnieren oder politisch abgewickelt werden – so lautet die Perspektive, die vor allem dank der logport-Entwicklung in der einstigen Montanregion Rhein-Ruhr sichtbar geworden ist. Aktuell stehen weitere Zuwächse ins Haus: 1.000 Arbeitsplätze werden im neuen EDEKA-Zentrallager geschaffen, das auf dem Areal logport V in Oberhausen entsteht. Und mindestens 600 Stellen kommen voraussichtlich bis 2020 auf logport VI in Walsum hinzu.

Das ist ein wichtiger Hinweis für die Entwicklung, die nun in den Braunkohlerevieren eingeleitet werden kann. Eine erste Industrie- und Logistikfläche nach dem logport-Vorbild ist bereits für einen Restbereich des Tagebaus Garzweiler in der Planung. Erstmals arbeiten dabei duisport und RWE Power zusammen.



STETIGER ANSTIEG DES ARBEITS-MARKTES

* direkt und indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze, gerundete Werte

Karriere per Netzwerk

Stellenanzeige in der Zeitung, Bewerbung per Post – und dann folgt das lange Warten. Dieser traditionelle Weg zum neuen Arbeitsplatz hat weitgehend ausgedient. Karrierenetzwerke wie Xing und LinkedIn machen Tempo, sorgen für kurze und schnelle Wege zwischen Stellenanbietern und Stellensuchenden. Die digitalen Dienste im Internet verbinden 10 bis 13 Millionen Nutzer. Und seit dem 1. Juli 2018 nutzt auch duisport diese neuen Kommunikationswege, um qualifizierte Fachkräfte an sich zu binden. Der neu konzipierte Unternehmensauftritt im Netz ist das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen der Personalabteilung und der Unternehmenskommunikation bei duisport.

Der TalentAward würdigt Menschen, die sich herausragend für die Aus- und Weiterbildung des Nachwuchses im Ruhrgebiet einsetzen. Auch der Duisburger Hafen engagiert sich hier seit Jahren.

Erwerb des Full-Service-Providers Bohnen Logistik

Der Ende 2017 erworbene Logistikdienstleister Bohnen Logistik ist erfolgreich in die duisport-Gruppe integriert worden. Bohnen Logistik entwickelt Logistiklösungen mit angebundenen Transportdienstleistungen und ergänzt damit das breite Leistungsspektrum der duisport-Muttergesellschaft. So hat Bohnen Logistik beispielsweise im Frühjahr 2019 den Vertrieb für Heineken Deutschland GmbH im neu errichteten Zentrallager im westfälischen Werne übernommen. Bohnen Logistik beschäftigt 200 Mitarbeiter und hat im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Umsatz von 24,4 Mio. Euro erzielt.

DREHKREUZ DER ENERGIEWENDE

Solarfolien

Seit der 2016 beschlossenen Kooperation von duisport und innogy, den Duisburger Hafen zum „Drehkreuz für die Energiewende“ auszubauen, wurden 2018 die ersten selbstklebenden, ultraleichten Solarfolien an einer Hallenfassade im Duisburger Hafen angebracht. Diese sind von der innogy-Beteiligungsgesellschaft Heliathek entwickelt worden und finden in Duisburg erstmalig in einem Hafen Verwendung. Dieser verfügt über das Potenzial, auf bis zu 10 Millionen Quadratmetern Fassaden- und Dachfläche Solarenergie zu gewinnen.

Landstromtankstellen

Im Rahmen der Entwicklung des Duisburger Hafens zum „Drehkreuz für die Energiewende“ sind im Frühjahr 2019 drei von innogy betriebene Landstromtankstellen in Duisburg-Ruhrort installiert worden. Dort können bis zu sechs an Land liegende Binnenschiffe gleichzeitig mit Strom versorgt werden. Durch den Verzicht auf Dieselmotoren für die Stromversorgung der Binnenschiffe wird die Emissionsbelästigung der Bevölkerung erheblich reduziert. Weitere Landstromtankstellen, auch für die wachsende Anzahl der im Duisburger Hafen liegenden Flusskreuzfahrtschiffe, sind geplant.

Elektromobilität

Im Duisburger Hafen sind mit Unterstützung von innogy im vergangenen Jahr fünf Stromtankstellen mit zehn Ladepunkten eingerichtet worden. Bereits zehn Elektrofahrzeuge gehören zur duisport-Fahrzeugflotte.

LNG

Beim gemeinsamen Forschungsprojekt von duisport, RWE Supply & Trading und der Uni Duisburg-Essen wurden 2018 die ersten auf Nutzung mit dem umweltfreundlichen verflüssigten Erdgas LNG umgerüsteten Fahrzeuge auf logport III in Betrieb genommen. Betankt werden die Fahrzeuge mit einer mobilen LNG-Tankanlage. Geplant ist eine stationäre LNG-Tankstelle im Duisburger Hafen.

Umrüstung auf LED

Die Beleuchtung von über 100.000 Quadratmetern Hallenfläche wurde 2018 auf stromsparendes LED umgestellt. Die mehr als 500 Leuchten auf den gesamten hafeneigenen Straßen werden in diesem Jahr auf LED-Betrieb umgerüstet.

V. l. n. r.: Erich Staake (Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG), Moderatorin Anja Müller (Korrespondentin Familienunternehmen, Ressort Unternehmen und Märkte, Handelsblatt), NRW-Wirtschafts- und Digitalminister Prof. Dr. Andreas Pinkwart und Peter Trapp (Geschäftsführer startport GmbH).

1st startport Conference

Industrie, Investoren und Startups auf einem Fleck: 2019 fand im Duisburger Innenhafen zum ersten Mal die Investoren-Konferenz der Hafen-Tochter startport statt. Damit setzt die „1st startport Conference“ Maßstäbe für die Logistik und für die Strahlkraft der Startup-Szene der Region Rhein-Ruhr.

„Die Performance unserer Gründerteams hat mich sehr beeindruckt. Wir sind erst seit gut 18 Monaten mit unserem Produkt startport am Markt und werden schon als führend im Bereich der Logistik-Startups wahrgenommen. Das sollte uns ermutigen, das konsequent auszubauen“, so Erich Staake.

Die Startups können auf die Erfahrung von namhaften Investoren wie z. B. Damian Polok, Vice President der Silicon Valley Bank, zurückgreifen.

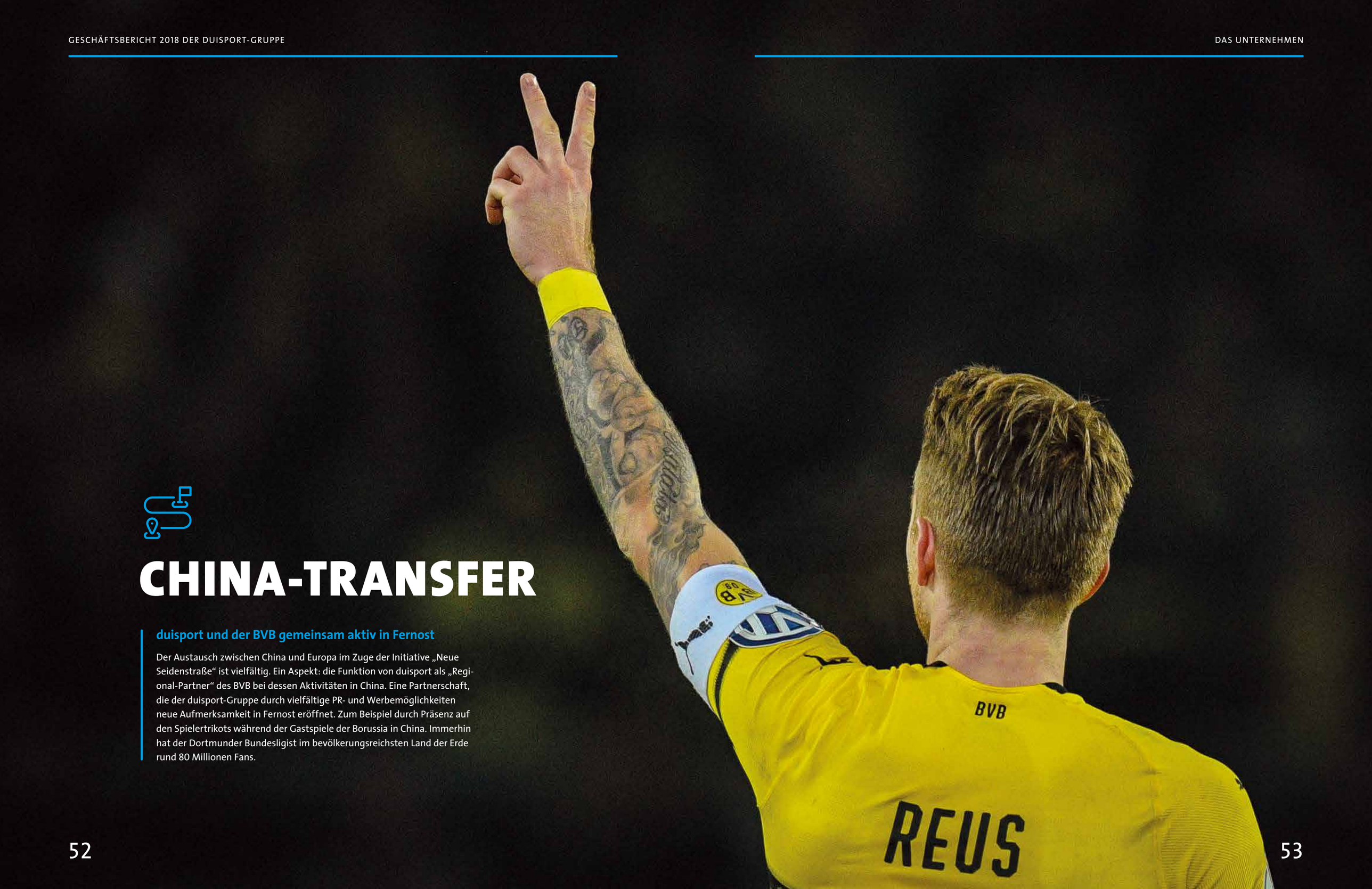
Der erfolgreiche Accelerator startport hat sich nach etwas mehr als einem Jahr bereits zum Place-to-be für Gründer aus ganz Europa in der Logistik-Branche entwickelt. In der Werhahnmühle stehen sie im Mittelpunkt, werden bestens gefördert und erfahren eine professionelle Rundumbetreuung.

„Im Duisburger Innenhafen treffen **Traditionsbewusstsein**, **Zukunftsvision** und **Gründergeist** aufeinander. Auf dieser Grundlage bringt die erste startport Conference Investoren, Industrie und Startups aus der Logistik zusammen. Dieses innovative Umfeld für neue Ideen und die Konzepte von morgen ist ein wichtiger Impuls, von dem der gesamte Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen profitiert.“

Prof. Dr. Andreas Pinkwart
NRW-Wirtschafts- und Digitalminister

Mit dabei waren unter anderem Kapitalgeber und Investoren von Earlybird Venture Capital, Coparion, TEV I Tengelmann Ventures, DN Capital, Almaz Capital und Silicon Valley Bank. Im Industriepanel diskutierten Vertreter von Borussia Dortmund, Klöckner & Co, Initiativkreis Ruhr, Deutsche Bank und Thyssengas.

Die Marke der duisport-Tochter startport GmbH wurde beim Branchenpreis German Brand Award 2019 in Berlin ausgezeichnet. Mit dem Prädikat „Excellence in Brand Strategy and Creation“ gab es gleich zwei Preise in den Kategorien Brand Design und Agency of the Year. Die Auszeichnung ging an die dws Werbeagentur GmbH aus Duisburg, die die startport-Marke gemeinsam mit duisport entwickelt hat.



CHINA-TRANSFER

duisport und der BVB gemeinsam aktiv in Fernost

Der Austausch zwischen China und Europa im Zuge der Initiative „Neue Seidenstraße“ ist vielfältig. Ein Aspekt: die Funktion von duisport als „Regional-Partner“ des BVB bei dessen Aktivitäten in China. Eine Partnerschaft, die der duisport-Gruppe durch vielfältige PR- und Werbemöglichkeiten neue Aufmerksamkeit in Fernost eröffnet. Zum Beispiel durch Präsenz auf den Spielertrikots während der Gastspiele der Borussia in China. Immerhin hat der Dortmunder Bundesligist im bevölkerungsreichsten Land der Erde rund 80 Millionen Fans.

V. l. n. r.: Hans-Joachim Watzke, Geschäftsführer (Vorsitz) der Borussia Dortmund GmbH & Co. KGaA, Erich Staake and Carsten Cramer, Geschäftsführer der Borussia Dortmund GmbH & Co. KGaA.

SPORTLICHE PARTNERSCHAFT

Was der BVB mit duisport zu tun hat

Seit dem 1. Juli 2018 tritt duisport als „Regional-Partner“ des Bundesliga-Clubs BVB Borussia Dortmund bei dessen Aktivitäten in China auf. Der Fußball-Bundesligist hat in China viele Anhänger. Mit der neu eingegangenen Partnerschaft verfügt duisport über zahlreiche neue Werbe- und PR-Möglichkeiten auf chinesischem Boden.

Dazu gehören: vielfältige Verwendung des Partner-Logos, Bandenwerbung während der BVB-Gastspiele in China. Das duisport-Logo ziert dabei die BVB-Spielertrikots. Und auch im heimischen Signal Iduna Park hat duisport bereits erstmals seine Visitenkarte abgeben können – das war die virtuelle Bandenwerbung beim Heimspiel des BVB gegen den FC Bayern München.

Über das fußballerische Umfeld hinaus nutzt duisport die Regional-Partnerschaft mit dem BVB zum Beispiel auch bei Messeteilnahmen in China. So etwa auf der weltgrößten Handelsmesse „China International Import Expo“ (CIIE). Eine Messe, die im Rahmen der „Belt and Road Initiative“ im November 2018 erstmalig stattfand und künftig jährlich in Schanghai ausgerichtet wird.

„Durch die Partnerschaft erreichen wir zielgerichtet wichtige Entscheider und hoffen, dadurch unser **erfolgreiches Chinageschäft** weiterhin auszubauen.“

Erich Staake
Vorsitzender des Vorstandes
der Duisburger Hafen AG

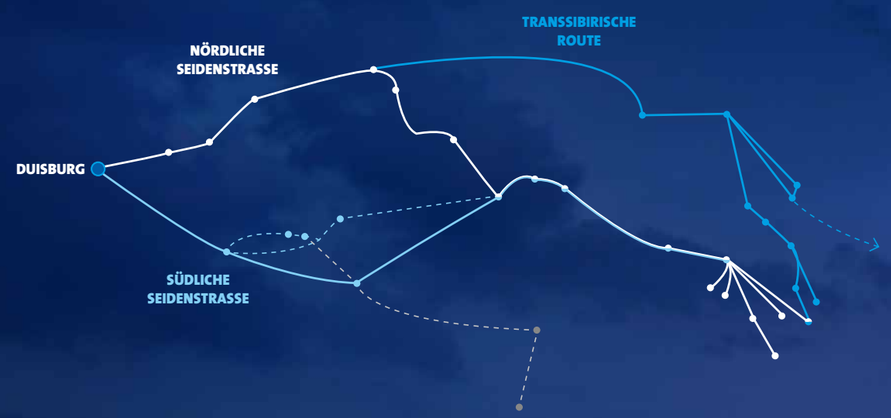
Regional
Partner
in China

DUISPORT BAUT NATIONALES UND INTERNATIONALES NETZWERK AUS

China im Fokus

Das Foto vom Besuch des chinesischen Staatspräsidenten Xi Jinping im Duisburger Hafen im Jahr 2014 dokumentiert eine Wirklichkeit, die für China und Duisburg eigentlich schon 2011 begonnen hat: den Start der mehr als 10.000 Kilometer langen Landbrücke zwischen einem Dutzend Industriemetropolen im Reich der Mitte und dem industriellen Zentrum der Europäischen Union, zuerst zwischen Chongqing und dem Duisburger Hafen.

Im März 2014 besuchte der Staatspräsident der Volksrepublik China Xi Jinping den Duisburger Hafen und nahm den Yuxinou-Zug in Empfang.



Kostengünstiger als Luftfracht

Schneller als Seefracht

Door-to-door-Service

Tägliche Sendungsverfolgung

MADE IN EUROPE FÜR CHINA

Europas Waren kommen in China bestens an.

Wohlhabende Chinesen lieben die Luxusautos aus Deutschland und Europa. Das ist bekannt. Aber auch viele andere deutsche und europäische Qualitätswaren finden immer öfter den Weg über die „Neue Seidenstraße“ nach Fernost. So verkehren inzwischen wöchentlich 35 bis 40 Züge auf der transkontinentalen Schienenverbindung, um Computer und Filtertüten, Bier und Kleidung sowie viele weitere Waren zwischen den Kontinenten auszutauschen.

V. l. n. r.: Generalkonsul Robert von Rimscha (Deutsches Generalkonsulat in Chengdu), Hendrik Wüst (NRW-Verkehrsminister), Yuqing Hu (Vizedirektor der Sichuan Development and Reform Commission), Erich Staake (Vorsitzender des Vorstandes der Duisburger Hafen AG) und Wei Deng (Direktorin der Abteilung Auslandskapital und Auslandsinvestitionen der Sichuan Development and Reform Commission).

V. l. n. r.: Thomas Schlipköther, Mitglied des Vorstandes der Duisburger Hafen AG, Hendrik Wüst, NRW-Verkehrsminister, Erich Staake, Vorsitzender des Vorstandes der Duisburger Hafen AG, Han Jun, stellv. Präsident China COSCO SHIPPING Corporation Ltd., Vorsitzender und Präsident COSCO SHIPPING Logistics, Wang Songwen, Vizepräsidentin COSCO SHIPPING (Europe) GmbH, Vizepräsidentin COSCO SHIPPING Lines (Europe) GmbH, Wei Chen, Präsident COSCO SHIPPING Specialized Carriers Co., Ltd.

Strategische Partnerschaften

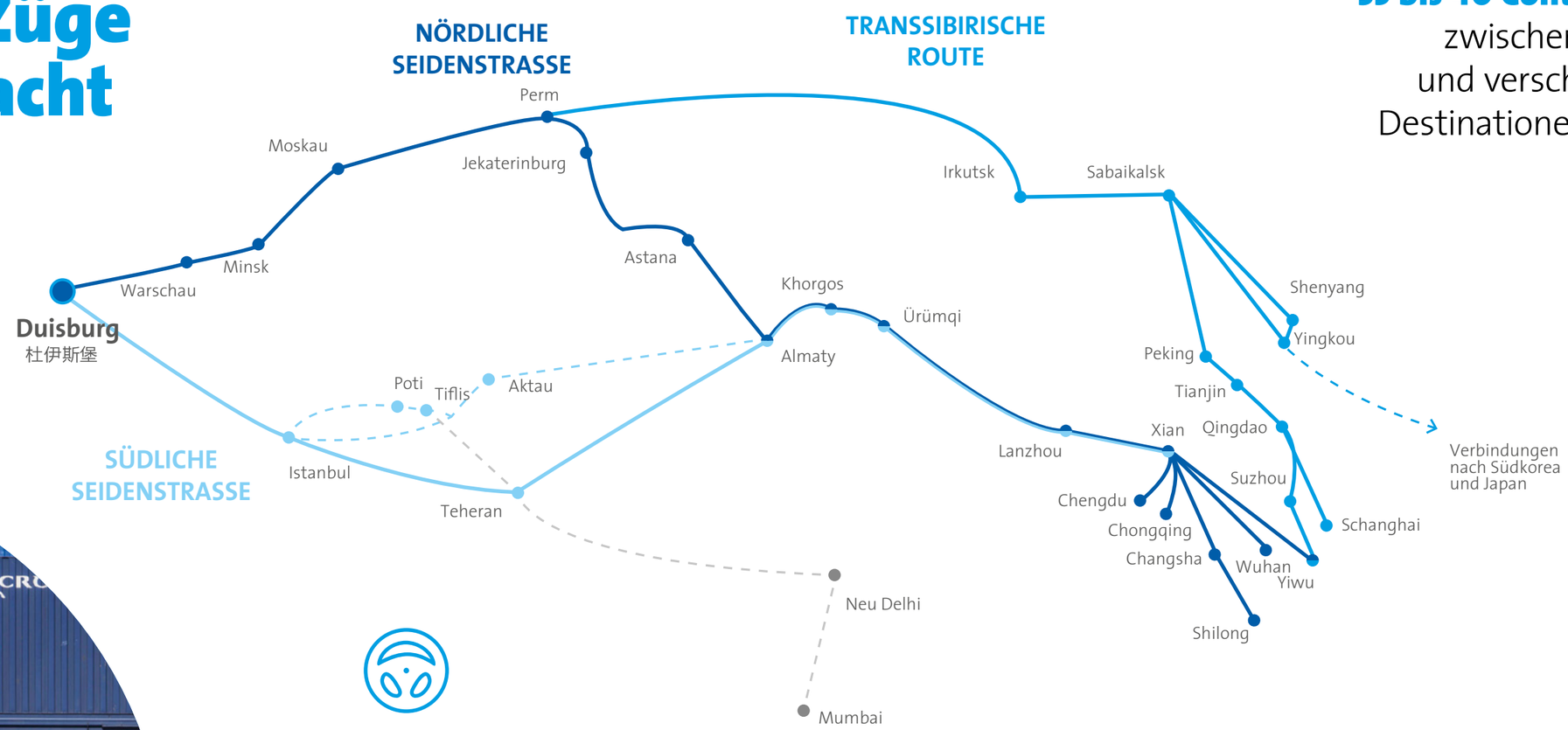
duisport ist in den letzten Jahren strategische Kooperationen mit den führenden Transport- und Logistikunternehmen Chinas eingegangen, um die Wertschöpfungs- und Prozessketten effizient und wettbewerbsfähig abbilden zu können. So hat beispielsweise auch eine Wirtschaftsreise mit NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst durch Chongqing und Chengdu, Hauptstadt der NRW-Partnerprovinz Sichuan, stattgefunden.

Im Beisein von NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (hintere Reihe, 2. v. l.) sowie der Vize-Bürgermeisterin der Stadt Chongqing, Frau Yuqin Pan, unterzeichnete duisport-Vorstandsvorsitzender Erich Staake (Reihe vorne, 1. v. l.) mit Herrn Lim Chin Chuan (Reihe vorne, 2. v. l.) vom Terminalbetreiber PSA eine Kooperationsvereinbarung zur Entwicklung multimodaler Logistikplattformen.

2014 bis 2019: Zahl der Züge verzehnfacht

Während auf der „Neuen Seidenstraße“ 2014 rund vier Züge wöchentlich zwischen Europa und China verkehrten, sind es heute bereits fast zehnmal so viele. Tendenz weiter steigend.

Wöchentlich verkehren **35 bis 40 Containerzüge** zwischen Duisburg und verschiedensten Destinationen in China.



Autoteile-Reisezug

Die Vorteile des Landweges von und nach China nutzt u. a. auch die Automobilindustrie. Egal ob Komplettwagen oder Fahrzeugkomponenten – diese werden per Schiene über die transkontinentalen Verbindungen transportiert.

Inzwischen werden im Chinaverkehr pro Jahr Container von rund **130.000 TEU** im Duisburger Hafen umgeschlagen. Und auf die Rhein-Ruhr-Region um Duisburg entfallen etwa **30 Prozent aller Lieferungen**, die von China aus per Bahn nach Europa unterwegs sind.

„Mit Blick auf zukünftige Optionen engagieren wir uns (...) seit Anbeginn bei der **Entwicklung und Optimierung der neuen Handelswege** – und dies liegt im Interesse der regionalen, nationalen und europäischen Wirtschaft.“

Erich Staake
Vorsitzender des Vorstandes
der Duisburger Hafen AG

Als Partner auf Augenhöhe arbeitet duisport zur Entwicklung der Chinaverkehre u. a. mit großen Logistikakteuren wie der COSCO SHIPPING Group.

Rhein-Ruhr mit duisport vorn

Die Entwicklung der Landbrücke, die als „Neue Seidenstraße“ inzwischen zur medialen Marke wurde, ist noch lange nicht vollendet. Wichtigstes Zwischenresultat 2018/19 bleibt allerdings: duisport hat seine Position als zentrale mitteleuropäische Logistikdrehscheibe am nördlichen Ende dieser Seidenstraße ausgebaut. Inzwischen werden im Chinaverkehr pro Jahr Container von rund 130.000 TEU in Duisburg umgeschlagen, wöchentlich rollen 35 bis 40 Containerzüge an und wieder ab. Und auf die Rhein-Ruhr-Region um Duisburg entfallen etwa 30 Prozent aller Lieferungen, die von China aus per Bahn nach Europa unterwegs sind.

Im Interesse Europas

duisport sieht die ungelösten geo- und handelspolitischen Fragen, die mit dem Seidenstraßen-Projekt und der nahezu weltumspannenden Strategie „One Belt, One Road“ verbunden sind. Erich Staake: „Diese Fragen zu beantworten bleibt bislang ungelöste Aufgabe der Politik. Mit Blick auf zukünftige Optionen engagieren wir uns aber seit Anbeginn bei der Entwicklung und Optimierung der neuen Handelswege – und dies liegt im Interesse der regionalen, nationalen und europäischen Wirtschaft.“

duisport sei deshalb als Partner auf Augenhöhe verbunden mit allen chinesischen Industrieregionen, die für die Chinaverkehre Bedeutung besitzen, ebenso mit zentralen Logistikakteuren wie China Merchants und COSCO SHIPPING.

AN DER ENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT DES INDUSTRIE- UND LOGISTIKPARKS **GREAT STONE** IST DUISPORT SEIT ANFANG 2018 MIT EINER MINDERHEITS-BETEILIGUNG BETEILIGT.

GREAT STONE

Auf einem insgesamt über 90 Hektar großen Logistikareal entsteht auf 30 Hektar ein bimodales Terminal mit einer jährlichen Umschlagkapazität von zunächst maximal 180.000 Standardcontainern (TEU). Diese kann bei Bedarf auf bis zu 500.000 TEU erhöht werden. Die weitere Fläche von 50 Hektar wird für die Ansiedlung von Logistikunternehmen genutzt. Der Baubeginn für das Railterminal ist Anfang 2020, die Inbetriebnahme 2021 geplant.

Strategischer Knotenpunkt in Minsk

Zielrichtung und Wirkungsweise dieser Strategie werden sichtbar an der Entwicklung des weltgrößten Industrie- und Logistikparks „Great Stone“ an der polnisch-weißrussischen Grenze bei Minsk.

Boardmeeting „Great Stone Industrial Park“ in Minsk.

Neue Entwicklungen unterwegs

Entlang der „Neuen Seidenstraße“ wurden unterdessen weitere neue Fakten geschaffen. So erwarb das chinesische Unternehmen COSCO den Hafen von Piräus, der seitdem bedeutende Wachstumsergebnisse präsentiert. Weitere Standbeine der neuen Strategie werden von chinesischer Seite u. a. in den Häfen von Triest und Valencia entwickelt.

V. l. n. r.: Du Baozhong (Geschäftsführer, China Merchants China-Belarus Commerce & Logistics Corporation, CJSC), Erich Staake (Vorstandsvorsitzender, Duisburger Hafen AG), Vladimir Morozov (Leiter der Belarusian Railways, State Enterprise Belarusian Railways) und Michail Stahlhut (Geschäftsführer, Hupac SA).

Am Ende steht eine Belebung des Güterumschlags am Mittelmeer. Dies wird die maritimen Transportströme in Richtung der Nordseehäfen reduzieren. Gesucht sind daher neue, stabile Bahnverbindungen in der Süd-Nord-Richtung. Und auch da hat sich duisport bereits in den vergangenen Jahren positioniert – beispielsweise durch einen Partnerschaftsvertrag mit dem Hafen Triest.

UNSERE RESPEKTVOLLE PARTNERSCHAFT MIT DEM DUISBURGER HAFEN

Staatspräsident Xi Jinping hat durch seinen Besuch im Jahre 2014 die Bedeutung des Duisburger Hafens innerhalb der weltweit angelegten „Belt and Road Initiative“ mit Nachdruck unterstrichen. Der weltweit größte Binnenhafen in Duisburg ist bereits seit 2011 Start- und Zielpunkt der zwischen verschiedenen Destinationen in China und Europa verkehrenden Güterzüge. Der Duisburger Hafen verdankt seine herausragende Rolle im Handel mit unserem Land seiner zentraleuropäischen Drehscheibenfunktion für die transkontinentalen Landverbindungen.

WU KEN, AUSSERORDENTLICHER UND BEVOLLMÄCHTIGTER BOTSCHAFTER DER VOLKSREPUBLIK CHINA IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Inzwischen verkehren wöchentlich fast 40 Güterzüge zwischen Duisburg und einem Dutzend Zielen in China. Fast ein Drittel des gesamten Handels über die Schiene zwischen China und Europa werden über den Duisburger Hafen abgewickelt.

Zudem wurde jüngst zwischen Vertretern von duisport und unserer Industriemetropole Chongqing die Kooperation bei gemeinsamen Projekten im Rahmen der „Belt and Road Initiative“ vereinbart. Mit dem Unternehmen Yuxinou, das den Schienengüterverkehr der Chinazüge von und nach Chongqing organisiert, wurde die Zusammenarbeit intensiviert. Das zeigt, wie gut und vertrauensvoll, vom gegenseitigen Respekt getragen, die Beziehung zwischen China und duisport ist.

Wir hoffen, dass duisport weiterhin die dynamische Entwicklung Chinas mit Tatkraft begleiten und einen größeren Beitrag dazu leisten kann. Wir haben großes Interesse daran, die traditionell gute Kooperation zwischen China und Deutschland zum Wohle unserer beiden Volkswirtschaften und aller Länder entlang der Seidenstraße weiter auszubauen.“

Wu Ken
Außerordentlicher und
bevollmächtigter Botschafter
der Volksrepublik China in
der Bundesrepublik Deutschland

Der hell erleuchtete duisport-Stand war erneut Treffpunkt der führenden Logistiker aus aller Welt auf der transport logistic 2019 in München.

Netzwerkmanagement auf internationalen Messen

Das direkte Gespräch ist unverzichtbar, um unter Geschäftsleuten Vertrauen aufzubauen, oder um es neu zu festigen. duisport widmet sich dieser Aufgabe wegen der zunehmend notwendigen internationalen Ausrichtung immer wieder in enger Zusammenarbeit mit seinen Kunden und Partnern auf ausgewählten Leitmessen.

Zu diesen gehört eindeutig die CIIE (China International Import Expo) in Schanghai. Bei dem Ereignis handelt es sich um die weltgrößte Handelsmesse. Sie fand erstmalig im vergangenen November statt. duisport war vom 5. bis 10. November dort vertreten und fand starkes Interesse bei Fachbesuchern aus der internationalen Industrie und Logistik.

Ein weiterer zentraler Messeauftritt war in diesem Jahr die transport logistic in München. Dort vereinbarten duisport und das Schweizer Unternehmen Hupac Intermodal als eines der größten Betreiber internationaler intermodaler Transportnetze, das Maasvlakte-Terminal in Rotterdam durch ein mehrmals täglich verkehrendes Shuttle-System besser anzubinden. Dadurch wird der Duisburger Hafen als Gateway für den Weitertransport der maritimen Frachten aus Rotterdam innerhalb Europas gestärkt.

Überdies werden duisport und Hupac zur Optimierung ihrer Aktivitäten im Rahmen der „Belt and Road Initiative“ verstärkt kooperieren. So werden beide Partner gemeinsam Terminals entlang der Seidenstraße entwickeln und an Lösungen zur Reduzierung der Fahrtzeiten der Chinazüge arbeiten.

„LogistiKids“ ist ein Gemeinschaftsprojekt von IHK NRW und dem Kompetenznetz Logistik.NRW unter der Schirmherrschaft von Andreas Pinkwart, NRW-Wirtschaftsminister. Zu den Sponsoren zählt unter anderen auch der Duisburger Hafen.

Markus Bangen, Mitglied des Vorstandes der Duisburger Hafen AG, im Gespräch mit rund 80 Schülerinnen und Schülern beim „Dialog mit der Jugend“, einer vom Initiativkreis Ruhr (IR) initiierten Veranstaltungsreihe Anfang März 2019.

REGIONALE FÖRDERPROJEKTE

duisport hilft

duisport hat im abgelaufenen Geschäftsjahr 46 soziale und kulturelle Projekte in der Rhein-Ruhr-Region unterstützt. Dadurch wollen wir einen Beitrag für den Zusammenhalt der Zivilgesellschaft leisten.

So wurde beispielsweise die Duisburger Tafel beim Wiederaufbau ihrer durch einen Brand zerstörten Essensausgabe für Bedürftige unterstützt. duisport war Hauptsponsor des Serenadenkonzertes an der Duisburger Regattabahn. Weitere Hilfen erhielten unter anderem der Duisburger Zoo, die cubus Kunsthalle, das Ruhrorter Schifferkinderheim, der Stadtsportbund sowie der Ideenwettbewerb „LogistiKids“, der Vorschul- und Grundschulkindern spielerisch die Logistik näherbringt.

Um die Sicherheit von Radfahrern zu erhöhen, wurden mit duisport-Unterstützung Verkehrsspiegel an gefährlichen Kreuzungen im hafennahen Bereich installiert. Dadurch soll der tote Winkel für Lkw-Fahrer beim Abbiegen vermieden werden.

Inhaltsverzeichnis

Konzernlagebericht **72**
I. Grundlagen des Konzerns 72
II. Wirtschaftsbericht 72
1. Rahmenbedingungen 72
2. Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 73
2.1 Geschäftssegment Infra- und Suprastruktur 76
2.2 Geschäftssegment Logistische Dienstleistungen 77
2.3 Geschäftssegment Verpackungslogistik 81
2.4 Geschäftssegment Kontraktlogistik 83
2.5 Beteiligungen 84
2.6 Investitionen 84
2.7 Mitarbeiter 85
2.8 Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf 86
III. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht 87
1. Risiko- und Chancenbericht 87
2. Gesamtaussage zur Chancen- und Risikolage 88
3. Prognose 89
IV. Nachhaltigkeit 90
V. Erklärung gemäß § 312 Abs. 3 AktG 91

Jahresabschluss **94**
Duisburger Hafen Konzern 94
Duisburger Hafen Aktiengesellschaft 106
Konzernanhang und Anhang 114
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 144
Gesellschafter 148

Bildnachweis und Quellenangaben **150**

Impressum **152**

Hafenplan **153**

Konzernlagebericht

I. GRUNDLAGEN DES KONZERNS

Die Duisburger Hafen AG (duisport) ist die Eigentums- und Managementgesellschaft des Duisburger Hafens und Konzernobergesellschaft der duisport-Gruppe (duisport-Gruppe). Als führende Logistikdrehscheibe in Zentraleuropa und Gateway zu den europäischen Märkten vernetzt der weltweit größte Binnenhafen effizient und multimodal internationale Güterverkehre. Die Kombination von vorteilhafter geografischer Lage, guten Standortbedingungen und einem umfassenden logistischen Know-how bilden dabei die Grundlage, auf der die duisport-Gruppe als Partner der Industrie- und Logistikwirtschaft eigene Beiträge zur Optimierung von Transportketten von Industrie und Handel leistet.

Das umfassende Dienstleistungsangebot der Unternehmensgruppe mit ihren bisherigen Geschäftsbereichen „Infra- und Suprastruktur“, „Logistische Dienstleistungen“, „Verpackungslogistik“ reicht von einem individuellen Ansiedlungsmanagement über die Entwicklung von integrierten Hafen- und Logistikkonzepten sowie intermodalen Transportdienstleistungen bis hin zu spezialisierten Industriegüterverpackungs- und Consultingleistungen.

In 2018 kam durch den Erwerb der Bohnen Logistik-Gruppe Ende 2017 der Geschäftsbereich „Kontraktlogistik“ hinzu, der in erster Linie kundenspezifische Logistikdienstleistungen erbringt.

duisport sowie die im Hafen ansässigen Unternehmen und Logistikfirmen beschäftigen heute – direkt und indirekt – annähernd 50.000 Menschen, Tendenz steigend, was die Relevanz und wirtschaftliche Bedeutung von duisport für die Stadt Duisburg deutlich unterstreicht.

Die Beteiligungsverwaltungsgesellschaft des Landes Nordrhein-Westfalen mbH hält zwei Drittel der Anteile an der Gesellschaft. Ein Drittel der Anteile hält die Stadt Duisburg.

II. WIRTSCHAFTSBERICHT

1. Rahmenbedingungen

Nach Berechnungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) lag das geschätzte globale Wirtschaftswachstum 2018 bei 3,7 %. Dies entspricht einem marginalen Rückgang von 0,1 % im Vergleich zum Jahr 2017. Das globale Wachstum wurde im Jahr 2018 positiv von den ökonomischen Entwicklungen in Asien und den Schwellenländern beeinflusst, welche die im globalen Vergleich geringe Entwicklung in den USA sowie in Europa ausgleichen konnte. Im Euroraum nahm das wirtschaftliche Wachstum im Vergleich zu 2017 um 0,4 Prozentpunkte auf 1,8 % ab. Die Volkswirtschaften China und Indien sind mit einem jeweiligen Wachstum von 6,6 % bzw. 7,3 % weiterhin die globalen Treiber.[1]

Trotz geopolitischer Unsicherheiten entwickelte sich die Wirtschaft im Vorjahresvergleich somit positiv, was sich auch auf den Außenhandel auswirkte. Politische Unsicherheiten für die Weltwirtschaft waren in 2018 weiterhin insbesondere der Brexit, die politische Lage der USA sowie die angespannte innenpolitische Lage in der Türkei.

Die Entwicklung der deutschen Wirtschaft hat sich gegenüber 2017 abgeschwächt. Laut Statistischem Bundesamt ist das Bruttoinlandsprodukt – preisbereinigt – im Jahr 2018 um 1,5 % gestiegen. Im Vorjahr lag die Wachstumsrate noch bei 2,2 %. Positive Wachstumsimpulse kamen 2018 vor allem aus dem Inland: Sowohl die privaten als auch die staatlichen Konsumausgaben waren höher als im Vorjahr. Die deutschen Ausfuhren stiegen zwar auch in 2018 um 2,4 %, damit aber nicht mehr in dem Maße wie in den Vorjahren. Gleichzeitig nahmen die Importe im gleichen Zeitraum um +3,4 % zu.[2]

Der Güterverkehr auf den deutschen Wasserstraßen hat 2018 trotz des lang anhaltenden Niedrigwassers im Sommer leicht zugelegt. Das Transportaufkommen stieg gegenüber 2017 um +2,0 %.[3]

2. Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Konzernabschluss

Ertragslage

Die duisport-Gruppe konnte ihre Umsätze[4] zuzüglich der Umsatzerlöse aus nichtkonsolidierten strategischen Beteiligungen von 249,7 Mio. Euro im Vorjahr auf 278,5 Mio. Euro im Berichtsjahr (davon Umsatzerlöse aus den nicht konsolidierten strategischen Beteiligungen 26,9 Mio. Euro) steigern und liegt somit oberhalb des für 2018 prognostizierten Korridors von 260 bis 275 Mio. Euro.

Das EBITDA[5] verbesserte sich 2018 abermals auf nunmehr 43,1 Mio. Euro (2017: 40,5 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Steuern liegt bei 21,2 Mio. Euro und somit leicht unterhalb des Vorjahreswert von 22,0 Mio. Euro. Die Prognose des Vorjahres, ein stabiles Ergebnis erzielen zu wollen, wurde damit erfüllt.

Die Entwicklung der Gruppenkennzahlen im Vergleich zum Vorjahr ist beeinflusst durch die erstmalige Einbeziehung der Bohnen Logistik-Gruppe in den Konzernabschluss von duisport.

Unter Berücksichtigung des Effekts aus der erstmaligen Einbeziehung der Bohnen Logistik-Gruppe sind die Umsätze[4] um 13,0 % gestiegen und betragen 251,6 Mio. EUR.

Die Konzernbetriebsaufwendungen sind im Verhältnis zum Umsatz[4] überproportional um 16,1 % gestiegen. Ursächlich hierfür ist insbesondere die Zunahme des Personalaufwands auf 60,5 Mio. EUR. Hier spiegeln sich zum einen die Erstkonsolidierung der Bohnen Logistik-Gruppe mit rund 200 Mitarbeitern sowie Neueinstellungen bei anderen Konzerngesellschaften wider. Letztere waren notwendig, um für zukünftige Projekte personell adäquat gerüstet zu sein. Zum anderen trugen höhere Zuführungen zu Pensionsrückstellungen aufgrund der Anpassung der Sterbetafeln zu diesem Effekt bei. Der Anstieg der Abschreibungen beruht auf dem gestiegenen Investitionsvolumen im Vorjahr. Der überproportionale Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist im Wesentlichen auf die erstmalige Einbeziehung der Bohnen-Gruppe zurückzuführen. Gleichzeitig stiegen die Materialaufwendungen unterproportional zu dem Anstieg des Umsatzes, bedingt durch die erstmalige Einbeziehung der Bohnen Logistik-Gruppe, die Umsatzerlöse mit niedrigem Materialeinsatz erzielt. Der Rückgang der sonstigen Steuern beruht auf den Erlass von Grundsteuer für zwei Jahre.

278,5 Mio. Euro

betrug der Umsatz der duisport-Gruppe im Berichtsjahr 2018.

[1] IMF World Economic Outlook Update, Januar 2019.
[2] Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 018, 15.01.2019.
[3] www.dvz.de vom 5. Oktober 2018.
[4] Umsatzerlöse inklusive der aktivierten Eigenleistungen und der Bestandsveränderungen der duisport-Gruppe.
[5] Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf Goodwill und andere Vermögenswerte.

Das Finanzergebnis ist neben dem weiterhin niedrigen Zinsniveau auch durch neutrale Zinserträge im Zusammenhang mit der Abzinsung langfristiger Rückstellungen beeinflusst. Kredittilgungen im Vor- und Geschäftsjahr und geringere Aufwendungen für die Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen führten zum Rückgang der Zinsaufwendungen.

Im Geschäftssegment **Infra- und Suprastruktur** erzielte die duisport-Gruppe Umsätze[4] in Höhe von 56,9 Mio. Euro (2017: 50,7 Mio. Euro). Dieser deutliche Anstieg resultierte in erster Linie aus Neuverpachtungen sowie Pachtzinsrevisionen bei bestehenden Verträgen.

Im Geschäftssegment **Logistische Dienstleistungen** sanken die Umsätze[4] im Jahr 2018 um 1,7 % auf 74,5 Mio. Euro (2017: 75,8 Mio. Euro). Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren insbesondere der Bereich Spedition der duisport agency GmbH sowie die duisport rail GmbH.

Das Geschäftssegment **Verpackungslogistik** erreichte 2018 ein Umsatzvolumen[4] von 93,6 Mio. Euro. Dies entspricht einer Steigerung zum Vorjahr von 6,6 Mio. Euro, die in erster Linie aus dem deutlich gestiegenen Geschäftsumfang der duisport packing logistics GmbH aufgrund von Neugeschäften resultiert.

Das neue Geschäftssegment **Kontraktlogistik** erzielte Umsatzerlöse[4] in Höhe von 24,4 Mio. Euro und erreichte damit das prognostizierte Niveau.

Umsatz[4], EBITDA und das Ergebnis vor Steuern sind die finanziellen Leistungsindikatoren des Konzerns.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme der duisport-Gruppe stieg im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der Erstkonsolidierung der Bohnen-Gruppe deutlich von 368,8 Mio. Euro auf 387,5 Mio. Euro.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat die duisport-Gruppe 20,0 Mio. Euro (2017: 34,3 Mio. Euro) an Sach- und Finanzinvestitionen getätigt. Diese beinhalten im Wesentlichen Investitionen in das Projekt LP VI in Walsum sowie in die bauliche Erweiterung einer Hafenanlage.

Weitere finanzielle Mittel in Höhe von 9,5 Mio. Euro (2017: 8,3 Mio. Euro) wurden 2018 für Instandhaltungen zum Erhalt der Leistungsfähigkeit der Infra- und Suprastruktur des Duisburger Hafens verwendet.

Damit wurden 2018 insgesamt 29,5 Mio. Euro an finanziellen Mitteln investiert.

24,4 Mio. Euro

Umsatzerlöse[4] erzielte das neue Geschäftssegment Kontraktlogistik.

[4] Umsatzerlöse inklusive der aktivierten Eigenleistungen und der Bestandsveränderungen der duisport-Gruppe.

Die Zentrale der duisport-Gruppe in Duisburg-Ruhrort.

Im Infrastrukturgeschäft sind Aktiva überwiegend als Anlagevermögen, wie Grundstücke, Gebäude oder Hafeninfrastruktur, langfristig gebunden. Die Anlagenintensität sank vor dem Hintergrund der gestiegenen Bilanzsumme jedoch von 84,4 % auf 80,6 %.

Das Umlaufvermögen ist in 2018 auf 74,8 Mio. Euro (2017: 57,0 Mio. Euro) angewachsen. Neben gestiegenen Guthaben bei Kreditinstituten ist der Anstieg auch hier im Wesentlichen auf die erstmalige Einbeziehung der Bohnen Logistik-Gruppe in den Konzernabschluss zurückzuführen.

Die Eigenkapitalquote der duisport-Gruppe lag am 31. Dezember 2018 bei unveränderten 39,6 % (31. Dezember 2017: 39,6 %).

Der Rückgang der Rückstellungen resultiert überwiegend aus Inanspruchnahmen und Bewertungsanpassungen im Bereich der sonstigen Rückstellungen.

Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 135,4 Mio. Euro auf 146,8 Mio. Euro. Unter Einbeziehung der Guthaben bei Kreditinstituten stiegen die Nettobankverbindlichkeiten um 9,2 Mio. Euro an. Auch dies ist maßgeblich auf die Finanzierung der Gesellschaften des neuen Geschäftsbereichs Kontraktlogistik zurückzuführen.

Finanzlage

Die dem Darlehensbestand der duisport-Gruppe zugrunde liegenden Kreditkonditionen sind verglichen mit dem Vorjahr nahezu unverändert.

Die Kapitalflussrechnung zeigt, dass der positive Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von 17,9 Mio. Euro zusammen mit einem Großteil der zum Vorjahrsstichtag vorhandenen liquiden Mittel zur Deckung der Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit in Höhe von 17,1 Mio. Euro sowie der Finanzierungstätigkeit in Höhe von 2,9 Mio. Euro verwendet wurde.

Jahresabschluss

Ertragslage

Die Umsatzerlöse im Einzelabschluss der Duisburger Hafen AG liegen mit 43,1 Mio. Euro um 2,4 Mio. Euro über dem Vorjahr und damit innerhalb des im Vorjahr prognostizierten Korridors von 40 bis 45 Mio. Euro. Das Vorsteuerergebnis liegt mit 11,9 Mio. Euro über dem im Vorjahr erzielten Niveau und somit auch über dem im Vorjahr prognostizierten Wert. Die finanziellen Leistungsindikatoren konnten somit im Vergleich zum Plan und Vorjahr übertroffen werden.

Der Umsatzanstieg resultiert in erster Linie aus höheren Pachterlösen sowie dem Zuwachs bei den konzerninternen Dienstleistungen.

Das Betriebsergebnis bewegt sich mit 2,4 Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahres (2,5 Mio. EUR). Dabei werden höhere sonstige betriebliche Erträge, die insbesondere auf Ertragszuschüsse für die Sanierung von Deichen zurückzuführen sind, durch gestiegene Personalaufwendungen aufgrund einer höheren Mitarbeiteranzahl und Gehaltserhöhungen sowie höheren Zuführungen bei den Pensionsrückstellungen kompensiert. Die Abschreibungen stiegen aufgrund einer vorgenommenen Festwertabschreibung auf eine Hafenanlage und des Anfang des Geschäftsjahres fertiggestellten Logistikzentrums, während die sonstigen betrieblichen Aufwendungen nahezu auf Vorjahresniveau verblieben. Das Finanzergebnis verbesserte sich aufgrund von höheren Beteiligungserträgen sowie der gesunkenen Zinsaufwendungen infolge des weiterhin niedrigen Zinsniveaus.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme erhöhte sich im Einzelabschluss der Duisburger Hafen AG um rund 18 Mio. EUR. Dies ist auf der Aktivseite neben dem Anstieg des Anlagevermögens in erster Linie auf gestiegene Forderungen gegen verbundene Unternehmen im Zusammenhang mit der Finanzierungsfunktion der Muttergesellschaft im Konzern zurückzuführen. Ausschlaggebend war hier insbesondere die Einbindung der Gesellschaften der Bohnen Logistik-Gruppe in das konzerninterne Cashpooling. Korrespondierend hierzu stiegen auf der Passivseite die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten an. Die Eigenkapitalquote im Jahresabschluss der Duisburger Hafen AG befindet sich mit 38,9 % weiterhin auf dem hohen Niveau des Vorjahres (2017: 38,6 %).

Die Finanzierung der Gesellschaft selbst sowie die Wahrnehmung der konzerninternen Finanzierungsfunktion sind über bestehende Darlehenslinien und langfristige Darlehensverträge bei mehreren Kreditinstituten sichergestellt.

2.1 Geschäftssegment Infra- und Suprastruktur

Das Geschäftssegment Infra- und Suprastruktur beinhaltet die Verpachtungen von Gewerbe- und Industrieflächen sowie die Vermietung von Hallenflächen und weiteren Suprastruktureinrichtungen.

Innerhalb des Geschäftssegments wurden im Geschäftsbereich Infrastruktur in 2018 Umsätze aus der Verpachtung von Gewerbe- und Industrieflächen in Höhe von 29,3 Mio. Euro[4] (2017: 28,2 Mio. Euro) erzielt.

Die **Duisburger Hafen AG** und die **Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH (HDR)** haben in 2018 insgesamt rund 222.840 m² Fläche vermarktet. Im 1. Quartal 2018 wurde von der **logport ruhr GmbH** der Kaufvertrag über die rund 290.000 m² große Projektfläche auf dem Areal logport V in Oberhausen mit dem Investor EDEKA unterzeichnet. EDEKA Rhein-Ruhr wird hier ein neues, zentrales Auslieferungslager für EDEKA-, Marktkauf- und Trinkgut-Märkte in der Rhein-Ruhr-Region mit rund 1.500 Arbeitsplätzen errichten.

Auf der Schrottinsel in Duisburg-Ruhrort konnte für eine frühere Kohlenlagerfläche im Umfang von rund 35.000 m² ein Nachfolgenutzer aus der Recyclingbranche gefunden werden. In Duisburg-Hohenbudberg siedelte sich auf einer Fläche von rund 9.900 m² ein Unternehmen aus dem Trailer-Service-Bereich an, das einen professionellen Reinigungs- und Reparaturservice insbesondere für Trailer an den Logistikstandorten logport I + III anbietet. Rund 121.300 m² der vermarkteten Flächen betreffen Grundstücke, für die im Rahmen eines Pächterwechsels eine Anschlussvermarktung realisiert werden konnte.

Der Umsatz im Geschäftsbereich Suprastruktur setzt sich aus der Vermietung von Hallenflächen sowie weiteren Suprastruktur-Einrichtungen für logistische Zwecke zusammen. Er lag im Jahr 2018 bei 26,1 Mio. Euro[4] und damit deutlich über dem Niveau des Vorjahres von 22,5 Mio. Euro.

Die Umsätze resultieren im Wesentlichen aus der Vermietung von Hallen- und Büroflächen. Kundenseitige Nebenkostenvorauszahlungen und -pauschalen in Bezug auf die Mietverhältnisse wurden 2018 an die aktuelle Kostenentwicklung angepasst. Im Rahmen von Indexveränderungen wurden Mieten entsprechend angeglichen.

Mit dem ehemaligen Startup „flaschenpost“ hat 2018 ein zukunftsorientiertes Unternehmen mit neuen Ansätzen und besonderem Service in der Getränkelogistik im Freihafen in Duisburg-Ruhrort ein neues Logistikzentrum eröffnet.

Insgesamt stehen im Duisburger Hafen über 2 Mio. m² überdachte Lagerflächen zur Verfügung, die von den rund 300 im Hafen ansässigen Unternehmen genutzt werden.

2.2 Geschäftssegment Logistische Dienstleistungen

Das logistische Dienstleistungs-Portfolio der duisport-Gruppe umfasst den Aufbau und die Optimierung von Transportketten sowie die Stärkung der Schienenverkehrs-Drehscheibe duisport. Die erfolgreiche Verknüpfung der Verkehrsträger Lkw, Schiff und Bahn ermöglicht es der duisport-Gruppe, hocheffiziente Transportleistungen im gesamten multimodalen Güterverkehr zu realisieren und diese passgenau auf die Wünsche und Bedürfnisse der Kunden anzupassen. Zahlreiche weitere Komponenten wie beispielsweise die Projektlogistik, aber auch Consulting-Leistungen komplettieren das Angebotsportfolio der duisport-Gruppe auf dem Gebiet der logistischen Dienstleistungen.

Einschließlich der privaten Werkshäfen wurden im gesamten Duisburger Hafen 2018 128 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen (2017: 131 Mio. Tonnen). Die Differenz zum Vorjahr resultiert aus dem umschlagbezogenen Rückgang aller großen Häfen, am stärksten betroffen waren die Gütergruppen Schrott und Eisen/Stahl/NE-Metalle.

In den Häfen der duisport-Gruppe wurde 2018 ein Verkehrsvolumen von 65,3 Mio. Tonnen (2017: 68,3 Mio. Tonnen) bezogen auf die drei Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lkw abgewickelt. Diese Entwicklung steht in einem engen Zusammenhang mit dem im Jahr 2018 lang anhaltenden Niedrigwasser.

2.200.000 m²

überdachte Lagerflächen stehen insgesamt
im Duisburger Hafen zur Verfügung.

[4] Umsatzerlöse inklusive der aktivierten Eigenleistungen und der Bestandsveränderungen der duisport-Gruppe.

Überdies waren weiterhin marktbedingte Rückgänge der Gütergruppe Eisen/Stahl/NE-Metalle sowie geringere Mengen im Kombinierten Verkehr zu verzeichnen, die zu einem Rückgang des Stückgutsegments führten. Auch der Bereich Massengut lag mit Rückgängen bei den Gütergruppen Kohle, Chemische Erzeugnisse und Schrott unter dem Vorjahr und trug damit ebenfalls zu dem rückläufigen Gesamtergebnis bei.

Die Gütertransporte per Schiff gingen im Jahr 2018 folglich auf 14,2 Mio. Tonnen zurück (2017: 15,7 Mio. Tonnen).

Der Eisenbahnverkehr lag mit 18,7 Mio. Tonnen nur knapp unter dem Niveau des Vorjahres (2017: 18,8 Mio. Tonnen). Die Lkw-Verkehre (Vor- und Nachlauf) verzeichneten 2018 ein Umschlagergebnis von 32,3 Mio. Tonnen (2017: 33,8 Mio. Tonnen).

Unter Einbeziehung aller Verkehrsträger konnte der Containerumschlag in den Häfen der duisport-Gruppe im Jahr 2018 mit 4,1 Mio. TEU die Höchstmarke aus dem Vorjahr erneut erreichen. Der schiffs- und bahnseitige Containerumschlag (inkl. Ro-Ro-Güter) ging zwar von 18,2 Mio. Tonnen im Jahr 2017 auf 17,7 Mio. Tonnen in 2018 zurück. Dennoch behält die duisport-Gruppe damit ihre Spitzenposition als zentraleuropäische Logistikdrehscheibe.

Die Kooperation mit chinesischen Unternehmen, die im Rahmen der Seidenstraßen-Initiative „One Belt, One Road“ entstanden ist, wurde im Geschäftsjahr 2018 weiter intensiviert und ausgebaut. Dabei erweisen sich die sog. „Chinazüge“, die wöchentlich bis zu 40-mal zwischen Duisburg und verschiedenen Zielen in China verkehren, als ein Treiber. Duisburg ist als Start- und Zielpunkt der Chinazüge der maßgebliche Güterumschlagplatz in Zentraleuropa für chinesische Waren.

Die **duisport agency GmbH (dpa)** übernimmt als zentrale Marketing- und Vertriebsgesellschaft innerhalb der duisport-Gruppe komplexe Aufgaben als Dienstleistungspartner in allen Transport- und Logistikfragen. Zur Lösung werden sowohl eigene als auch am Standort im Partnerverbund vorhandene logistische Dienstleistungsangebote eingesetzt. Damit leistet die dpa einen entscheidenden Beitrag, um das zuverlässige Hinterland-Netzwerk von duisport zu stärken und weiter auszubauen. In diesem Zusammenhang nutzt die dpa insbesondere auch ihre eigenen Shuttle-Systeme, um für Kunden optimale Logistiklösungen zu realisieren. So wurde im vergangenen Jahr der Antwerpen-Shuttle weiter optimiert, sodass seit September 2018 nun drei international operierende Seehafen-Terminals in Antwerpen an dieses wichtige zentraleuropäische Zugsystem angebunden sind.

Bis zu **40-mal**

verkehren die „Chinazüge“ wöchentlich zwischen Duisburg und verschiedenen Zielen in China.

Im vergangenen Jahr konnte die dpa das bestehende Netzwerk weiter ausbauen und die Hub- und Gateway-Funktion von Duisburg weiter stärken.

Die dpa ist im Duisburger Hafen zentraler Anlaufpunkt bei der Entwicklung und Durchführung von intermodalen Hinterlandverkehren. Im Zuge der effizienten Verflechtung von Verkehrsträgern zu zuverlässigen, kostengünstigen, multimodalen Transportketten integriert sie alle erforderlichen logistischen Dienstleistungen in ihre kundenorientierten Logistikkonzepte.

Nach diesem Prinzip werden seit Anfang 2018 für zwei große Handelsunternehmen kundenspezifische, intermodale Hinterland-Konzepte zur Steuerung der Waren in Bezug auf die Seehäfen Antwerpen und Rotterdam erfolgreich durchgeführt, sodass die Läger dieser Kunden in Duisburg optimal bedient werden können.

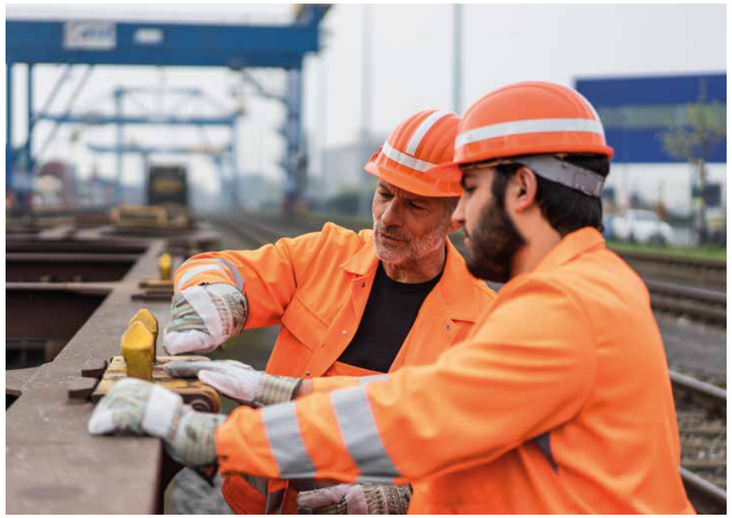
Insgesamt hat die dpa im vergangenen Jahr das bestehende Netzwerk weiter ausgebaut und die Hub- und Gateway-Funktion von Duisburg gestärkt.

Die **dfl duisport facility logistics GmbH (dfl)** fokussiert sich innerhalb des Dienstleistungsportfolios der duisport-Gruppe auf den Geschäftsbereich „Port Logistics“. Hier hat sie ein besonderes Know-how im Bereich des Betriebs von Container- und Massengutterminals aufgebaut.

Seit einigen Jahren beschäftigt sich die dfl intensiv mit der Entwicklung und Implementierung von innovativen Softwarelösungen zur Optimierung der operativen Prozesse von Containerterminals. Dabei liegt der Fokus auf dem Bahnterminal logport III.

Sämtliche Kräne auf insgesamt drei Containerterminals verfügen mittlerweile über ein Crane Management System (CMS) und bieten damit optimale Voraussetzungen zur weiteren Digitalisierung des operativen Terminalbetriebs. Mit dem CMS ist die dfl in der Lage, zahlreiche Funktionen fernzuüberwachen und bis zu 70 % der häufigsten Fehler im Remote Control zu beheben.

Darüber hinaus wurde die Installation eines „Optical Character Recognition” (OCR)-Rail-Gates im Duisburg Hafen erfolgreich abgeschlossen. Weitere eigens entwickelte Software-Module wurden in das OCR-Gate integriert und erweitern die Nutzungsmöglichkeiten. Zusammen



Im Jahr 2018 konnte duisport rail GmbH die lokalen und regionalen Bahnverkehre im Rhein-Ruhr-Gebiet weiter ausbauen.

mit den bereits zuvor kundenseitig installierten OCR-Road-Gates wird damit die vollständige Kontrolle aller ein- und ausfahrenden Ladungseinheiten gewährleistet. Auf dieser Basis wird im Geschäftsjahr 2019 die weitere Digitalisierung aller Terminalprozesse vorangetrieben. Zudem soll mit einem 3-D-Kran-Simulator die Ausbildung der Kranführer optimiert werden.

Die **duisport rail GmbH (dpr)** konnte als öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen die lokalen und regionalen Bahnverkehre im Rhein-Ruhr-Gebiet im Jahr 2018 weiter ausbauen. So ist es in Zusammenarbeit mit der dpa gelungen, im Rahmen eines mehrjährigen Vertrages die Werksverkehre eines bedeutenden Chemieunternehmens im Ruhrgebiet zu übernehmen. Dies ist neben den bereits vor einigen Jahren übernommenen Werksdienstleistungen für einen internationalen Chemie-Konzern in Bergkamen ein weiterer bedeutender Schritt für die dpr hinsichtlich der Abwicklung von Bahndienstleistungen im Chemiebereich. Parallel dazu unterstützt die dpr seit Jahren den internen Bahndienstleister in mehreren Chemieparks im Tagesgeschäft.

Auf Grundlage der bereits erfolgten Zertifizierung durch das Eisenbahnbundesamt als überbetrieblicher Ausbildungsbetrieb hat sich die dpr 2018 zum Maßnahmenträger weiterentwickelt. Dazu hat die dpr im Freihafen in Duisburg-Ruhrort ein Ausbildungszentrum eingerichtet. Hier erfolgt unter Einsatz eines modernen Simulators ein maßgeblicher Teil der Lokführerausbildung. Aufgrund der guten Erfahrungen wird die Ausbildung von Eisenbahnberufen im Betrieb in den kommenden Jahren bei der dpr weiter ausgebaut.

Die **duisport consult GmbH (dpc)** hat als Consulting- und Projektgesellschaft der duisport-Gruppe im Jahr 2018 in erster Linie auf der Nachbarfläche zum Masslog-Terminal das Genehmigungsverfahren sowie die Errichtung der Bodenfundamente für einen Kunden durchgeführt, der dort zukünftig eine Kohletrocknungs- und Kohlemahlanlage betreiben wird. Darüber hinaus übernahm die dpc im Auftrag einer Firma aus dem Bereich Schiffsausrüstung die Planung und Ausführung des Baus des neuen Firmensitzes in Duisburg-Ruhrort.

2.3 Geschäftssegment Verpackungslogistik

Die Maschinen- und Anlagenbauer können mit dem Verlauf des Jahres 2018 zufrieden sein. Neben gut gefüllten Auftragsbüchern konnten Umsatzsteigerungen in der Investitionsgüterindustrie realisiert werden. Allerdings zeichnete sich im Jahr 2018 bereits weltweit eine nachlassende wirtschaftliche Dynamik ab, die voraussichtlich nicht ohne Auswirkung auf die Investitionsgüternachfrage bleiben wird.

Das Geschäftssegment Verpackungslogistik der duisport-Gruppe, das die drei Kernbereiche Verpackung, Logistik und Service umfasst, zählt bei den Spezialverpackungen für die Investitionsgüterindustrie zu den Marktführern in Deutschland. duisports Verpackungslogistik bietet dabei Gesamtlösungen für jede Dimension bis hin zu ganzen Produktionsanlagen und Fabriken an.

Der positive Geschäftsverlauf im Jahr 2018 resultiert aus einer hohen Auslastung aller Standorte sowie dem weiteren Ausbau der Werkslogistiksparte.

Der betriebliche Fokus im Bereich der Verpackungsleistungen lag weiterhin auf einer Optimierung des Ressourcen- und Holzeinsatzes. Darüber hinaus wurde die Vereinfachung und Digitalisierung von Prozessen in der Produktion und beim Verpacken forciert. So konnten u. a. im Zuge der zunehmenden Vernetzung mit den IT-Systemen der Kunden die gemeinsamen Arbeitsplattformen ausgebaut werden. Damit wird die Servicequalität gegenüber dem Kunden auf ein höheres Niveau gehoben.

Die **duisport packing logistics GmbH** konnte ihr Umsatzvolumen in 2018 deutlich steigern. Zurückzuführen ist dies auf die Gewinnung von Neukunden, die Abwicklung von komplexen Großaufträgen sowie die Ausweitung der Aktivitäten im Bereich der Werkslogistik. Allerdings hatte die Gesellschaft im Vergleich zum Vorjahr einen Ergebnisrückgang zu verzeichnen.

Das Umsatzvolumen der duisport packing logistics GmbH konnte in 2018 deutlich gesteigert werden.

An über 20 nationalen und internationalen Standorten bietet die dpl ihr breites Dienstleistungsspektrum an.

Die **dpl Chemnitz GmbH** konnte im Geschäftsjahr 2018 erneut ein stabiles Ergebnis erwirtschaften, das von einer hohen Umsatzrendite geprägt ist. Dabei konnten die Geschäftsbeziehungen zu zahlreichen Kunden weiter ausgebaut werden.

Die Umsatzerlöse der **dpl Weinzierl Verpackungen GmbH** übertrafen 2018 das bereits hohe Niveau des Vorjahres. Dies ist neben einer verbesserten Auftragslage auch auf die Verschmelzung der Gesellschaft mit der Omnipack GmbH zum 1. Januar 2018 zurückzuführen. Der Geschäftsverlauf an den Standorten in Offenbach und Sinzing verlief im Jahr 2018 stabil und entsprach den Erwartungen. Auch am Standort in München lag die Beschäftigung im Rahmen der Inhouse-Logistik für einen Großkunden auf Vorjahresniveau. Am ehemaligen Omnipack-Standort Metzingen konnte ein Sonderprojekt mit einem Kunden aus dem Bereich Kraftwerkstechnik realisiert werden.

Die **Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG** konnte die Umsatzerlöse in 2018 im Vergleich zum Vorjahr steigern und ein stabiles Ergebnis erwirtschaften. Basis hierfür war der weitere Ausbau der Beziehungen zu Bestandskunden.

2.4 Geschäftssegment Kontraktlogistik

Der Geschäftsbereich Kontraktlogistik wurde im Jahr 2018 im Zuge des Erwerbs der Gesellschaften der Bohnen Logistik-Gruppe neu geschaffen. Das Marktpotenzial in diesem Bereich ist in den vergangenen Jahren gestiegen. Um erfolgreich in der Kontraktlogistik tätig zu sein, ist ein tief greifendes Verständnis der jeweiligen Kundenbranche notwendig. Die Bohnen Logistik-Gruppe erfüllt diese spezifischen Anforderungen seiner Kunden seit vielen Jahren sehr erfolgreich. Diese stehen momentan vor einschneidenden Veränderungen, insbesondere durch die Weiterentwicklung von Industrie 4.0. Hier setzt die Kontraktlogistik der duisport-Gruppe an, indem sie in den Bereichen Digitalisierung oder Supply-Chain-Optimierung einen signifikanten Mehrwert bietet.

Der Geschäftsverlauf der Bohnen Logistik-Gruppe wurde 2018 durch einen lang anhaltenden Bahnstreik in Frankreich belastet. Dieser stellte eine enorme Herausforderung dar, auch im Hinblick auf entsprechende Transportalternativen. Trotz dieser Restriktionen hat Bohnen die Anforderungen der betroffenen Kunden aus der Lebensmittelbranche in allen Belangen erfüllen können.

Im Zuge der Modifizierung des Versorgungsumfangs eines Kunden, der zu den führenden Anbietern von Waschraumhygienelösungen und Textilserviceleistungen zählt, wurden die operativen Prozesse angepasst und optimiert.

Die Transportdienstleistungen von Bohnen stellen ein weiteres wichtiges Geschäftsfeld dar. Durch den eigenen Fuhrpark einschließlich eigener Disposition können den Kunden in Verbindung mit dem Warehousing entsprechende Dienstleistungen angeboten werden.

duisport hat das in dritter Generation geführte, mittelständische Unternehmen mit Sitz im niederrheinischen Niederkrüchten im Zusammenhang mit einer Nachfolgeregelung erworben.

2.5 Beteiligungen

Die duisport-Gruppe hielt im Geschäftsjahr 2018 Beteiligungen an verschiedenen Betreibergesellschaften von Terminals im Bereich Containerumschlag, Kombinierter Verkehr und Importkohleumschlag sowie einem Verpackungsunternehmen in Frankreich.

Zudem forciert sie über die Beteiligung an der logport ruhr GmbH die Entwicklung und Vermarktung von Logistikarealen und -immobilien im Ruhrgebiet.

Darüber hinaus bestehen Gemeinschaftsunternehmen mit Partnern aus Industrie und Wirtschaft zum weiteren Ausbau strategischer Geschäftsfelder.

2.6 Investitionen

Der Duisburger Hafen zählt zu den tragenden Säulen der Wirtschaftsstruktur und des Arbeitsmarktes in der Rhein-Ruhr-Region.

Durch die jüngsten Ansiedlungen von Amazon und flaschenpost werden im Duisburger Hafen zahlreiche neue Arbeitsplätze geschaffen. Entsprechend der jüngsten Studie des Berliner Marktforschungsinstituts Regionomica ist die Anzahl der direkt und indirekt Beschäftigten im Duisburger Hafen im Jahr 2017 auf rund 46.500 gestiegen. Gegenüber dem letzten Untersuchungszeitraum (2015) bedeutet dies einen Zuwachs von rund 2,7 %.

Auch die Zahl der direkt vom Hafen abhängig Beschäftigten ist ausgehend von 2015 von 18.420 auf 19.570 Personen in 2017 gestiegen. Das entspricht einer Steigerung von rund 6,2 %. In der Studie wird davon ausgegangen, dass der Beschäftigungseffekt im Zuge von logport V in Oberhausen mit über 1.000 prognostizierten Arbeitsplätzen sowie in Anbetracht der begonnenen Erschließung von logport VI in Duisburg-Walsum weiter zunehmen wird. Mit rund Milliarden Euro ist die auf den Hafen zurückzuführende Wertschöpfung um rund 280 Mio. Euro gestiegen. Die Stadt Duisburg profitierte davon überproportional mit rund 200 Millionen Euro.

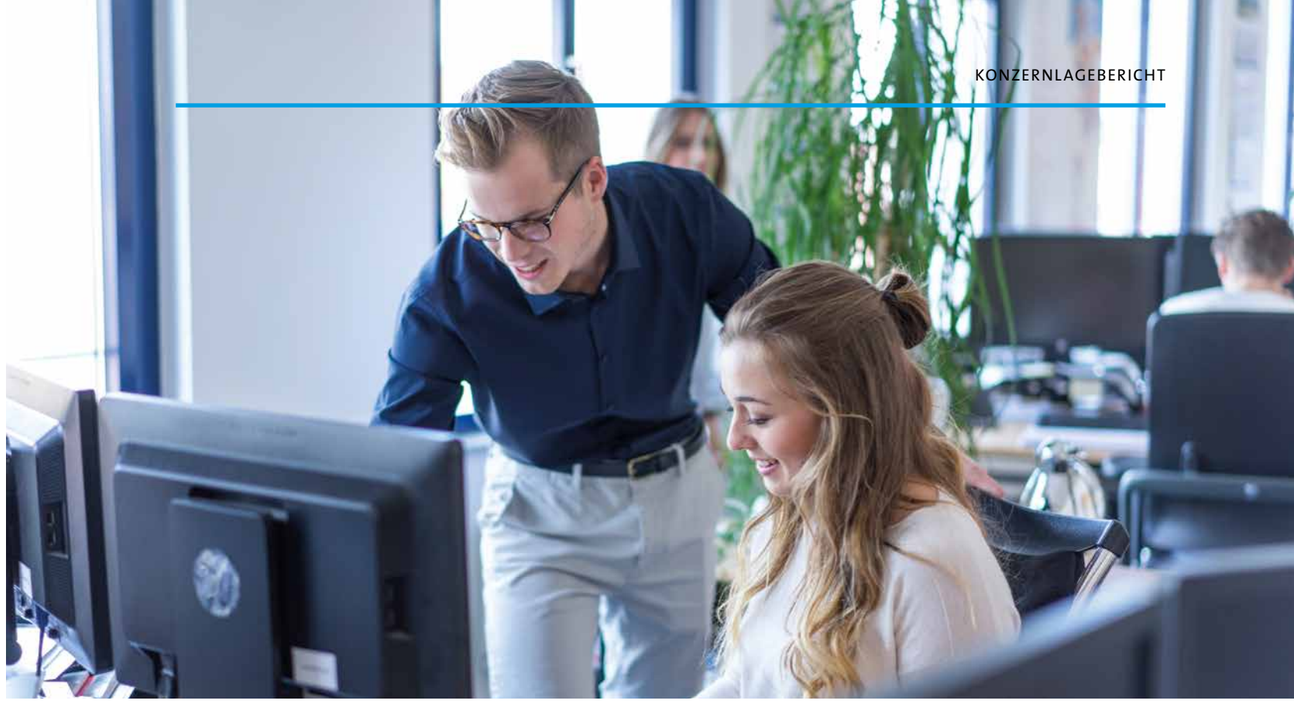
Dies ist insbesondere auf die Hafenansiedlungen der letzten zwei Jahrzehnte zurückzuführen und somit auch das Ergebnis der seit Jahren anhaltend hohen Investitionstätigkeit der duisport-Gruppe.

Die duisport-Gruppe hat im Jahr 2018 Sach- und Finanzinvestitionen in das Anlagevermögen von 19,9 Mio. Euro getätigt (Vorjahr: 34,3 Mio. Euro). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Investition in die Bohnen Logistik-Gruppe den wesentlichen Zugang im Anlagevermögen 2017 darstellte.

rund **47.000**

Menschen

sind direkt oder indirekt im
Duisburger Hafen beschäftigt.



Ob erfahrener Professional oder ambitionierte Arbeitskraft – als anerkannt engagierter Arbeitgeber und ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb unterstützt duisport seine Mitarbeiter.

2.7 Mitarbeiter

Im Geschäftsjahr 2018 waren in der duisport-Gruppe, inklusive der Auszubildenden und des Fremdpersonals, im Jahresdurchschnitt rund 1.400 Mitarbeiter beschäftigt. Damit hat sich das Beschäftigungsniveau im Vergleich zum Vorjahr (1.150 Mitarbeiter) unter Berücksichtigung des Zugangs der Mitarbeiter der Bohnen Logistik-Gruppe um rund 22 % erhöht. Qualifizierte und engagierte Mitarbeiter sind für die duisport-Gruppe eine wichtige Voraussetzung für langfristigen Erfolg. Daher ist der Schwerpunkt unserer Personalstrategie, Talente zu gewinnen, zu fördern und durch attraktive Arbeitsbedingungen langfristig zu halten.

duisport betreibt Nachwuchsförderung und Ausbildung auf höchstem Niveau – und stellt die berufliche Erstausbildung junger Nachwuchskräfte ins Zentrum der Personalentwicklungs-Aktivitäten. Um den hohen Bedarf an Fachkräften auch zukünftig zu sichern, baute duisport sein Angebot an betrieblicher Erstausbildung auf weitere Standorte der duisport-Gruppe aus.

Insgesamt betreute die duisport-Gruppe in 2018 durchschnittlich 40 Auszubildende in den verschiedenen Berufsbildern, inklusive dualer Ausbildungsgänge, und übernahm damit sowohl im Bildungsbereich als auch in sozialer und gesellschaftlicher Hinsicht in hohem Maß Verantwortung.

Um besonders leistungsstarke Absolventen der duisport-Ausbildung gezielt zu fördern und im Unternehmen zu vernetzen, führte duisport in 2018 das Nachwuchsförderprogramm „duisport talents“ ein. In dem zweijährigen Förderprogramm werden die jungen Talente qualifiziert und in Unternehmensprojekte eingebunden.

Darüber hinaus engagierte sich duisport bei einer Vielzahl von Veranstaltungen und Aktivitäten des Initiativkreises Ruhr, so z. B. der TalentMetropole Ruhr mit der Verleihung des TalentAwards, sowie mit einer Berufsorientierungs-Veranstaltung für Schüler im Rahmen der TalentTage Ruhr.

duisport qualifiziert seine Mitarbeiter und unterstützt sie mit Weiterbildungsangeboten rund um die digitale Arbeitswelt. Führungskräfte werden gezielt auf das Thema „digital leadership“ vorbereitet und durch Coachings bei der Entwicklung ihrer Führungskompetenz unterstützt. Im Rahmen des Talentmanagements werden angehende Führungskräfte auf ihre zukünftigen Aufgaben vorbereitet. Berufsbegleitende Studiengänge, Masterprogramme und logistisch-spezifische Seminarreihen runden das Portfolio ab.

Die Möglichkeit, Beruf und Familie miteinander in Einklang zu bringen, ist ein weiterer wichtiger Baustein der betrieblichen Personalarbeit. Mit dem Angebot des pme-Familienservice bietet duisport den Mitarbeitern familienunterstützende Dienstleistungen wie Kinderbetreuung und homecare-eldercare an.

Bei duisport wird zudem Wert auf ein vorbeugendes Gesundheitsmanagement gelegt. Neben dem gezielten Ausbau der Angebote des Betrieblichen Gesundheitsmanagements (BGM), der wöchentlichen Belieferung aller Unternehmensstandorte mit Frischobst, Massage am Arbeitsplatz und den zahlreichen Betriebssportgruppen fand erstmals ein „Aktionstag Rückenmobil“ an den Verpackungsstandorten der duisport-Gruppe statt.

2.8 Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf

Das globale Wachstum hat sich 2018 leicht abgeschwächt. Diese Entwicklung ist auch das Ergebnis der Handelspolitik der USA in den vergangenen Monaten, die sich kontraproduktiv auf die weltweit verflochtenen Prozessketten der Industrie auswirkt. Zölle und andere Handelshemmnisse schränken den weltweiten Handel ein. Aber auch der womöglich ohne klare vertragliche Vereinbarung drohende Brexit zwischen der EU und Großbritannien hat bereits zu negativen Auswirkungen geführt.

Vor dem Hintergrund dieser schwierigen, das wirtschaftliche Geschehen insgesamt beeinflussenden Rahmenbedingungen verlief das Geschäftsjahr 2018 für die Duisburger Hafen AG und die duisport-Gruppe erfolgreich. Der Erwerb der Bohnen Logistik-Gruppe und der damit verbundene Aufbau des neuen Geschäftsbereichs Kontraktlogistik markieren die wichtigste Entwicklung im abgelaufenen Geschäftsjahr. Dieses war insgesamt durch eine positive Geschäftsentwicklung aufgrund des Ausbaus bestehender Kundenbeziehungen gekennzeichnet. Das erzielte Wachstum und das solide wirtschaftliche Ergebnis in den bisherigen Geschäftsbereichen sind dabei unter anderem auf Neuansiedlungen sowie auf die Entwicklung neuer internationaler Transportrelationen im Bahnverkehr zurückzuführen. Mit der Ansiedlung von Amazon im Hafengebiet wurde der Bereich E-Commerce im Duisburger Hafen entscheidend gestärkt. duisport ist mittlerweile zu einem bedeutenden Hotspot des E-Commerce in NRW geworden.

Die Entwicklung des neuen Logistikzentrums logport VI ist bislang zügig und planmäßig verlaufen. Die im letzten Jahr begonnenen Abrissarbeiten auf dem Gelände werden bis Mitte 2019 abgeschlossen sein.

Auch im Hinblick auf die zukünftige Weiterentwicklung der internationalen Transportrelationen im Bahnverkehr hat duisport 2018 einen positiven Beitrag geleistet. Dabei erweisen sich die Chinazüge weiterhin als ein Treiber. duisport setzt daher auf den Ausbau der transkontinentalen Zugverbindungen und den Aufbau strategischer Partnerschaften mit Ländern entlang der Landbrücke zwischen China und Europa. Derzeit verkehren wöchentlich bis zu 40 Züge zwischen Duisburg und einem Dutzend chinesischer Metropolen.

Die insgesamt gute Beschäftigung der Unternehmen im Maschinen- und Anlagenbau hat im Jahr 2018 dazu beigetragen, dass im Geschäftsbereich Verpackung eine höhere Auslastung zu verzeichnen war. Dies ist insbesondere auf die Abwicklung von Großprojekten sowie auf die stabile Auftragslage im süddeutschen Raum zurückzuführen.

China möchte die Zugverkehre mit Europa in den nächsten drei Jahren deutlich ausbauen.

III. PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

1. Risiko- und Chancenbericht

Für duisport ergeben sich zukünftig vielfältige Chancen im Bereich des Ausbaus des internationalen Netzwerks in Richtung Asien sowie in den Bereichen Digitalisierung der Hafen- und Terminalinfrastruktur und Nachhaltigkeit. Zudem wird der Flächenentwicklung für industriell-logistische Nutzungen weiterhin eine hohe Bedeutung beigemessen.

Wachstumsperspektiven resultieren unter anderem aus den Bahnverkehren mit China im Rahmen der Initiative „One Belt, One Road“.

China möchte die Zugverkehre mit Europa in den nächsten drei Jahren deutlich ausbauen. Dies stellt ein erhebliches Wachstumspotenzial dar und ist mit entsprechenden Herausforderungen verbunden, die ein verstärktes Engagement von duisport als der zentralen Drehscheibe für Gateway-Verkehre in Europa erfordert. Duisburg hat sich bereits jetzt zu dem wichtigsten Brückenkopf für Chinas Handel und Industrie in Europa entwickelt.

Die Digitalisierung, mit ihren großen Veränderungen für Wirtschaft und Gesellschaft, ist ein fortschreitender Prozess, der von duisport als Chance begriffen und durch einen neu geschaffenen Unternehmensbereich aktiv gestaltet und entwickelt wird.

Die optimale digitale Unterstützung der Geschäftsprozesse bildet die wichtigste Grundlage für eine erfolgreiche und nachhaltige Transformation. Die konsequente Erschließung und Auswertung aller Daten sowie eine kontinuierliche Evaluation neuer Technologien bilden darüber hinaus die Basis für neue Geschäftsmodelle. Diese können entweder innerhalb der duisport-Gruppe selbst oder gemeinsam mit einem der mittlerweile 13 Startups aus der Mitte 2017 gegründeten Innovationsplattform für Logistik „startport“ umgesetzt werden.

Chancen nutzt duisport auch auf dem Gebiet der Nachhaltigkeit. So sind seit Oktober 2018 im Duisburger Hafen die ersten, auf die Nutzung mit dem umweltfreundlichen verflüssigten Erdgas LNG umgerüsteten, Fahrzeuge im Einsatz.

Die beiden weiteren in Bezug auf Flächenentwicklung befindlichen Projekte logport VI in Duisburg-Walsum und das gemeinsam mit Evonik entwickelte Gelände am Chemiestandort Lülsdorf nahe Köln kommen gut voran. In Walsum läuft die Vermarktung des 40 Hektar großen Geländes und 2019 werden voraussichtlich erste Areale bebaut. In Lülsdorf sind die 50 Hektar umfassenden Flächen, auf denen sich chemienahe Firmen sowie Logistikunternehmen ansiedeln sollen, geräumt und deren Vermarktung hat begonnen.

Als Basis für die wertorientierte Entwicklung der duisport-Gruppe dient ein ausgewogenes Risiko- und Chancenprofil, das die operativen Geschäftsprozesse und die strategische Ausrichtung des Konzerns einbezieht.

Das Risikomanagement stellt die ständige Anpassung dieses Profils sicher. Damit erfüllt das Risikomanagement-System der duisport-Gruppe in allen Belangen die aktienrechtlichen Anforderungen an ein Frühwarnsystem für bestandsgefährdende Risiken.

Im Zuge der Risikosteuerung werden diese durch geeignete Gegenmaßnahmen reduziert, sodass das potenzielle Risikovolumen insgesamt begrenzt wird.

Zu den wesentlichen Einzelrisiken zählt duisport die marktseitigen Risiken, die insbesondere durch die Konsolidierung in der Logistik und sich verschärfender Markt- und Wettbewerbsbedingungen gekennzeichnet sind. Auf Veränderungen im wirtschaftlichen Umfeld reagiert duisport mit einer kontinuierlichen Anpassung an die jeweiligen Marktgegebenheiten und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Als größter Infrastrukturanbieter der Region bestehen für duisport Risiken, dass verpachtete Flächen nach Rückgabe durch die Pächter aufbereitet werden müssen, bevor sie einer erneuten Nutzung zugeführt werden können. Durch die Vereinbarung von Rückbauverpflichtungen mit den Pächtern werden in diesem Zusammenhang potenzielle finanzielle Belastungen der duisport-Gruppe weitgehend minimiert.

Im Hinblick auf die Infrastrukturvorhaben der duisport-Gruppe wird den steigenden Herausforderungen hinsichtlich öffentlicher Unternehmenskommunikation und Bürgerbeteiligung aktiv begegnet, um berechtigte Fragen zeitnah zu beantworten und mögliche Bedenken abzubauen. Auf diesem Weg wird ein entscheidender Beitrag geleistet, um die Realisierung von Infrastrukturprojekten im vorgegebenen Zeitrahmen umzusetzen.

Der Duisburger Hafen mit seinem Standort im Ballungsraum Ruhrgebiet ist in besonderem Maße auf eine funktionierende öffentliche Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Eines der aktuell größten Probleme im regionalen Umfeld ist daher der Zustand sowie die zeitintensive Sanierung im Bereich der öffentlichen Straßeninfrastruktur sowie der dazugehörigen Brückenbauwerke.

Die Risikostruktur des Kreditportfolios wird mittels Kennzahlen gesteuert und ständig mit Markteinschätzungen abgeglichen. Das Zinsänderungsrisiko wird durch den Einsatz von Zinsderivaten auf ein Minimum reduziert. Darüber hinausgehende finanzwirtschaftliche Risiken werden bei duisport und in der duisport-Gruppe umfassend abgesichert.

Im Jahr 2018 hat das Compliance Board die in 2017 erstellte Compliance-Risikoanalyse aktualisiert und ergänzt. Der Schwerpunkt lag auf der Implementierung der neuen EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO), die im Mai 2018 in Kraft getreten ist. So setzt der „Arbeitskreis Datenschutz“ zusammen mit dem externen Datenschutzbeauftragten die gesetzlichen und technischen Anforderungen der DSGVO um.

Bestehende Richtlinien wurden aktualisiert sowie neue Richtlinien, z. B. zum Verhalten in den sozialen Netzwerken erarbeitet. Zudem haben Auszubildende, Mitarbeiter und Führungskräfte spezifische Compliance-Schulungen erhalten. Den Mitgliedern des Aufsichtsrates der Duisburger Hafen AG wurde das Compliance Management System von duisport durch den Compliance Officer vorgestellt.

2. Gesamtaussage zur Chancen- und Risikolage

Im Hinblick auf die Gesamtbeurteilung der Chancen- und Risikolage sind im Berichtszeitraum keine Risiken festgestellt worden, die einzeln oder kumuliert in der Lage wären, den Bestand der duisport und der duisport-Gruppe zu gefährden. Das identifizierte Risikovolumen hat sich im Vergleich zum Vorjahr nur leicht erhöht.

Die Unternehmen der duisport-Gruppe sind dem Geschäftszweck entsprechend und unter Berücksichtigung ihrer Risikolage angemessen mit Kapital ausgestattet.

53 ha

groß ist logport VI, welches duisport gemeinsam mit RWE vermarkten wird.

3. Prognose

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet in seinem World Economic Outlook für das Jahr 2019 eine Abschwächung des Wachstums der Weltwirtschaft um 0,2 % auf 3,5 %. Für den Euro-Raum erwartet der IWF einen leichten Rückgang auf 1,6 % (–0,2 %). Für Deutschland erwartete der IWF Ende Januar noch eine Wachstumsrate von 1,3 % für das Jahr 2019.[6] Die OECD geht mittlerweile jedoch nur noch von einem Anstieg in Höhe von 0,7 % für Deutschland aus.[7]

Ökonomische und geopolitische Unsicherheiten, wie der Brexit, können wirtschaftliche Schäden verursachen. Rückwirkungen für die deutsche Logistikindustrie sind nicht auszuschließen, weshalb duisport lediglich von einer verhaltenen Entwicklung des Logistiksektors ausgeht.

duisport plant über die bereits laufende Entwicklung von logport VI in Duisburg-Walsum hinaus weitere Aktivitäten in der Rhein-Ruhr-Region. Gemeinsam mit RWE wird duisport ein 53 Hektar großes Areal in den kommenden Jahren entwickeln und vermarkten. Dabei handelt es sich um eine ehemalige, nun renaturierte Braunkohleabbaufläche. Auf der als Gewerbe- und Industriegebiet ausgewiesenen Freifläche soll vorrangig hochwertige Logistik angesiedelt werden. Zur Entwicklung der Flächen ist die Aufstellung von Bebauungsplänen erforderlich. Ziel ist es, diese in 2019 zu erhalten.

Zusätzlich soll nach der Errichtung des Logistikzentrums für DB Schenker auf der Mercatorinsel in Duisburg-Ruhrort in den Jahren 2019 und 2020 die Umsetzung des zweiten Bauabschnitts erfolgen.

Um an den nationalen und internationalen Warenströmen auch zukünftig partizipieren zu können, engagiert sich duisport in verschiedenen Projekten entlang der transkontinentalen Routen (nördliche und südliche Seidenstraße).

In diesem Zusammenhang plant der Duisburger Hafen den Bau eines bimodalen Bahnterminals im „Great Stone Industrie- und Logistikpark“ nahe Minsk/Weißrussland. Um eine effizientere Abwicklung der transkontinentalen Zugverkehre zu ermöglichen, sollen die Warenströme des gesamten Industrieparks gebündelt und eine Entlastung der Grenzübergänge zwischen Weißrussland und Polen umgesetzt werden. Auf einer Fläche von ca. 25 ha wird ein Rail-Terminal errichtet. duisport bietet mit diesem Bau insbesondere nordrhein-westfälischen Unternehmen die Möglichkeit, sich in dem neuen und attraktiv gelegenen Logistikpark anzusiedeln. Dadurch wird der Logistik- und Industriestandort Duisburg bzw. Nordrhein-Westfalen gestärkt.

[6] IMF World Economic Outlook Update, Januar 2019.
[7] https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/konjunktur-deutschlands-wirtschaft-geraet-in-die-abwaertsspirale-der-handelskonflikte/24070426.html.

Um kurzfristig den durch die stark steigenden Verkehre entlang der Seidenstraße resultierenden Engpässen an der polnisch/weißrussischen Grenze erfolgreich zu begegnen, wurde im Jahr 2018 mit der Entwicklung und Etablierung eines intermodalen Operateurs in Polen begonnen. Das wesentliche Ziel dieser Maßnahme ist es, den Grenzübergang Brest-Małaszewicze über die Verlagerung und effizientere Abwicklung der Verkehre zu entlasten und gleichzeitig ein neues, leistungsfähiges intermodales Produkt auf dem Markt anzubieten. Der Startschuss für die erste Phase erfolgte Anfang 2019.

Im Rahmen des gemeinsam mit dem türkischen Logistikunternehmen Arkas Holding S.A. gegründeten Unternehmens „Railport Terminal Isletmeleri“ wurden in 2018 ein 30 Hektar großes multimodales Logistikareal im Großraum Istanbul erworben und alle Anträge für den Baubeginn vorbereitet. Zeitlich verschiebt sich dieses Projekt aufgrund der derzeit politisch angespannten Situation in der Türkei.

Für das Geschäftsjahr 2019 plant die duisport-Gruppe Umsätze[4] (zuzüglich der Umsatzerlöse von 34,0 Mio. Euro aus nicht konsolidierten strategischen Beteiligungen) zwischen 280,0 und 290,0 Mio. Euro sowie ein erneut stabiles EBITDA und Vorsteuerergebnis. Die Duisburger Hafen AG prognostiziert für das Geschäftsjahr 2019 Umsatzerlöse zwischen 40,0 und 45,0 Mio. Euro. Das EBITDA und das Vorsteuerergebnis werden sich nach aktueller Planung im Jahr 2019 voraussichtlich auf dem Niveau des abgelaufenen Geschäftsjahres bewegen.

IV. NACHHALTIGKEIT

Nachhaltigkeit ist für duisport ein Thema, dem in allen Geschäftsfeldern, Projekten und Aktivitäten höchste Priorität zukommt. Die Unternehmensleitlinien der duisport-Gruppe definieren entsprechende Grundsätze für den Aufbau nachhaltiger Strukturen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Generierung langfristiger Standortvorteile.

Das im Jahr 2017 ins Leben gerufen Projekt „LeanDeR“, ein Verbundvorhaben zwischen den Partnern duisport und RWE Supply & Trading sowie der Universität Duisburg-Essen, erhielt 2018 eine Förderzusage. Im Rahmen der Förderung wurde ein Reach-Stacker auf den Dual-Fuel-Betrieb (Diesel/LNG) umgerüstet sowie ein reiner LNG-Terminaltraktor in Betrieb genommen. Gleichzeitig erfolgt die Inbetriebnahme der ersten mobilen LNG-Tankstelle im Duisburger Hafen. Damit wollen wir in der Region ein funktionierendes Anwendungsumfeld für LNG etablieren. Dies führt zur Senkung der CO_2- und anderen Emissionen bei gleichzeitiger wirtschaftlicher Stärkung des Standortes und der Region.

Gemeinsam mit dem Kooperationspartner innogy wird duisport den Duisburger Hafen zu einem „Drehkreuz für die Energiewende“ weiterentwickeln. Dabei setzen beide Unternehmen auf eine innovative und dezentrale Energieversorgung vor Ort, gesteigerte Energieeffizienz, den Einsatz hochmoderner Solarlösungen und auf neue elektrobetriebene Transportsysteme. Dazu wurden im Jahr 2018 bereits mehr als 45.000 m² Hallenfläche auf LED umgerüstet. Im Jahr 2019 soll neben der Umrüstung von weiteren 30.000 m² Hallenfläche insbesondere auch die gesamte Straßenbeleuchtung im Hafengebiet auf LED umgerüstet werden. Gleichzeitig erfolgt seit Beginn des Jahres 2018 eine schrittweise Elektrifizierung der Fahrzeugflotte der Duisburger Hafen AG.

[4] Umsatzerlöse inklusive der aktivierten Eigenleistungen und der Bestandsveränderungen der duisport-Gruppe.

Im Duisburger Hafen sind 2018 die ersten organischen, ultraleichten Solarfolien auf einer 200 Quadratmeter großen Hallenfassade im Freihafen Duisburg angebracht worden.

Im Fokus der Kooperation mit innogy steht auch die Erprobung und Anwendung innovativer dezentraler Technologien der Energiegewinnung. So wurden Mitte des Jahres 2018 200 Quadratmeter ultraleichte, flexible, organische Solarfolien auf einer Hallenfassade im Freihafen der Duisburger Hafen AG installiert. Dadurch werden Flächen für die Energiegewinnung nutzbar gemacht, die für konventionelle Fotovoltaik-Module nicht geeignet sind.

Neben den beschriebenen Projekten nehmen die laufende Optimierung der Logistikkonzepte, die kontinuierliche Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene bzw. das Binnenschiff verbunden mit dem Ausbau transkontinentaler Zugverbindungen zwischen Duisburg und China eine wichtige Rolle in den Nachhaltigkeitsbemühungen von duisport ein. Weiterhin ist die kontinuierliche Entwicklung brachliegender Industrieflächen zu modernen Logistikarealen („Brownfield Development“) ein wichtiger Bestandteil des Nachhaltigkeitskonzepts.

V. ERKLÄRUNG GEMÄSS § 312 ABS. 3 AKTG

Unsere Gesellschaft hat bei den im Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften und Maßnahmen nach den Umständen, die uns im Zeitpunkt, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen oder die Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, bekannt waren, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten und ist dadurch, dass Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, nicht benachteiligt worden.

Duisburg, 7. Mai 2019

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Staake Prof. Schlipköther Bangen (Vorsitzender)

Inhaltsverzeichnis

Jahresabschluss **94**
Duisburger Hafen Konzern 94
Konzernbilanz 94
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 96
Entwicklung des Konzernanlagevermögens 98
Entwicklung des Konzerneigenkapitals 102
Konzern-Kapitalflussrechnung 104
Duisburger Hafen Aktiengesellschaft 106
Bilanz 106
Gewinn- und Verlustrechnung 108
Anteilsbesitz 110
Entwicklung des Anlagevermögens 112
Konzernanhang und Anhang 114
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 144
Gesellschafter 148

Bildnachweis und Quellenangaben **150**

Impressum **152**

Hafenplan **153**

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018

Aktiva	31.12.2018	31.12.2017
	€	€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	4.310.156,65	1.305.441,03
2. Geschäfts- oder Firmenwert	6.195.443,59	4.773.863,06
3. Geleistete Anzahlungen	591.889,46	563.692,97
	11.097.489,70	**6.642.997,06**
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten	221.801.849,87	214.702.979,66
2. Technische Anlagen und Maschinen	37.634.241,18	39.579.060,60
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	15.483.321,14	8.355.079,53
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8.080.201,37	14.173.419,44
	282.999.613,56	**276.810.539,23**
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	10.997.462,52
2. Beteiligungen		
a) an assoziierten Unternehmen	3.402.906,06	3.007.144,81
b) sonstige	9.370.860,93	8.487.204,42
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.390.745,09	5.531.335,98
4. Sonstige Ausleihungen	4.140,53	1.269,68
	18.168.652,61	**28.024.417,41**
	312.265.755,87	**311.477.953,70**
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.332.300,87	3.388.431,64
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	7.085.145,63	4.929.923,92
3. Fertige Erzeugnisse und Waren	1.167.833,88	616.149,53
	12.585.280,38	**8.934.505,09**
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	42.613.714,40	32.168.296,20
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	270.065,65	393.888,10
3. Sonstige Vermögensgegenstände	4.740.760,25	3.152.187,49
	47.624.540,30	**35.714.371,79**
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	**14.602.142,28**	**12.347.465,92**
	74.811.962,96	**56.996.342,80**
C. Rechnungsabgrenzungsposten	**394.078,01**	**331.056,87**
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	**26.537,04**	**42.222,07**
	387.498.333,88	**368.847.575,44**

Passiva	31.12.2018	31.12.2017
	€	€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	**46.020.000,00**	**46.020.000,00**
II. Kapitalrücklage	**1.533.875,64**	**1.533.875,64**
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	60.039.885,33	54.180.110,97
2. Andere Gewinnrücklagen	27.720.817,13	28.294.971,94
	87.760.702,46	**82.475.082,91**
IV. Eigenkapitaldifferenz aus der Währungsumrechnung	**–2.015,19**	**3.037,13**
V. Konzernbilanzgewinn	**11.880.226,62**	**10.059.207,66**
VI. Nicht beherrschende Anteile	**6.357.262,84**	**6.032.816,59**
	153.550.052,37	**146.124.019,93**
B. Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung	**30.234,37**	**30.234,37**
C. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	**46,00**	**4.406,00**
D. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	8.371.279,29	7.000.638,00
2. Steuerrückstellungen	2.312.879,67	2.443.913,40
3. Sonstige Rückstellungen	38.618.066,65	41.957.305,47
	49.302.225,61	**51.401.856,87**
E. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	146.781.131,89	135.300.582,09
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	772.402,50	2.249.112,50
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.145.851,51	12.990.013,53
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	13.849,91	80.999,15
5. Sonstige Verbindlichkeiten	8.602.036,77	6.734.325,25
	170.315.272,58	**157.355.032,52**
F. Rechnungsabgrenzungsposten	**2.307.881,43**	**2.355.010,22**
G. Passive latente Steuern	**11.992.621,52**	**11.577.015,53**
	387.498.333,88	**368.847.575,44**

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 2018

	31.12.2018	31.12.2017
	€	€
1. Umsatzerlöse	250.152.103,11	223.225.347,17
2. Erhöhung (Vorjahr: Verminderung) des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	1.059.237,87	–901.225,90
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	400.000,00	404.740,17
4. Sonstige betriebliche Erträge	5.841.788,40	4.566.054,20
	257.453.129,38	**227.294.915,64**
5. Materialaufwand	112.086.636,34	102.690.242,92
6. Personalaufwand	60.462.166,75	47.125.817,35
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens, Sachanlagen und Umlaufvermögen	19.216.670,61	16.377.514,39
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	42.762.684,92	35.795.944,99
	234.528.158,62	**201.989.519,65**
9. Erträge aus Beteiligungen	1.164.187,29	819.348,10
10. Erträge aus assoziierten Unternehmen	342.054,39	444.493,00
11. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	314.932,17	403.168,88
12. Zinsergebnis	–3.563.076,45	–4.987.744,09
	–1.741.902,60	**–3.320.734,11**
13. Ergebnis vor Steuern	**21.183.068,16**	**21.984.661,88**
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	8.151.112,29	7.809.919,91
15. Ergebnis nach Steuern	**13.031.955,87**	**14.174.741,97**
16. Sonstige Steuern	866.420,18	2.473.783,18
17. Konzernjahresüberschuss	**12.165.535,69**	**11.700.958,79**
18. Auf andere Gesellschafter entfallender Gewinn	–331.000,00	–1.208.746,81
19. Entnahmen aus/Einstellungen in andere Gewinnrücklagen	45.690,93	–433.004,32
20. Konzernbilanzgewinn	**11.880.226,62**	**10.059.207,66**

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2018 – Teil 1/2

	Anschaffungs- und Herstellungskosten						
	1.1.2018	Zugänge aus Veränderungen des Konsolidierungskreises	Zugänge	Abgänge	Währungs-umrechnungs-differenz	Umbuchungen	31.12.2018
	€	€	€	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände							
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	412.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	412.000,00
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	5.155.381,08	4.777.754,08	869.551,40	629.472,57	–145,31	0,00	10.173.068,68
3. Geschäfts- oder Firmenwert	19.095.965,11	2.372.807,48	468.798,16	0,00	0,00	0,00	21.937.570,75
4. Geleistete Anzahlungen	563.692,97	0,00	108.196,49	80.000,00	0,00	0,00	591.889,46
	25.227.039,16	**7.150.561,56**	**1.446.546,05**	**709.472,57**	**–145,31**	**0,00**	**33.114.528,89**
II. Sachanlagen							
1. Grundstücke und Bauten							
Grundstücke, Betriebs-, Verwaltungs- und Wohngebäude	304.318.567,30	0,00	3.720.113,18	2.182.247,68	0,00	11.929.749,14	317.786.181,94
Grundstücke mit Hafenbecken (Festwert)	28.719.863,21	0,00	1.680.651,85	0,00	0,00	10.880,00	30.411.395,06
Straßenbefestigungen	16.121.750,54	0,00	273.997,00	0,00	0,00	0,00	16.395.747,54
Eisenbahnbrücken, öffentliche Straßenbrücken und Hochwasser-schutzanlagen	1.679.201,07	0,00	0,00	500.791,08	0,00	0,00	1.178.409,99
	350.839.382,12	**0,00**	**5.674.762,03**	**2.683.038,76**	**0,00**	**11.940.629,14**	**365.771.734,53**
2. Technische Anlagen und Maschinen							
Hafenbetriebsanlagen	44.186.514,73	0,00	321.600,00	44.429,30	0,00	24.083,62	44.487.769,05
Hafenbahnanlagen	32.878.773,25	3.125.847,00	99.278,74	17.469,00	0,00	0,00	36.086.429,99
	77.065.287,98	**3.125.847,00**	**420.878,74**	**61.898,30**	**0,00**	**24.083,62**	**80.574.199,04**
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	20.238.058,03	11.422.772,61	4.489.129,22	4.529.836,99	–3.454,75	178.737,46	31.795.405,58
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	14.173.419,44	0,00	6.177.821,11	127.588,96	0,00	–12.143.450,22	8.080.201,37
	462.316.147,57	**14.548.619,61**	**16.762.591,10**	**7.402.363,01**	**–3.454,75**	**0,00**	**486.221.540,52**
III. Finanzanlagen							
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	10.997.462,52	–10.997.462,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Beteiligungen							
a) an assoziierten Unternehmen	3.010.248,88	0,00	485.000,00	89.238,75	0,00	0,00	3.406.010,13
b) sonstige	8.487.204,42	0,00	883.656,51	0,00	0,00	0,00	9.370.860,93
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8.860.367,96	0,00	431.141,57	571.732,46	0,00	0,00	8.719.777,07
4. Sonstige Ausleihungen	1.269,68	0,00	3.826,92	956,07	0,00	0,00	4.140,53
	31.356.553,46	**–10.997.462,52**	**1.803.625,00**	**661.927,28**	**0,00**	**0,00**	**21.500.788,66**
	518.899.740,19	**10.701.718,65**	**20.012.762,15**	**8.773.762,86**	**–3.600,06**	**0,00**	**540.836.858,07**

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2018 – Teil 2/2

	Kumulierte Abschreibungen								Buchwerte	
	1.1.2018	Zugänge aus Veränderungen des Konsolidierungskreises	Zugänge	Abgänge	Währungs-umrechnungs-differenz	Zuschrei-bungen	Umbuchungen	31.12.2018	31.12.2018	31.12.2017
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	T€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände										
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	412.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	412.000,00	0,00	0
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3.849.940,05	782.076,33	1.859.644,92	628.406,07	–343,20	0,00	0,00	5.862.912,03	4.310.156,65	1.305
3. Geschäfts- oder Firmenwert	14.322.102,05	0,00	1.420.025,11	0,00	0,00	0,00	0,00	15.742.127,16	6.195.443,59	4.774
4. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	591.889,46	564
	18.584.042,10	**782.076,33**	**3.279.670,03**	**628.406,07**	**–343,20**	**0,00**	**0,00**	**22.017.039,19**	**11.097.489,70**	**6.643**
II. Sachanlagen										
1. Grundstücke und Bauten										
Grundstücke, Betriebs-, Verwaltungs- und Wohngebäude	112.174.224,62	0,00	7.688.333,21	1.946.500,25	0,00	0,00	–6.054,00	117.910.003,58	199.876.178,36	192.144
Grundstücke mit Hafenbecken (Festwert)	9.788.500,32	0,00	1.620.730,34	0,00	0,00	0,00	0,00	11.409.230,66	19.002.164,40	18.931
Straßenbefestigungen	12.618.152,84	0,00	470.042,99	0,00	0,00	0,00	0,00	13.088.195,83	3.307.551,71	3.504
Eisenbahnbrücken, öffentliche Straßenbrücken und Hochwasser-schutzanlagen	1.555.524,68	0,00	6.929,91	0,00	0,00	0,00	0,00	1.562.454,59	–384.044,60	124
	136.136.402,46	**0,00**	**9.786.036,45**	**1.946.500,25**	**0,00**	**0,00**	**–6.054,00**	**143.969.884,66**	**221.801.849,87**	**214.703**
2. Technische Anlagen und Maschinen										
Hafenbetriebsanlagen	25.024.622,05	0,00	1.673.766,44	375.995,30	0,00	0,00	0,00	26.322.393,19	18.165.375,86	19.162
Hafenbahnanlagen	12.461.605,33	3.125.846,00	1.030.268,34	155,00	0,00	0,00	0,00	16.617.564,67	19.468.865,32	20.417
	37.486.227,38	**3.125.846,00**	**2.704.034,78**	**376.150,30**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**42.939.957,86**	**37.634.241,18**	**39.579**
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.882.978,50	5.103.104,15	3.446.929,36	4.118.533,16	–8.448,41	0,00	6.054,00	16.312.084,44	15.483.321,14	8.355
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.080.201,37	14.174
	185.505.608,34	**8.228.950,15**	**15.937.000,59**	**6.441.183,71**	**–8.448,41**	**0,00**	**0,00**	**203.221.926,96**	**282.999.613,56**	**276.811**
III. Finanzanlagen										
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.997
2. Beteiligungen										
a) an assoziierten Unternehmen	3.104,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.104,07	3.402.906,06	3.007
b) sonstige	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9.370.860,93	8.487
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.329.031,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.329.031,98	5.390.745,09	5.532
4. Sonstige Ausleihungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.140,53	1
	3.332.136,05	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**3.332.136,05**	**18.168.652,61**	**28.024**
	207.421.786,49	**9.011.026,48**	**19.216.670,62**	**7.069.589,78**	**–8.791,61**	**0,00**	**0,00**	**228.571.102,20**	**312.265.755,87**	**311.478**

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Entwicklung des Konzerneigenkapitals für 2018

	Eigenkapital des Mutterunternehmens							Nicht beherrschende Anteile			Konzerneigenkapital
		Rücklagen									
	Gezeichnetes Kapital (Stammaktien)	Kapital-rücklage	Gesetzliche Rücklage	Andere Gewinn-rücklagen	Eigenkapital-differenz aus Währungs-umrechnung	Konzernjahres-überschuss, der dem Mutterunternehmen zuzurechnen ist	Summe	Nicht beherrschende Anteile vor Jahresergebnis	Auf nicht beherr-schende Anteile entfallende Gewinne/Verluste	Summe	
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
31.12.2016	**46.020.000,00**	**1.533.875,64**	**48.583.223,95**	**26.827.199,06**	**99.341,76**	**9.386.988,60**	**132.450.629,01**	**4.265.308,97**	**1.354.736,39**	**5.620.045,36**	**138.070.674,37**
Änderungen des Konsolidierungskreises	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Übrige Veränderungen	0,00	0,00	5.596.887,02	1.467.772,88	–96.304,63	–5.919.992,92	1.048.362,35	0,00	–795.975,58	–795.975,58	252.386,77
	0,00	**0,00**	**5.596.887,02**	**1.467.772,88**	**–96.304,63**	**–5.919.992,92**	**1.048.362,35**	**0,00**	**–795.975,58**	**–795.975,58**	**252.386,77**
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.492.211,98	10.492.211,98	0,00	1.208.746,81	1.208.746,81	11.700.958,79
Dividendenzahlung	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	–3.900.000,00	–3.900.000,00	0,00	0,00	0,00	–3.900.000,00
Konzerngesamtergebnis	**0,00**	**0,00**	**5.596.887,02**	**1.467.772,88**	**–96.304,63**	**672.219,06**	**7.640.574,33**	**0,00**	**412.771,23**	**412.771,23**	**8.053.345,56**
31.12.2017	**46.020.000,00**	**1.533.875,64**	**54.180.110,97**	**28.294.971,94**	**3.037,13**	**10.059.207,66**	**140.091.203,34**	**4.265.308,97**	**1.767.507,62**	**6.032.816,59**	**146.124.019,93**
Änderungen des Konsolidierungskreises	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Übrige Veränderungen	0,00	0,00	5.859.774,36	–574.154,81	–5.052,32	–5.859.207,66	–578.640,43	0,00	–6.553,75	–6.553,75	–585.194,18
	0,00	**0,00**	**5.859.774,36**	**–574.154,81**	**–5.052,32**	**–5.859.207,66**	**–578.640,43**	**0,00**	**–6.553,75**	**–6.553,75**	**–585.194,18**
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11.880.226,62	11.880.226,62	0,00	331.000,00	331.000,00	12.211.226,62
Dividendenzahlung	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	–4.200.000,00	–4.200.000,00	0,00	0,00	0,00	–4.200.000,00
Konzerngesamtergebnis	**0,00**	**0,00**	**5.859.774,36**	**–574.154,81**	**–5.052,32**	**1.821.018,96**	**7.101.586,19**	**0,00**	**324.446,25**	**324.446,25**	**7.426.032,44**
31.12.2018	**46.020.000,00**	**1.533.875,64**	**60.039.885,33**	**27.720.817,13**	**–2.015,19**	**11.880.226,62**	**147.192.789,53**	**4.265.308,97**	**2.091.953,87**	**6.357.262,84**	**153.550.052,37**

Vom Konzernjahresüberschuss unterliegt ein Betrag in Höhe von 820 TEUR einer gesetzlichen Ausschüttungssperre.

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Konzern-Kapitalflussrechnung für 2018

			2018	2017
			T€	T€
I.		**Geschäftstätigkeit**		
1		Periodenergebnis (Konzernjahresüberschuss einschließlich Ergebnisanteilen anderer Gesellschafter)	12.166	11.701
2	+/–	Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	19.217	16.377
3	+/–	Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	–3.126	–3.439
4	+/–	Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	–823	–184
5	–/+	Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	–10.459	1.720
6	+/–	Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	–1.427	3.711
7	–/+	Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	–484	305
8	+/–	Zinsaufwendungen/Zinserträge	3.248	3.786
9	–	Sonstige Beteiligungserträge	–686	–444
10	+/–	Ertragsteueraufwand/-ertrag	8.151	7.810
11	–/+	Ertragsteuerzahlungen	–7.866	–12.133
12	=	**Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit**	**17.911**	**29.210**
II.		**Investitionstätigkeit**		
13	+	Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens	170	0
14	–	Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	–936	–1.159
15	+	Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	1.743	317
16	–	Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	–20.364	–20.777
17	+	Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	572	58
18	–	Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	–1.323	–11.154
19	–	Auszahlungen für Zugänge zum Konsolidierungskreis	6.596	188
20	+	Einzahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition	–4.839	0
21	–	Auszahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition	0	0
22	+	Erhaltene Zinsen	457	140
23	+	Erhaltene Dividenden	820	820
24	=	**Cashflow aus der Investitionstätigkeit**	**–17.104**	**–31.566**

			2018	2017
			T€	T€
III.		**Finanzierungstätigkeit**		
25	+	Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten	21.357	25.886
26	–	Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten	–11.250	–32.257
27	+	Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen	1.301	355
28	–	Gezahlte Zinsen	–4.277	–5.061
29	–	Gezahlte Dividenden an Gesellschafter des Mutterunternehmens	–4.200	–3.900
30	–	Gezahlte Dividenden an andere Gesellschafter	0	0
31	=	**Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit**	**2.931**	**–14.977**
32		**Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Summe 12, 24, 31)**	**3.738**	**–17.333**
33	+/–	Wechselkurs- und bewertungsbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	–7	4
34	+/–	Konsolidierungskreisbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	–3.003	915
		Liquide Mittel zum Jahresanfang	12.347	29.916
		Kontokorrentverbindlichkeiten zum Jahresanfang	144	1.298
35	+	**Finanzmittelfonds zum Anfang der Periode**	**12.203**	**28.618**
		Liquide Mittel am Ende der Periode	14.602	12.347
		Kontokorrentverbindlichkeiten am Ende der Periode	1.671	144
36		**Finanzmittelfonds zum Ende der Periode**	**12.931**	**12.203**

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Bilanz zum 31. Dezember 2018

Aktiva	31.12.2018	31.12.2017
	€	€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	769.226,49	371.873,38
2. Geleistete Anzahlungen	591.889,46	563.692,97
	1.361.115,95	**935.566,35**
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten	73.171.513,31	61.599.176,51
2. Technische Anlagen und Maschinen	7.901.077,71	8.154.254,72
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.969.037,80	2.042.574,34
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.161.094,22	12.192.134,34
	85.202.723,04	**83.988.139,91**
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	56.116.254,63	55.661.013,59
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	119.115.736,52	120.069.273,97
3. Beteiligungen	11.101.260,11	10.124.618,60
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6.501.461,85	5.919.450,62
5. Wertpapiere des Anlagevermögens	7.702,37	0,00
6. Sonstige Ausleihungen	313,71	1.269,78
	192.842.729,19	**191.775.626,56**
	279.406.568,18	**276.699.332,82**
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8.005,98	2.172,94
2. Unfertige Leistungen	595.363,10	0,00
3. Fertige Erzeugnisse und Waren	3.084,42	3.084,42
	606.453,50	**5.257,36**
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	561.926,53	297.812,87
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	17.701.201,64	7.160.489,36
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	752.165,42	425.740,17
4. Sonstige Vermögensgegenstände	541.478,02	240.523,13
	19.556.771,61	**8.124.565,53**
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	**10.448.279,08**	**7.246.340,77**
	30.611.504,19	**15.376.163,66**
C. Rechnungsabgrenzungsposten	**138.024,84**	**139.327,69**
	310.156.097,21	**292.214.824,17**

Passiva	31.12.2018	31.12.2017
	€	€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	**46.020.000,00**	**46.020.000,00**
II. Kapitalrücklage	**1.533.875,64**	**1.533.875,64**
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	59.928.074,86	54.068.867,20
2. Andere Gewinnrücklagen	1.137.072,03	1.137.072,03
IV. Bilanzgewinn	**11.880.226,62**	**10.059.207,66**
	120.499.249,15	**112.819.022,53**
B. Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß § 6b EStG	**19.437.823,38**	**19.437.823,38**
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	8.087.771,00	6.706.805,00
2. Steuerrückstellungen	1.650.530,85	1.545.103,38
3. Sonstige Rückstellungen	16.716.254,76	18.454.645,01
	26.454.556,61	**26.706.553,39**
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	135.073.903,83	123.071.350,00
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.040.383,51	2.184.223,08
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.751.858,98	6.178.030,86
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	83.633,27	0,00
5. Sonstige Verbindlichkeiten	1.762.980,07	1.762.422,36
	143.712.759,66	**133.196.026,30**
E. Rechnungsabgrenzungsposten	**51.708,41**	**55.398,57**
	310.156.097,21	**292.214.824,17**

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Gewinn- und Verlustrechnung für 2018

	2018	2017
	€	€
1. Umsatzerlöse	43.147.094,87	40.753.058,14
2. Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen	595.363,10	0,00
3. Sonstige betriebliche Erträge	3.172.961,41	1.876.326,10
	46.915.419,38	**42.629.384,24**
4. Materialaufwand	4.035.929,61	3.702.559,72
5. Personalaufwand	18.668.949,40	15.790.981,58
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	4.442.037,38	3.576.551,24
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	17.390.799,31	17.027.388,28
	44.537.715,70	**40.097.480,82**
8. Beteiligungsergebnis	14.558.269,41	11.721.464,98
9. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	6.964.385,88	7.092.090,18
10. Zinsergebnis	–3.471.452,65	–4.093.588,21
	18.051.202,64	**14.719.966,95**
11. Ergebnis vor Steuern	**20.428.906,32**	**17.251.870,37**
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	7.836.389,50	6.480.576,71
13. Ergebnis nach Steuern	**12.592.516,82**	**10.771.293,66**
14. Sonstige Steuern	712.290,20	712.086,00
15. Jahresüberschuss = Bilanzgewinn	**11.880.226,62**	**10.059.207,66**

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Anteilsbesitz zum 31. Dezember 2018

1. Konsolidierungskreis

Name und Sitz der Gesellschaft	Konsolidierungsstatus[1]	Anteil am Kapital %	Eigenkapital in T€
Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg			
Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH, Duisburg[2, 3]	V	100	21.767
duisport agency GmbH, Duisburg[2, 3]	V	100	260
dfl duisport facility logistics GmbH, Duisburg[2, 3]	V	100	172
duisport rail GmbH, Duisburg[2, 3]	V	100	100
LOGPORT Logistic-Center Duisburg GmbH, Duisburg	V	100	801
Grundstücksgesellschaft Südhafen mbH, Duisburg	V	100	1.972
duisport consult GmbH, Duisburg	V	100	1.188
Navigare Stauerei- und Speditions GmbH, Duisburg	V	100	853
startport GmbH, Duisburg	V	100	20
Bohnen Logistik GmbH & Co. KG, Niederkrüchten	V	100	364
RBL Reiner Bohnen Logistik GmbH, Niederkrüchten[2]	V	100	421
BVG Verwaltungs-GmbH, Niederkrüchten	V	100	35
dpl Chemnitz GmbH, Chemnitz[2, 3]	V	90	4.595
duisport packing logistics India Pvt. Ltd., Pune/Indien	V	88	–140
duisport packing logistics GmbH, Duisburg	V	74,9	15.267
dpl International N. V., Antwerpen/Belgien	V	74,9	230
duisport industrial packing service (Wuxi) Co., Ltd., Wuxi/China	V	74,9	368
dpl Weinzierl Verpackungen GmbH, Sinzing	V	66,67	3.198
Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG, Sinzing	V	66,67	1.129
Weinzierl Beteiligungs-GmbH, Sinzing	V	66,67	41
Hafen Duisburg/Amsterdam Beteiligungsgesellschaft mbH, Duisburg	V	66	52
Umschlag Terminal Marl GmbH & Co. KG, Marl[4]	V	50	363
Umschlag Terminal Marl Verwaltungs-GmbH, Marl[4]	V	50	24
IPS Integrated Project Services GmbH, Duisburg[4]	V	50	76
MASSLOG GmbH, Duisburg	Q	50	153
BREEZE Industrial Packing GmbH, Hamburg	Q	50	111
logport ruhr GmbH, Duisburg	Q	50	1.424
dev.log GmbH, Niederkassel	Q	50	587

[1] Die mit V gekennzeichneten Gesellschaften werden im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss einbezogen.
Die mit Q gekennzeichneten Gesellschaften werden quotal in den Konzernabschluss einbezogen.
Die mit N gekennzeichneten Gesellschaften wurden wegen untergeordneter Bedeutung gemäß § 311 Abs. 2 HGB zu Anschaffungskosten bilanziert.
[2] Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag.
[3] Die Gesellschaft nimmt die Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch.
[4] Beherrschender Einfluss gem. § 290 Abs. 2 HGB.

2. Assoziierte Unternehmen

Name und Sitz der Gesellschaft	Konsolidierungsstatus[5]	Anteil am Kapital %	Eigenkapital in T€
Railport Terminal İşletmeleri A. Ş., Kocaeli/Türkei	N	33	–101
Heavylift Terminal Duisburg GmbH, Duisburg	E	34,56	23
Emballages Industriels Logistique Service SAS, Illkirch-Graffenstaden/Frankreich	E	29	346
Distri Rail B. V., Rhoon/Niederlande	E	24,9	752
DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg	E	24	8.778
Duisburg Trimodal Terminal GmbH, Duisburg	N	20	1.587

3. Übrige Anteile

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital %	Eigenkapital in T€
Antwerp Gateway N. V., Antwerpen/Belgien	10	50.362
Great Stone Industrial- und Logistik Park, Minsk/Weißrussland	0,66	115.687

[5] Die mit E gekennzeichneten Gesellschaften wurden at equity in den Konzernabschluss einbezogen.
Die mit N gekennzeichneten Beteiligungen wurden wegen untergeordneter Bedeutung gemäß § 311 Abs. 2 HGB zu Anschaffungskosten bilanziert.

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Entwicklung des Anlagevermögens 2018

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte	
	1.1.2018	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2018	1.1.2018	Zugänge	Abgänge	31.12.2018	31.12.2018	31.12.2017
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	T€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände											
1. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.869.070,28	791.023,21	0,00	0,00	3.660.093,49	2.497.196,90	393.670,10	0,00	2.890.867,00	769.226,49	372
2. Geleistete Anzahlungen	563.692,97	108.196,49	80.000,00	0,00	591.889,46	0,00	0,00	0,00	0,00	591.889,46	563
	3.432.763,25	**899.219,70**	**80.000,00**	**0,00**	**4.251.982,95**	**2.497.196,90**	**393.670,10**	**0,00**	**2.890.867,00**	**1.361.115,95**	**935**
II. Sachanlagen											
1. Grundstücke und Bauten											
Grundstücke, Betriebs-, Verwaltungs- und Wohngebäude	107.792.958,44	691.508,15	168.685,02	11.938.022,89	120.253.804,46	61.583.158,89	1.815.689,06	168.685,02	63.230.162,93	57.023.641,53	46.210
Grundstücke mit Hafenbecken (Festwert)	16.838.816,15	1.634.174,44	0,00	10.880,00	18.483.870,59	2.921.166,59	822.527,22	0,00	3.743.693,81	14.740.176,78	13.918
Straßenbefestigungen	11.015.800,58	146.000,00	0,00	0,00	11.161.800,58	9.564.798,34	206.589,49	0,00	9.771.387,83	1.390.412,75	1.451
Eisenbahnbrücken, öffentliche Straßen-brücken und Hochwasserschutzanlagen	1.537.036,84	0,00	0,00	0,00	1.537.036,84	1.516.311,68	3.442,91	0,00	1.519.754,59	17.282,25	21
2. Technische Anlagen und Maschinen											
Hafenbetriebsanlagen	19.646.301,39	331.566,00	375.995,30	0,00	19.601.872,09	16.376.626,19	456.579,46	375.995,30	16.457.210,35	3.144.661,74	3.270
Hafenbahnanlagen	8.895.809,06	0,00	0,00	0,00	8.895.809,06	4.011.229,54	128.163,55	0,00	4.139.393,09	4.756.415,97	4.884
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.601.660,42	441.644,83	37.297,98	104.088,96	8.110.096,23	5.559.086,08	615.375,59	33.403,24	6.141.058,43	1.969.037,80	2.042
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	12.192.134,34	2.021.951,73	0,00	–12.052.991,85	2.161.094,22	0,00	0,00	0,00	0,00	2.161.094,22	12.192
	185.520.517,22	**5.266.845,15**	**581.978,30**	**0,00**	**190.205.384,07**	**101.532.377,31**	**4.048.367,28**	**578.083,56**	**105.002.661,03**	**85.202.723,04**	**83.988**
III. Finanzanlagen											
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	55.661.013,59	770.306,79	222.080,75	–92.985,00	56.116.254,63	0,00	0,00	0,00	0,00	56.116.254,63	55.661
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	120.069.273,97	0,00	538.537,45	–415.000,00	119.115.736,52	0,00	0,00	0,00	0,00	119.115.736,52	120.069
3. Beteiligungen	10.124.618,60	883.656,51	0,00	92.985,00	11.101.260,11	0,00	0,00	0,00	0,00	11.101.260,11	10.125
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	9.709.030,24	738.743,70	571.732,47	415.000,00	10.291.041,47	3.789.579,62	0,00	0,00	3.789.579,62	6.501.461,85	5.920
5. Wertpapiere des Anlagevermögens	0,00	7.702,37	0,00	0,00	7.702,37	0,00	0,00	0,00	0,00	7.702,37	0
6. Sonstige Ausleihungen	1.269,78	0,00	956,07	0,00	313,71	0,00	0,00	0,00	0,00	313,71	1
	195.565.206,18	**2.400.409,37**	**1.333.306,74**	**0,00**	**196.632.308,81**	**3.789.579,62**	**0,00**	**0,00**	**3.789.579,62**	**192.842.729,19**	**191.776**
	384.518.486,65	**8.566.474,22**	**1.995.285,04**	**0,00**	**391.089.675,83**	**107.819.153,83**	**4.442.037,38**	**578.083,56**	**111.683.107,65**	**279.406.568,18**	**276.699**

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Konzernanhang und Anhang für 2018

Sitz der Duisburger Hafen AG ist Duisburg. Die Gesellschaft ist unter der Nummer HRB 180 im Register des Amtsgerichts Duisburg eingetragen.

Die Duisburger Hafen AG stellt mit ihren Tochtergesellschaften zum 31. Dezember 2018 gemäß § 290 HGB einen Konzernabschluss und einen Konzernlagebericht auf. Der Konzernabschluss wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches sowie den ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes und für den kleinsten Kreis der Unternehmen aufgestellt.

Die Duisburger Hafen AG macht als Muttergesellschaft von ihrem Wahlrecht nach § 298 Abs. 2 HGB Gebrauch, Anhang und Konzernanhang zusammenzufassen.

Der Jahresabschluss wurde auf der Grundlage des Handelsgesetzbuches in der zum 31. Dezember 2018 anzuwendenden Fassung sowie den ergänzenden Bestimmungen des AktG und der Satzung erstellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Zum 31. Dezember 2018 werden neben der Duisburger Hafen AG insgesamt 24 (Vorjahr: 22) Tochterunternehmen im Rahmen der Vollkonsolidierung und 4 Tochterunternehmen (Vorjahr: 5) im Rahmen der Quotenkonsolidierung in den Konzernabschluss einbezogen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen vollkonsolidierten Tochterunternehmen sowie die quotal einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen bilanzieren zum 31. Dezember.

Die Duisburger Hafen AG und ihre Tochterunternehmen werden in den Konzernabschluss der Beteiligungsverwaltungsgesellschaft des Landes Nordrhein-Westfalen mbH, Düsseldorf, einbezogen, die den Konzernabschluss für den größten Kreis der Unternehmen aufstellt. Dieser wird im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Um die Übersichtlichkeit der Darstellung zu verbessern, werden die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten und davon Vermerke im Konzernanhang und Anhang gemacht. Ferner werden einzelne Posten der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Diese Posten werden im Konzernanhang und Anhang gesondert erläutert.

I. KONSOLIDIERUNGSKREIS

Gesellschaft	Kapitalanteil %	Eigenkapital in T€
Voll konsolidierte Gesellschaften		
Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH, Duisburg (HDR)	100	21.767
duisport agency GmbH, Duisburg (dpa)	100	260
dfl duisport facility logistics GmbH, Duisburg (dfl)	100	172
duisport rail GmbH, Duisburg (dpr)	100	100
LOGPORT Logistic-Center Duisburg GmbH, Duisburg (LOGPORT)	100	801
Grundstücksgesellschaft Südhafen mbH, Duisburg (Südhafen)	100	1.972
duisport consult GmbH, Duisburg (dpc)	100	1.188
Navigare Stauerei- und Speditions GmbH, Duisburg (Navigare)	100	853
startport GmbH, Duisburg (startport)	100	20
Bohnen Logistik GmbH & Co. KG, Niederkrüchten (BL)	100	364
RBL Reiner Bohnen Logistik GmbH, Niederkrüchten (RBL)	100	421
BVG Verwaltungs GmbH, Niederkrüchten (BVG)	100	35
dpl Chemnitz GmbH, Chemnitz (dpl Chemnitz)	90	4.595
duisport packing logistics India Pvt. Ltd., Pune/Indien (dpl India)	88	–140
duisport packing logistics GmbH, Duisburg (dpl GmbH)	74,9	15.267
dpl International N. V., Antwerpen/Belgien (dpl International)	74,9	230
duisport industrial packing service (Wuxi) Co. Ltd., Wuxi/China (dpl China)	74,9	368
dpl Weinzierl Verpackungen GmbH, Sinzing (dpl WZ)	66,7	3.198
Weinzierl Beteiligungs-GmbH, Sinzing (Weinzierl Beteiligung)	66,7	41
Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG, Sinzing (HWF)	66,7	1.129
Hafen Duisburg/Amsterdam Beteiligungsgesellschaft mbH, Duisburg (HDA)	66	52
Umschlag Terminal Marl GmbH & Co. KG, Marl (UTM GmbH & Co. KG)[1]	50	363
Umschlag Terminal Marl Verwaltungs-GmbH, Marl (UTM Verw.)[1]	50	24
IPS Integrated Project Services GmbH, Duisburg (IPS)[1]	50	76
Quotal einbezogene Gesellschaft		
logport ruhr GmbH, Duisburg (lpr)	50	1.424
BREEZE Industrial Packing GmbH, Hamburg (BREEZE)	50	111
dev.log GmbH, Niederkassel (dev.log)	50	587
Masslog GmbH, Duisburg (Masslog)	50	153
At equity einbezogene Gesellschaft		
Heavylift Terminal Duisburg GmbH, Duisburg (HTD)	34,56	23
DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg (DIT)	24	8.778
Distri Rail B. V., Rhoon/Niederlande (DistriRail)[2]	24,9	752
E.I.L.S. Emballages Industriels Logistique Service SAS, Illkirch-Graffenstaden/Frankreich (EILS)	29	346

[1] Beherrschender Einfluss wird gem. § 290 Abs. 2 HGB ausgeübt.
[2] Angabe Stand 31. Dezember 2017.

Eine Gesamtaufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 Nr. 11 HGB und § 313 Abs. 2 HGB ist in Anlage C zum Anhang dargestellt und wird im Bundesanzeiger elektronisch veröffentlicht.

Mit Ablauf des Geschäftsjahres 2017, d. h. zum 31. Dezember 2017, 24:00 Uhr, hat die Duisburger Hafen AG jeweils 100 % der Anteile an der Bohnen Logistik GmbH & Co. KG, Niederkrüchten, (Bohnen KG) mit ihrer 100 %igen Tochtergesellschaft RBL Reiner Bohnen Logistik GmbH, Niederkrüchten, (RBL) sowie an der BVG Verwaltungs GmbH, Niederkrüchten, (BVGV) erworben. Die Anteile an den erworbenen Gesellschaften (im Folgenden auch bezeichnet als „Bohnen-Gruppe“) wurden im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2017 mit ihren Anschaffungskosten unter den Anteilen an verbundenen Unternehmen ausgewiesen. Die Erstkonsolidierung erfolgt zum 1. Januar 2018.

Ein weiteres inländisches Unternehmen sowie ein ausländisches Unternehmen, auf deren Finanz- und Geschäftspolitik aufgrund eines Stimmrechtsanteils zwischen 20 % und 50 % ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann, werden aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung gemäß § 312 HGB nicht in den Konzernabschluss einbezogen.

Seit dem 20. Dezember 2012 hält die Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH 99,9 % der Anteile an der MOLANKA Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Duisport KG, Düsseldorf. Hierbei handelt es sich um eine Objektgesellschaft, die nicht in den Konzernabschluss der duisport einbezogen wird, da weder die Voraussetzungen der § 290 Abs. 1 HGB i. V. m. Abs. 2 Nr. 1–3 noch die der Nr. 4 HGB gegeben sind. Die Gesellschaft weist zum 31.12.2018 ein Eigenkapital von 997 TEUR sowie einen Jahresüberschuss von 260 TEUR aus.

II. KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

Die Kapitalkonsolidierung für Tochterunternehmen oder zugekaufte Kapitalanteile, die vor dem 1. Januar 2010 erstmals konsolidiert wurden, ist nach der Buchwertmethode auf Grundlage der Wertansätze zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung des Tochterunternehmens in den Konzernabschluss vorgenommen worden. Hierbei entstandene aktive Unterschiedsbeträge wurden gemäß § 309 Abs. 1 Satz 3 HGB a. F. mit den Gewinnrücklagen verrechnet.

Die Kapitalkonsolidierung für Gesellschaften oder für zugekaufte Kapitalanteile, die nach dem 1. Januar 2010 erstmals konsolidiert wurden, wurde nach der Neubewertungsmethode zum Erwerbszeitpunkt vorgenommen. Die zu aktivierenden Beträge wurden dabei so weit wie möglich den betreffenden Aktivposten zugeordnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäfts- oder Firmenwert aktiviert und über seine voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Die Konsolidierung von Gemeinschaftsunternehmen erfolgt nach denselben Grundsätzen.

Im Rahmen der Erstkonsolidierung der Bohnen-Gruppe wurden im Rahmen einer Kaufpreisallokation stille Reserven ermittelt und den erworbenen Vermögensgegenständen unter Berücksichtigung latenter Steuern zugeordnet. Der verbleibende Unterschiedsbetrag in Höhe von 2.373 TEUR wurde als Firmenwert aktiviert und wird über seine voraussichtliche Nutzungsdauer von zehn Jahren abgeschrieben.

Aus der Erstkonsolidierung im Jahr 2013 der dpl Weinzierl Verpackungen GmbH (ehemals Weinzierl Verpackungen GmbH) resultiert ein aktiver Unterschiedsbetrag in Höhe von 253 TEUR und aus der Erstkonsolidierung der Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG ein aktiver Unterschiedsbetrag von 791 TEUR. Im Rahmen vertraglich festgelegter Kaufpreisanpassungen wurde der Unterschiedsbetrag der dpl Weinzierl Verpackungen GmbH auf 424 TEUR erhöht und der Unterschiedsbetrag der Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG auf 629 TEUR reduziert. Weitere Unterschiedsbeträge resultieren in Höhe von 66 TEUR aus der Erstkonsolidierung der duisport packing logistics India Pvt Ltd. im Jahr 2013 sowie aus der Erstkonsolidierung der BREEZE Industrial Packing GmbH im Jahr 2015 in Höhe von 320 TEUR. Die Unterschiedsbeträge werden jeweils über einen Zeitraum von fünf Jahren abgeschrieben.

Die Duisburger Hafen AG hält 34,56 % der Anteile an der Heavylift Terminal Duisburg GmbH, Duisburg. Die Gesellschaft wird at equity in den Konzernabschluss einbezogen. Gemäß § 312 Abs. 1 HGB beläuft sich der Unterschiedsbetrag zwischen Beteiligungsbuchwert und dem anteiligen Eigenkapital auf 33 TEUR.

duisport hält 29 % der Anteile an der E.I.L.S. Emballages Industriels Logistique Service SAS, Illkirch-Graffenstaden/Frankreich. Die Gesellschaft wird at equity in den Konzernabschluss einbezogen. Gemäß § 312 Abs. 1 HGB beläuft sich der Unterschiedsbetrag zwischen Beteiligungsbuchwert und dem anteiligen Eigenkapital auf 145 TEUR.

Der Unterschiedsbetrag der at equity in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaft DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg, gemäß § 312 Abs. 1 HGB beläuft sich auf 289 TEUR.

Der Unterschiedsbetrag gemäß § 312 Abs. 1 HGB der at equity in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaft Distri Rail B. V., Rhoon/Niederlande, beträgt 13 TEUR.

Passive Unterschiedsbeträge aus der Kapitalkonsolidierung werden gesondert nach dem Eigenkapital ausgewiesen. Mit dem im Geschäftsjahr 2008 in das Eigenkapital eingestellten Unterschiedsbetrag aus dem Erwerb der dpl International in Höhe von 68 TEUR wurde in 2009 die Kaufpreiszahlung von 63 TEUR verrechnet, sodass ein passivischer Unterschiedsbetrag von 5 TEUR verbleibt. Der passive Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung der UTM Verw. beträgt 1 TEUR. Ein weiterer passiver Unterschiedsbetrag in Höhe von 9 TEUR resultiert aus der Erstkonsolidierung der Weinzierl Beteiligungs-GmbH in 2015.

Umsätze, Aufwendungen und Erträge sowie bestehende Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen konsolidierten Tochterunternehmen sind im Konzernabschluss eliminiert. Gleiches gilt für den steuerlichen Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß § 6b EStG sowie die steuerlichen Sonderabschreibungen gemäß § 6b EStG.

Auf Konsolidierungsbuchungen, die zu Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Wertansätzen der Vermögensgegenstände, Schulden oder Rechnungsabgrenzungsposten und deren steuerlichen Wertansätzen führen, wurden latente Steuern gebildet. Diese wurden mit einem Konzernsteuersatz von 34,2 % berechnet.

Für Anteile am Reinvermögen sowie am Nettoergebnis der einbezogenen Tochterunternehmen HDA, UTM GmbH & Co. KG, UTM Verw., dpl India, dpl GmbH, dpl Chemnitz, Weinzierl Beteiligung, dpl WZ Verp., IPS und HWF, die nicht dem Mutterunternehmen oder einem anderen einbezogenen Unternehmen zuzurechnen sind, wird ein entsprechender Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter als „nicht beherrschende Anteile“ innerhalb des Eigenkapitals gebildet. Dieser wird grundsätzlich an den erfolgswirksamen Konsolidierungsmaßnahmen beteiligt.

Der Bilanzgewinn wird im Konzernabschluss in gleicher Höhe wie im Jahresabschluss des Mutterunternehmens ausgewiesen. Hierzu wurden die Bilanzergebnisse der Tochterunternehmen und sonstige Konsolidierungsmaßnahmen mit den Gewinnrücklagen des Konzerns verrechnet. Hieraus ergibt sich im Geschäftsjahr eine Verminderung der Konzernrücklagen in Höhe von 18 TEUR.

Die Bewertung der vier at equity in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften erfolgt nach der Equity-Methode gem. § 312 HGB durch Gegenüberstellung von Beteiligungsbuchwert und anteiligem Eigenkapital der jeweiligen Gesellschaft. Die Kapital-

aufrechnung erfolgte nach der Buchwertmethode zum Stichtag des Anteilerwerbs.

III. BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN UND DEREN ÄNDERUNGEN

Die zu konsolidierenden Abschlüsse der Duisburger Hafen AG als Muttergesellschaft und der einbezogenen Tochtergesellschaften werden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsregeln aufgestellt, welche stetig angewendet wurden. Im Rahmen der Abschlussprüfung wurden die Jahresabschlüsse der voll und quotal konsolidierten Gesellschaften geprüft und uneingeschränkt testiert.

Die **immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens** und die **Sachanlagen** sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger und außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet. Erhaltene Investitionszuschüsse werden berücksichtigt, indem die Anschaffungs- oder Herstellungskosten des entsprechenden Vermögensgegenstandes um den Betrag des Zuschusses gekürzt werden.

Selbst hergestellte Sachanlagen werden zu Herstellungskosten gemäß § 255 Abs. 2 Satz 1 und 2 HGB aktiviert und planmäßig linear über ihre voraussichtliche Nutzungsdauer sowie bei Vorliegen einer voraussichtlich dauernden Wertminderung außerplanmäßig abgeschrieben.

Die planmäßigen Abschreibungen der Geschäfts- oder Firmenwerte, die aus dem Erwerb des Geschäftsbetriebes der heutigen dpl GmbH und dpl Chemnitz via Asset Deal resultieren, erfolgen aufgrund der Schätzung in Bezug auf die Dauerhaftigkeit der übernommenen Geschäftsbeziehungen linear über 15 Jahre.

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Erstkonsolidierung der Weinzierl-Gesellschaften sowie der dpl India, der BREEZE und der Navigare werden linear über 5 Jahre abgeschrieben. Diese erwartete wirtschaftliche Nutzungsdauer entspricht den erworbenen Produktionstechnologien und spiegelt die Ertragsaussichten der übernommenen Kundenbeziehungen wider. Die sonstigen immateriellen Vermögensgegenstände werden ebenfalls über fünf Jahre linear abgeschrieben.

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Erstkonsolidierung der Bohnen-Gruppe werden linear über 10 Jahre abgeschrieben.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear unter Berücksichtigung der voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer. Daneben wurden im Jahresabschluss in den Vorjahren Übertragungen nach den steuerlichen Vorschriften gemäß § 6b EStG vorgenommen, die, soweit sie auf Grund und Boden entfallen, passivisch im Sonderposten mit Rücklageanteil ausgewiesen sind und bei Gebäuden aktivisch gekürzt wurden. Im Konzernabschluss werden die Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß § 6b EStG sowie die steuerlichen Abschreibungen eliminiert.

Bei den Sachanlagen wurden die folgenden betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

	Jahre
Bauten	bis zu 50
Technische Anlagen und Maschinen	5 bis 18
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 12

Geringwertige Wirtschaftsgüter bis zu einem Netto-Einzelwert von 250,00 EUR sind im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben bzw. als Aufwand erfasst worden. Für geringwertige Wirtschaftsgüter mit einem Netto-Einzelwert zwischen 251,00 EUR und 800,00 EUR wird abweichend zu den Vorperioden kein Sammelposten gebildet. Für entsprechende Wirtschaftsgüter im Anschaffungsjahr 2018 wurde ebenfalls die Möglichkeit der Sofortabschreibung gewählt. Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten oder Herstellungskosten zwischen 801,00 EUR und 1.000,00 EUR werden über die Nutzungsdauer laut AfA-Tabelle abgeschrieben.

Die Hafenbecken einschließlich Uferbefestigungen sowie der Hafenbahn-Oberbau unterliegen in ihrer Größe, ihrem Wert und ihrer Struktur im rechtsrheinischen Hafenbereich nur geringen Veränderungen und sind daher zu Festwerten angesetzt.

Die **Finanzanlagen** werden zu Anschaffungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips bei dauernden Wertminderungen bewertet. Die **Beteiligungen** und die verzinslichen **Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, sind mit den Nennwerten abzüglich Einzelwertberichtigungen angesetzt. Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen enthalten Darlehen mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren.

Zur Erfüllung von Verpflichtungen aus der Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Altersteilzeitansprüchen sind entsprechende Mittel in Spezialfonds angelegt. Sie sind dem Zugriff übriger Gläubiger entzogen. Die Bewertung der Fonds erfolgt zum beizulegenden Zeitwert; dieser wird mit den jeweils zugrunde liegenden Verpflichtungen verrechnet. Ergibt sich ein Verpflichtungsüberhang, wird dieser unter den Rückstellungen erfasst. Übersteigt der Wert der Wertpapiere die Verpflichtungen, erfolgt der Ausweis als **Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung** auf der Aktivseite der Bilanz.

Die **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe** sind zu durchschnittlichen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips bewertet. Die fertigen und unfertigen Erzeugnisse sowie die unfertigen Leistungen des Konzerns betreffen angearbeitete Aufträge im Bereich der Verpackungsleistungen und des Projektmanagements. Sie werden zu Herstellungskosten gemäß § 255 Abs. 2 HGB aktiviert. In die Herstellungskosten werden die Einzelkosten, angemessene Teile der Materialgemeinkosten, der Fertigungsgemeinkosten und des Werteverzehrs des Anlagevermögens, soweit dieser durch die Fertigung veranlasst ist, einbezogen.

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände sowie **liquide Mittel** werden zu Nennwerten bilanziert. Bei diesen Posten wird allen erkennbaren Einzelrisiken und dem allgemeinen, auf Erfahrungswerten gestützten, Kreditrisiko durch angemessene Wertabschläge Rechnung getragen.

Als **Rechnungsabgrenzungsposten** werden auf der Aktivseite Ausgaben vor dem Bilanzstichtag angesetzt, sofern sie Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen. Weiterhin werden hier die Unterschiedsbeträge zwischen Rückzahlungs- und Verfügungsbetrag (Disagio) aktiv abgegrenzt und über die Laufzeit des Darlehens aufgelöst.

Rückstellungen für **Altersversorgungsverpflichtungen** oder vergleichbare langfristig fällige Verpflichtungen werden nach § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB pauschal mit dem von der Deutschen Bundesbank ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz der letzten zehn Jahre abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

Die **Rückstellungen für Pensionen** werden nach anerkannten versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Anwendung der „Projected-Unit-Credit-Methode“ ermittelt. Die biometrischen Faktoren finden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Anwendung der „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck Berücksichtigung. Für die Abzinsung wurde pauschal eine durchschnittliche Restlaufzeit von 15 Jahren unterstellt. Dabei wurde der durchschnittliche Marktzinssatz der vergangenen 10 Jahre ermittelt und in Höhe von 3,21 % p. a. angesetzt (im Vorjahr durchschnittlicher Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre von 3,68 % p. a.). Erwartete Gehaltssteigerungen wurden mit 2,5 % bzw. 1,0 % und erwartete Rentensteigerungen mit 1,75 % berücksichtigt.

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Pensionsrückstellungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren und dem Ansatz der Rückstellung nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen sieben Geschäftsjahren nach § 253 Abs. 6 HGB beläuft sich im Jahresabschluss auf 818 TEUR (Vorjahr: 662 TEUR) und im Konzernabschluss auf 839 TEUR (Vorjahr: 699 TEUR). Die Gewinne dürfen nur ausgeschüttet werden, wenn die nach der Ausschüttung verbleibenden frei verfügbaren Rücklagen zuzüglich eines Gewinnvortrages und abzüglich eines Verlustvortrages mindestens diesem Unterschiedsbetrag entsprechen.

Die **Altersteilzeitrückstellungen** wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Verwendung eines laufzeitgerechten Rechnungszinssatzes von 2,33 % (Vorjahr: 2,8 %) ermittelt. In die Rückstellung wurde auch die Verpflichtung zur Zahlung von Aufstockungsbeträgen einbezogen.

Die **Steuerrückstellungen und die sonstigen Rückstellungen** werden in Höhe des Erfüllungsbetrages angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung und unter Berücksichtigung von drohenden Verlusten aus schwebenden Geschäften notwendig ist. Bei der Bewertung des Erfüllungsbetrages wurden Kostensteigerungen berücksichtigt. Die sonstigen Rückstellungen enthalten zu rund 42 % (Jahresabschluss: 53 %) Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen, rechtliche Verpflichtungen und Zuschussrückzahlungen. Weitere rund 27 % (Jahresabschluss: 14 %) betreffen Rückstellungen für Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen. Rund 10 % (Jahresabschluss: 13 %) der sonstigen Rückstellungen betreffen Personalrückstellungen und weitere 12 % (Jahresabschluss: 5 %) Rückstellungen für ausstehende Eingangsrechnungen. Die sonstigen Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit fristadäquaten Zinssätzen abgezinst, die von der Deutschen Bundesbank bekannt gegeben worden sind. In Anwendung des in Art. 67 Abs. 3 EGHGB eingeräumten Wahlrechts wurden zum 31. Dezember 2018 Rückstellungen nach § 249 Abs. 2 HGB in der bis zum 28. Mai 2008 geltenden Fassung in Höhe von insgesamt 6.365 TEUR (davon Duisburger Hafen AG 1.078 TEUR) beibehalten (Aufwandsrückstellungen).

Verbindlichkeiten wurden mit den Erfüllungsbeträgen passiviert.

Als **Rechnungsabgrenzungsposten** werden auf der Passivseite Einnahmen vor dem Bilanzstichtag angesetzt, sofern sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Latente Steuern werden für zeitliche Unterschiede zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten ermittelt. Dabei werden bei der Duisburger Hafen AG nicht nur die Unterschiede aus den eigenen Bilanzposten einbezogen, sondern auch solche, die bei Organtöchtern bzw. bei Personengesellschaften bestehen, an denen die Duisburger Hafen AG als Gesellschafter beteiligt ist. Zusätzlich zu den zeitlichen Bilanzierungsunterschieden werden steuerliche Verlustvorträge berücksichtigt. Im Konzern werden dabei auch Differenzen, die auf Konsolidierungsmaßnahmen gemäß den §§ 300 bis 307 HGB beruhen, berücksichtigt, nicht jedoch Differenzen aus dem erstmaligen Ansatz eines Geschäfts- oder Firmenwerts bzw. eines negativen Unterschiedsbetrages aus der Kapitalkonsolidierung.

Die Ermittlung der latenten Steuern erfolgt auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes des steuerlichen Organkreises der Duisburger Hafen AG von aktuell 34,2 %. Der kombinierte Ertragsteuersatz umfasst Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag. Abweichend hiervon werden latente Steuern aus zeitlichen Bilanzierungsunterschieden bei Beteiligungen in der Rechtsform einer Personengesellschaft auf Basis eines kombinierten Ertragsteuersatzes ermittelt, der lediglich Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag beinhaltet; dieser beträgt derzeit rund 16 %. Eine sich insgesamt ergebende Steuerbelastung würde in der Bilanz als passive latente Steuer angesetzt werden. Die Aktivierung einer sich ergebenden Steuerentlastung, die aus Differenzen in den Jahresabschlüssen der konsolidierten Unternehmen resultiert, unterbleibt in Nicht-Ausübung des dafür bestehenden Ansatzwahlrechts.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Risikoreduzierung eingesetzt. Ihr Einsatz erfolgt im Rahmen der Vorgabe der entsprechenden Konzernrichtlinie. Sie werden einzeln zu Anschaffungskosten oder mit dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert (= Marktwert) am Stichtag bewertet. Sind die Voraussetzungen zur Bildung von Bewertungseinheiten grundsätzlich erfüllt, werden die Sicherungs- und Grundgeschäfte zu einer Bewertungseinheit zusammengefasst. In den Fällen, in denen sowohl die „Einfrierungsmethode“, bei der die sich ausgleichenden Wertänderungen aus dem abgesicherten Risiko nicht bilanziert werden, als auch die „Durchbuchungsmethode“, wonach die sich ausgleichenden Wertänderungen aus dem abgesicherten Risiko sowohl des Grundgeschäfts als auch des Sicherungsinstruments bilanziert werden, angewandt werden können, wird die Einfrierungsmethode angewandt. Die sich ausgleichenden positiven und negativen Wertänderungen werden ohne Berührung der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

IV. WÄHRUNGSUMRECHNUNG IM KONZERNABSCHLUSS

Die Aktiv- und Passivposten der in ausländischer Währung aufgestellten Jahresabschlüsse wurden, mit Ausnahme des Eigenkapitals (gezeichnetes Kapital, Rücklagen, Ergebnisvortrag zu historischen Kursen) zum Devisenkassamittelkurs am Abschlussstichtag in Euro umgerechnet. Die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sind zum Durchschnittskurs in Euro umgerechnet. Die sich ergebende Umrechnungsdifferenz ist innerhalb des Konzerneigenkapitals nach den Rücklagen unter dem Posten „Eigenkapitaldifferenz aus Währungsumrechnung“ ausgewiesen.

V. ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

Unter den zum 31.12.2018 enthaltenen Posten in der Konzernbilanz sind im Wesentlichen folgende Werte bedingt durch die erstmalige Konsolidierung der Bohnen-Gruppe:

	Mio. €
Sachanlagen	3,9
Vorräte	0,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6,7
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	0,4
Sonstige Rückstellungen	1,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1,9

1. Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens des Konzerns sowie der Muttergesellschaft ist jeweils in einem Anlagespiegel dargestellt. Der Anlagespiegel des Konzerns ist als Anlage A zum Anhang beigefügt; der der Muttergesellschaft als Anlage B zum Anhang. Der Anteilsbesitz ist als Anlage C beigefügt.

2a. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände – Konzern

In T€	31.12.2018	31.12.2017
Lieferungen und Leistungen	42.614	32.168
Beteiligungen	270	394
Sonstige Vermögensgegenstände	4.741	3.152
Gesamt	**47.625**	**35.714**

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben 774 TEUR eine Restlaufzeit von über einem Jahr (Vorjahr: 830 TEUR). Die Forderungen gegen Beteiligungen bestehen ausschließlich aus dem Liefer- und Leistungsverkehr.

2b. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände – AG

In T€	31.12.2018	31.12.2017
Lieferungen und Leistungen	562	298
Verbundene Unternehmen	17.701	7.160
Beteiligungen	752	426
Sonstige Vermögensgegenstände	542	241
Gesamt	**19.557**	**8.125**

Sämtliche Forderungen sind wie im Vorjahr innerhalb eines Jahres fällig.

Für die ausgewiesenen Forderungen bestehen keine Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen. Einzelwertberichtigungen wurden in Höhe von 581 TEUR (Vorjahr: 501 TEUR) berücksichtigt.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen bestehen in Höhe von 10.916 TEUR (Vorjahr: 4.907 TEUR) aus dem Cash-Pooling mit diversen Tochtergesellschaften und in Höhe von 6.785 TEUR (Vorjahr: 2.253 TEUR) aus dem Liefer- und Leistungsverkehr der Gesellschaft. Diese wurden im Rahmen der Saldenverrechnung im Konzern teilweise mit Verbindlichkeiten verrechnet. Die Forderungen gegen Beteiligungen bestehen wie im Vorjahr ausschließlich aus dem Liefer- und Leistungsverkehr.

3. Rechnungsabgrenzungsposten – Konzern

Die Rechnungsabgrenzungsposten des Konzerns beinhalten unter anderem Disagiobeträge zu in Vorjahren aufgenommenen Darlehen der Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH in Höhe von 41 TEUR (Vorjahr: 65 TEUR).

4. Latente Steuern gemäß § 274 HGB – Konzern und AG

In der Duisburger Hafen AG resultieren aktive latente Steuern aus Bewertungsunterschieden zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen bei Finanzanlagen, Pensionsrückstellungen und sonstigen Rückstellungen. Diese werden grundsätzlich mit einem Steuersatz von 34,2 % bewertet.

Aus der Anwendung des § 274 HGB resultieren im Konzernabschluss aktive latente Steuern aus Bewertungsunterschieden zwischen den handelsrechtlichen und den steuerlichen Wertansätzen des Konzerns bei Sachanlagen, Finanzanlagen, Pensionsrückstellungen sowie sonstigen Rückstellungen und passive latente Steuern aus der Aktivierung von selbst geschaffenen, erstellten immateriellen Vermögensgegenständen bei einer Tochtergesellschaft. Die Ermittlung der latenten Steuern erfolgt ebenfalls grundsätzlich mit einem Steuersatz von 34,2 %.

Die Aktivierung einer sich ergebenden Steuerentlastung, die aus Differenzen in den Jahresabschlüssen der konsolidierten Unternehmen resultiert, unterbleibt in Nicht-Ausübung des dafür bestehenden Ansatzwahlrechts.

5. Aktiver Unterschiedsbetrag aus Vermögensverrechnung – Konzern und AG

Der aktive Unterschiedsbetrag resultiert aus der Saldierung nach § 298 Abs. 1 i. V. m. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB von Altersversorgungsverpflichtungen mit Vermögensgegenständen, die ausschließlich der Erfüllung der Altersversorgungsverpflichtungen dienen und dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind. Bei den Vermögensgegenständen handelt es sich um Wertpapiere.

Angaben zur Verrechnung nach § 298 Abs. 1 i. V. m. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB:

In T€	Konzern	AG
Erfüllungsrückstand gemäß Gutachten für Altersteilzeitverpflichtungen	9	9
Beizulegender Wert des Deckungsvermögens	35	16
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	13	13
Aktivischer Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	26	7

Die hiermit im Zusammenhang stehenden Aufwendungen und Erträge, die insgesamt von untergeordneter Bedeutung sind, sind ebenfalls verrechnet worden und werden im Personalaufwand ausgewiesen.

6. Eigenkapital – Konzern und AG

Das gezeichnete Kapital von 46.020 TEUR und die Kapitalrücklage von 1.534 TEUR im Konzern entsprechen den bei der Muttergesellschaft ausgewiesenen Bilanzposten.

Die Gewinnrücklagen des Konzerns umfassen neben denen der Muttergesellschaft die Gewinnrücklagen und Bilanzergebnisse der in den Konzern einbezogenen verbundenen Unternehmen. Darüber hinaus enthält das Eigenkapital Beträge aus der Verrechnung sonstiger Konsolidierungsmaßnahmen.

Der Bilanzgewinn des Konzerns entspricht dem der Muttergesellschaft.

In 2018 hat die Duisburger Hafen AG eine Gewinnausschüttung für das Geschäftsjahr 2017 in Höhe von 4.200 TEUR an die Gesellschafter vorgenommen. Der verbleibende Bilanzgewinn in Höhe von 5.859 TEUR wurde in die gesetzliche Rücklage eingestellt.

Teile des grundsätzlich frei verfügbaren Eigenkapitals im Jahresabschluss der duisport stehen unter der Ausschüttungssperre des § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB. Da von dem Aktivierungswahlrecht des aktiven Steuerüberhangs kein Gebrauch gemacht worden ist, werden die ausschüttungsgesperrten Beträge ohne die Berücksichtigung von latenten Steuern dargestellt.

Bezeichnung	In T€
Positiver Saldo aus beizulegendem Zeitwert der nach § 246 Abs. 2 S. 2 HGB zu verrechnenden Vermögensgegenstände abzüglich der ursprünglichen Anschaffungskosten	2
Unterschiedsbetrag aus der Abzinsung der Pensionsrückstellungen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 10 Jahre ggü. 7 Jahren	818
Ausschüttungsgesperrter Betrag nach § 253 Abs. 6 HGB	**835**

7. Sonderposten mit Rücklageanteil – Konzern und AG

In T€	Konzern 31.12.2018	Konzern 31.12.2017	AG 31.12.2018	AG 31.12.2017
Steuerliche Wertberichtigungen gemäß § 6b Abs. 1 EStG	0	0	19.438	19.438
Gesamt	**0**	**0**	**19.438**	**19.438**

Die Gesellschaft hat im Jahresabschluss das Wahlrecht zur Beibehaltung von steuerlichen Sonderposten mit Rücklageanteil gem. Art. 67 Abs. 3 Satz 1 EGHGB in Anspruch genommen. Die Sonderposten sind in der Bilanz der Duisburger Hafen AG passiviert. Im Konzernabschluss werden diese steuerlichen Sonderposten mit Rücklageanteil eliminiert.

8. Steuerrückstellungen – Konzern und AG

Die Steuerrückstellungen betreffen in der Hauptsache Körperschaftsteuer sowie Gewerbesteuer für die Geschäftsjahre 2018, 2017 und 2016 sowie eine Rückstellung für Folgeeffekte der Betriebsprüfung für die Jahre 2014–2017.

9. Sonstige Rückstellungen – Konzern und AG

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen ungewisse Verpflichtungen gegenüber Dritten und unterlassene Instandhaltungsmaßnahmen. Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Altersteilzeit (unter Berücksichtigung des Deckungsvermögens), Tantiemen, Beihilfen, Verpflichtungen für nicht in Anspruch genommenen Urlaub, Jubiläumszuwendungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet. Die Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen wurde ausschließlich für eigenes oder aktuell bei Tochtergesellschaften beschäftigtes Personal der Muttergesellschaft gebildet. Die übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken.

10a. Verbindlichkeiten – Konzern

In T€	31.12.2018	Restlaufzeit unter 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Kreditinstitute	146.781	56.031	90.750	45.036
(Vorjahr)	(135.301)	(39.215)	(96.086)	(50.007)
Erhaltene Anzahlungen	772	772	0	0
(Vorjahr)	(2.249)	(2.249)	(0)	(0)
Lieferungen/Leistungen	14.146	14.146	0	0
(Vorjahr)	(12.990)	(12.990)	(0)	(0)
Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis	14	14	0	0
(Vorjahr)	(81)	(81)	(0)	(0)
Sonstige Verbindlichkeiten	8.602	8.602	0	0
(Vorjahr)	(6.734)	(6.734)	(0)	(0)
davon aus Steuern	1.803	1.803	0	0
(Vorjahr)	(766)	(766)	(0)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	348	348	0	0
(Vorjahr)	(194)	(194)	(0)	(0)
Gesamt	**170.315**	**79.565**	**90.750**	**45.036**
(Vorjahr)	**(157.355)**	**(61.269)**	**(96.086)**	**(50.007)**

Zum Bilanzstichtag werden im Konzern Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 146,8 Mio. EUR ausgewiesen. 1,2 Mio. EUR sind durch Eintragung von Grundschulden im Grundbesitz der Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH besichert. Es wurden weiter Sicherheiten in Form von Gleichstellungs- und Negativerklärungen seitens der Duisburger Hafen AG gegeben sowie Verlustausgleichsansprüche der Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH aus dem Unternehmensvertrag mit der Duisburger Hafen AG abgetreten. Außerdem wurden Verpflichtungen zur Einhaltung festgelegter Bilanzrelationen für die Gruppe abgegeben.

10b. Verbindlichkeiten – AG

In T€	31.12.2018	Restlaufzeit unter 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Kreditinstitute	135.074	51.809	83.265	41.939
(Vorjahr)	(123.071)	(35.724)	(87.347)	(46.020)
Lieferungen/Leistungen	2.040	2.040	0	0
(Vorjahr)	(2.184)	(2.184)	(0)	(0)
Verbundene Unternehmen	4.752	4.752	0	0
(Vorjahr)	(6.178)	(6.178)	(0)	(0)
Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis	84	84	0	0
(Vorjahr)	(0)	(0)	(0)	(0)
Sonstige Verbindlichkeiten	1.763	1.763	0	0
(Vorjahr)	(1.763)	(1.763)	(0)	(0)
davon aus Steuern	232	232	0	0
(Vorjahr)	(281)	(281)	(0)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	7	7	0	0
(Vorjahr)	(6)	(6)	(0)	(0)
Gesamt	**143.713**	**60.448**	**83.265**	**41.939**
(Vorjahr)	**(133.196)**	**(45.849)**	**(87.347)**	**(46.020)**

Die sonstigen Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen kreditorische Debitoren in Höhe von 437 TEUR sowie Pacht- und Mietkautionen in Höhe von 1.088 TEUR. Zur Besicherung der Darlehen wurden Gleichstellungs- und Negativerklärungen sowie Verpflichtungen zur Einhaltung bestimmter Bilanzrelationen abgegeben. Als Verbindlichkeit im Rahmen der sozialen Sicherheit sind insbesondere die noch abzuführenden Beiträge an Sozialversicherungsträger ausgewiesen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen in Höhe von 4.771 TEUR (Vorjahr: 9.251 TEUR) aus dem Cash-Pooling mit diversen Tochtergesellschaften und in Höhe von 286 TEUR (Vorjahr: 444 TEUR) aus dem Liefer- und Leistungsverkehr der Gesellschaft. Diese wurden im Rahmen der Saldenverrechnung im Konzern mit Forderungen in Höhe von 305 TEUR (Vorjahr: 3.517 TEUR) verrechnet. Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen ausschließlich den Liefer- und Leistungsverkehr.

11. Latente Steuern aus Konsolidierungsmaßnahmen – Konzern

Aus Konsolidierungsmaßnahmen resultieren passive latente Steuern aus der Eliminierung von steuerlichen Wertansätzen im Konzernabschluss. Aktive latente Steuern ergeben sich aus der Zwischenergebniseliminierung. Die aus der Eliminierung der steuerlichen Wertansätze resultierenden passiven latenten Steuern von 12.790 TEUR wurden gemäß § 306 HGB mit den aktiven latenten Steuern von 797 TEUR verrechnet. Bei der Berechnung der latenten Steuern kam ein Steuersatz von 34,2 % (Vorjahr: 34,2 %) zur Anwendung.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Duisburger Hafen AG trägt gegenüber diversen Bewilligungsbehörden selbstschuldnerische Bürgschaften in Höhe von 60,0 Mio. EUR (Vorjahr: 60,5 Mio. EUR) zugunsten der Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH (HDR). Dies betrifft die Absicherung von Rückzahlungsverpflichtungen für gewährte Fördermittel. Das Risiko einer Inanspruchnahme aus der Bürgschaft für diese Rückzahlungsverpflichtungen wird aufgrund der guten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH als gering eingeschätzt.

Für die Tochtergesellschaft duisport industrial packing service (Wuxi) Co. Ltd., China, hat die Duisburger Hafen AG eine Bürgschaft in Höhe von 8,0 Mio. CNY (rund 1,02 Mio. EUR) übernommen. Aus Gründen der kaufmännischen Vorsicht wurde hierfür eine Rückstellung in Höhe von 250 TEUR gebildet.

Weitere Bürgschaften hat die Duisburger Hafen AG gegenüber der Tochtergesellschaft dpl Weinzierl Verpackungen GmbH in Höhe von 225 TEUR (Vorjahr: 225 TEUR) sowie der Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG in Höhe von 1.126 TEUR (Vorjahr: 1.126 TEUR) übernommen. Das Risiko der möglichen Inanspruchnahme aus diesen Verpflichtungen sehen wir als gering an, aufgrund der positiven Vermögens-, Finanz- und Ertragslagen.

Die Duisburger Hafen AG hat sich ferner verpflichtet, die Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH (HDR) auch unterjährig so mit Liquidität auszustatten, dass sie ihren Verpflichtungen nachkommen kann. Das Risiko der möglichen Inanspruchnahme aus dieser Verpflichtung sehen wir aufgrund der guten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH ebenfalls als gering an.

Aus dem Erwerb einer Unternehmensbeteiligung resultiert eine Eventualverbindlichkeit in Höhe von rund 350 TEUR.

Das Obligo aus investiven und nicht investiven Maßnahmen des Konzerns beträgt 47,3 Mio. EUR, davon entfallen 30,2 Mio. EUR auf die Muttergesellschaft.

Dingliche Belastungen bestanden am Bilanzstichtag wie folgt:

Dingliche Belastungen – Konzern

	m²	Belastung der Grundflächen in %	davon AG m²
Erbbaurechte zugunsten von Hafenanliegern	1.558.434	16,12	1.182.323
Grunddienstbarkeiten (z. B. zum Betrieb von Leitungen und Brunnen)	1.805.149	18,68	652.894
Wegerechte und andere Rechte	1.099.083	11,37	401.388
Gesamt	**4.462.666**	**46,17**	**2.236.605**

Sonstige finanzielle Verpflichtungen belaufen sich im Konzern nominal auf 10.662 TEUR. Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen der AG betragen 2.509 TEUR. Davon bestehen 1.535 TEUR gegenüber konzernexternen Gesellschaften und 974 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

duisport ist Mitglied der Rheinischen Zusatzversorgungskasse (RZVK) mit Sitz in Köln. Die RZVK-Zusatzversorgung hat die Aufgabe, den Beschäftigten ihrer Mitglieder eine zusätzliche Alters-, Erwerbminderungs- und Hinterbliebenenversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage zu gewähren. Die Höhe der Betriebsrente ist abhängig von dem jeweiligen Jahresentgelt und dem Alter des Beschäftigten.

Im Jahr 2018 betrug der Umlagesatz 4,25 % des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts. Der Prozentsatz für das Sanierungsgeld (zur Finanzierung der Ansprüche und Anwartschaften, die vor dem 1. Januar 2002 begründet worden sind) betrug 3,5 %. Die Summe der zusatzversorgungspflichtigen Entgelte für die Beschäftigten der duisport belief sich im Geschäftsjahr 2018 auf 10,6 Mio. EUR.

Bei dieser Verpflichtung handelt es sich um eine mittelbare Pensionsverpflichtung, für die gemäß Art. 28 Abs. 1 Satz 2 EGHGB keine Rückstellung gebildet wurde. Der die duisport betreffende Ausgleichsbetrag gemäß § 15a der Satzung der RZVK beträgt per 31. Dezember 2018 insgesamt 28,2 Mio. EUR. Hierbei handelt es sich um eine Eventualverbindlichkeit, die nur dann von der Duisburger Hafen AG unmittelbar zu tragen wäre, wenn die Gesellschaft die Mitgliedschaft bei der RZVK aufkündigt.

Außerbilanzielle Geschäfte

Zur Beschaffung liquider Mittel zur Finanzierung zukünftiger Investitionsprojekte wurde von der HDR in 2012 eine Logistikimmobilie an die MOLANKA Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Duisport KG, Düsseldorf, veräußert und zurückgemietet (Sale-and-lease-back). Gleichzeitig wurde der Objektgesellschaft ein Erbbaurecht für einen Zeitraum von 70 Jahren gewährt.

Die Immobilie ist langfristig an ein international tätiges Logistikunternehmen vermietet. Die auf diese Weise langfristig erzielbaren Mieterträge übersteigen die von der Gesellschaft zu tragenden Mietaufwendungen aus dem Sale-and-lease-back-Geschäft, das eine Grundmietzeit von 15 Jahren aufweist. Zum Ende der Grundmietzeit besteht eine Option zum Rückerwerb der Immobilie.

Der Vorteil dieser Transaktion besteht darin, dass die über dieses Finanzierungsmodell der Gesellschaft zugeflossenen liquiden Mittel für die in 2018 und den Folgejahren geplanten Investitionen zur Verfügung stehen.

Ein finanzielles Risiko für die HDR kann sich dann ergeben, wenn der Mietvertrag mit dem international tätigen Logistikunternehmen nach Ablauf von zehn Jahren nicht verlängert wird.

Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestanden folgende Zinssicherungs-Swaps:

Art des Zinssicherungs-Swaps

	Konzern Nominalvolumen in T€	Konzern Marktwert in T€	AG Nominalvolumen in T€	AG Marktwert in T€
Payer-Zinsswaps (€)	72.373	–12.619	72.373	–12.619
davon zur Absicherung von finanziellen Verbindlichkeiten	40.682	–7.485	40.682	–7.485
davon zur Absicherung von hochwahrscheinlich geplanten Transaktionen	31.691	–5.135	31.691	–5.135

Im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018 werden die variabel verzinslichen Verbindlichkeiten und die Zinsswaps als Bewertungseinheit abgebildet. Eine Drohverlustrückstellung für zum Stichtag mit negativen Marktwerten behaftete Swaps wird grundsätzlich in der Höhe gebildet, in der aufgrund von abweichenden Zinszahlungsterminen Unwirksamkeiten entstehen. Im Jahresabschluss und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2018 war aus diesem Umstand eine Drohverlustrückstellung in Höhe von 908 TEUR zu bilden.

Die beizulegenden Zeitwerte der Zinsswaps entsprechen dem jeweiligen Marktwert, der durch geeignete finanzmathematische Verfahren (Discounted Cashflows-Methode) bestimmt wird. In die Bewertung der Zinsswaps und des Zins-/Währungsswaps fließen ausschließlich am Markt beobachtbare Parameter ein.

Bewertungseinheiten

Folgende Bewertungseinheiten wurden gebildet:

Grundgeschäft/ Sicherungsinstrument	Risiko/Art der Bewertungseinheit	einbezogener Betrag in T€	Höhe des abgesicherten Risikos in T€
Variabel verzinsliches Darlehen Payer-Zinsswap (AG)	Zinsrisiko/ portfolio hedge	72.373	–12.619
davon zur Absicherung von finanziellen Verbindlichkeiten		40.682	–7.485
davon zur Absicherung von hochwahrscheinlich geplanten Transaktionen		31.691	–5.135

Die gegenläufigen Zahlungsströme in diesem Portfolio von Grund- und Sicherungsgeschäften gleichen sich mit einer hohen Effektivität im Sicherungszeitraum, der je nach Einzelsicherungsgeschäft zwischen 2022 und 2032 endet, voraussichtlich aus, weil laut Risikopolitik der Gesellschaft Risikopositionen aus variabler Verzinsung (Grundgeschäft) unverzüglich nach Entstehung gegen das Liquiditätsrisiko abgesichert werden. Bis zum Abschlussstichtag haben sich die gegenläufigen Zahlungsströme aus den Grund- und Sicherungsgeschäften mit Ausnahme einer geringen Ineffektivität aufgrund von abweichenden Zinszahlungsterminen ausgeglichen. Da die Summe der Nominalwerte der Zinsswaps nicht die Summe der Nominalwerte der Darlehen überschreitet und die Laufzeit der Zinsswaps unter Berücksichtigung der hochwahrscheinlichen Anschlussfinanzierungen nicht länger als die Laufzeit der Grundgeschäfte ist, wird prospektiv von einer hohen Wirksamkeit ausgegangen. Daneben spricht auch die erzielte hohe retrospektive Wirksamkeit für eine hohe prospektive Wirksamkeit. Zur Messung der retrospektiven Wirksamkeit wird die „Change in variable cashflows“-Methode verwendet. Diese Bewertungseinheiten werden sowohl im Jahresabschluss als auch im Konzernabschluss der Duisburger Hafen AG gebildet.

Die Payer-Zinsswaps haben Laufzeiten, die zwischen 2022 und 2032 enden. Die Mehrzahl der in die Bewertungseinheiten einbezogenen variabel verzinslichen Darlehen haben keine feste Laufzeit (revolvierende Kredite). Ein Darlehen mit einem Betrag von 10 Mio. EUR hat eine Laufzeit bis zum 19. Februar 2026. Von der Hochwahrscheinlichkeit der erwarteten Transaktionen gehen wir aus, da wir derzeit erwarten, dass die Darlehen bis zum Ende der Laufzeit der Payer-Zinsswaps mindestens in der derzeitigen Höhe weitergeführt werden bzw. dass entsprechende, ebenfalls variable Anschlussfinanzierungen vorgenommen werden, da die Gesellschaft für zukünftige Investitionen in Infra- und Suprastruktur sowie Instandhaltungsmaßnahmen weiterhin diese Liquidität benötigt. In die Bewertungseinheit werden somit mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (mit in Summe identischem Nominalwert) einbezogen.

VI. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 2018 sind folgende Werte bedingt durch die erstmalige Konsolidierung der Bohnen-Gruppe enthalten:

	Mio. €
Umsatzerlöse	24,4
Materialaufwand	9,2
Personalaufwand	6,8
Abschreibungen	1,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6,6
Zinsen und sonstige Aufwendungen	0,1

1. Umsatzerlöse

In T€	Konzern 2018	Konzern 2017	AG 2018	AG 2017
Infrastruktur	29.263	28.238	22.572	21.603
Suprastruktur	26.122	22.544	9.315	8.322
Logistische Dienstleistungen	75.733	76.938	1.753	1.728
Verpackungsleistungen	92.866	86.620	0	0
Kontraktlogistik	24.430	0	0	0
Sonstige Umsatzerlöse	1.738	8.885	9.507	9.100
Gesamt	**250.152**	**223.225**	**43.147**	**40.753**

Aus der Veränderung des Konsolidierungskreises resultieren Umsatzerlöse in Höhe von 24.430 TEUR.

2. Andere aktivierte Eigenleistungen – Konzern

Die aktivierten Eigenleistungen der duisport-Gruppe in Höhe von 400 TEUR resultieren aus verschiedenen Bauprojekten der Duisburger Hafen AG.

3. Sonstige betriebliche Erträge

In T€	Konzern 2018	Konzern 2017	AG 2018	AG 2017
Auflösung von Rückstellungen	2.791	1.705	1.184	818
Vereinnahmte Zuschüsse	1.301	706	1.301	355
Erträge aus Anlagenabgängen	674	649	443	179
Wertberichtigungen	292	392	29	17
Sonstige periodenfremde Erträge	195	75	85	8
Schadensersatz	90	710	38	381
Zuschreibungen auf Anlage- und Umlaufvermögen	8	66	3	46
Kurserträge	18	30	18	2
Übrige	473	233	72	70
Gesamt	**5.842**	**4.566**	**3.173**	**1.876**

4. Materialaufwand

In T€	Konzern 2018	Konzern 2017	AG 2018	AG 2017
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	37.698	32.991	776	753
Aufwendungen für bezogene Leistungen	74.389	69.699	3.260	2.950
Gesamt	**112.087**	**102.690**	**4.036**	**3.703**

Aus der Veränderung des Konsolidierungskreises resultieren Materialaufwendungen in Höhe von 9.178 TEUR.

5. Personalaufwand

In T€	Konzern 2018	Konzern 2017	AG 2018	AG 2017
Löhne und Gehälter	49.106	38.379	14.191	12.418
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	11.356	8.747	4.478	3.373
(davon für Altersversorgung)	(2.440)	(1.680)	(2.281)	(1.476)
Gesamt	**60.462**	**47.126**	**18.669**	**15.791**

Für Mitarbeiter, denen keine direkte Pensionszusage gegeben wurde, besteht bei der Duisburger Hafen AG eine zusätzliche Altersversorgung bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse, Köln.

6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

In T€	Konzern 2018	Konzern 2017	AG 2018	AG 2017
Immaterielle Vermögensgegenstände – planmäßig	3.329	2.049	394	249
Sachanlagen – planmäßig	15.888	14.329	4.048	3.328
Gesamt	**19.217**	**16.378**	**4.442**	**3.577**

7. Sonstige betriebliche Aufwendungen

In T€	Konzern 2018	Konzern 2017	AG 2018	AG 2017
Miet- und Pachtaufwendungen	12.956	8.591	1.486	1.381
Fremdleistungen für Instandhaltung	9.451	8.267	3.331	3.383
Recht, Beratung, Versicherungen und Ähnliches	7.663	6.725	3.559	3.264
Entsorgungskosten	1.724	1.622	890	838
Kommunikation	1.545	1.186	896	716
Unternehmenskommunikation und Marketing	1.316	1.267	1.127	1.128
Schadenskosten	778	1.005	21	15
Verlust aus Abgang Anlagevermögen	443	954	2	27
Fremdpersonal	442	825	402	615
Sonstige periodenfremde Aufwendungen	368	139	1	0
Dienstleistungen konzernintern	0	0	2.956	3.313
Kursaufwendungen	48	156	15	62
Übrige	6.029	5.059	2.443	2.285
Gesamt	**42.763**	**35.796**	**17.129**	**17.027**

8. Beteiligungsergebnis

In T€	Konzern 2018	Konzern 2017	AG 2018	AG 2017
Erträge aus Beteiligungen/assoziierten Unternehmen	1.556	1.264	3.372	2.529
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(0)	(0)	(2.148)	(1.710)
Aufwand aus Ergebnisabführung	50	0	50	0
Erträge aus Ergebnisabführung	0	0	11.236	9.192
Gesamt	**1.506**	**1.264**	**14.558**	**11.721**

9. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

In T€	Konzern 2018	Konzern 2017	AG 2018	AG 2017
Erträge aus Ausleihungen	315	403	6.964	7.092
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(0)	(0)	(6.709)	(6.747)
Gesamt	**315**	**403**	**6.964**	**7.092**

10. Zinserträge und Zinsaufwendungen

In T€	Konzern 2018	Konzern 2017	AG 2018	AG 2017
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	714	74	248	241
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(0)	(0)	(238)	(230)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	–4.277	–5.062	–3.719	–4.335
(davon an verbundene Unternehmen)	(0)	(0)	(–111)	(–148)
(davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen)	(–548)	(–799)	(–548)	(–537)
Gesamt	**–3.563**	**–4.988**	**–3.471**	**–4.094**

11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag entfallen im Konzern mit 8.060 TEUR und in der Duisburger Hafen AG mit 7.027 TEUR auf das steuerliche Ergebnis des Geschäftsjahres 2018. Aus Folgeeffekten einer Betriebsprüfung sowie aus der nachträglichen Veranlagung für Vorjahre resultiert eine zusätzliche Steuerbelastung im Konzern sowie bei der Duisburger Hafen AG von 809 TEUR.

Darüber hinaus betrifft im Konzernabschluss ein Ertrag von 718 TEUR (Vorjahr: Ertrag von 310 TEUR) die Veränderung bilanzierter latenter Steuern.

VII. SONSTIGE ANGABEN

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter nach Unternehmen

				Mitarbeiter insgesamt	
	Arbeiter	Angestellte	Auszubildende	2018	2017
duisport packing logistics GmbH	199	78	13	290	203
Duisburger Hafen AG	3	189	17	209	193
Bohnen Logistik GmbH & Co. KG	31	95	1	127	0
dfl duisport facility logistics GmbH	96	21	0	117	104
dpl Weinzierl Verpackungen GmbH	65	36	0	101	95
duisport rail GmbH	71	7	7	85	65
dpl Chemnitz GmbH	60	10	1	71	82
Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG	31	13	1	45	41
RBL Reiner Bohnen Logistik GmbH	42	5	0	47	0
duisport agency GmbH	0	42	0	42	44
Umschlag Terminal Marl GmbH & Co. KG	20	8	0	28	25
BREEZE Industrial Packing GmbH	0	22	0	22	19
IPS Integrated Project Services GmbH	0	6	0	6	6
LOGPORT Logistic-Center Duisburg GmbH	3	2	0	5	9
duisport packing logisitics India Pvt. Ltd.	0	4	0	4	5
Masslog GmbH	3	0	0	3	0
duisport industrial packing service (Wuxi) Co., Ltd.	0	0	0	0	1
Gesamt	**624**	**538**	**40**	**1.202**	**892**

Die übrigen konsolidierten Gesellschaften beschäftigten keine eigenen Mitarbeiter.

Die Angaben der dpl Weinzierl Verpackungen GmbH beinhalten die Mitarbeiter der ehemaligen Omnipack GmbH, welche per 1. Januar 2018 auf die dpl Weinzierl Verpackungen GmbH verschmolzen wurde.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Der Finanzmittelfonds beinhaltet den Kassenbestand sowie die Guthaben und Verbindlichkeiten bei Kreditinstituten. Bei den flüssigen Mitteln bestehen keine Verfügungsbeschränkungen.

Der Gesamtbetrag der während des Jahres 2018 im Konzern gezahlten Zinsen lag bei 4,3 Mio. EUR.

Aus quotal einbezogenen Unternehmen resultiert zum 31. Dezember 2018 ein Finanzmittelbestand von 1.276 TEUR.

Angaben nach § 264 Abs. 3 HGB und nach § 264b HGB

Die Tochtergesellschaften Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH, duisport agency GmbH, dfl duisport facility logistics GmbH, duisport rail GmbH und dpl Chemnitz GmbH sowie die Umschlag Terminal Marl GmbH & Co. KG, die Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG und die Bohnen Logistik GmbH & Co. KG nehmen die nach § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB möglichen Erleichterungen insoweit in Anspruch, dass auf die Offenlegung der Abschlüsse gemäß § 325 HGB verzichtet wird.

Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung, die nach dem Schluss des Geschäftsjahres eingetreten sind und einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben, liegen nicht vor.

Gewinnverwendung

Der Vorstand schlägt vor, aus dem Bilanzgewinn der Duisburger Hafen AG in Höhe von 11.880.226,62 EUR einen Betrag in Höhe von 4.200.000,00 EUR an die Gesellschafter auszuschütten und den Restbetrag in die gesetzliche Rücklage einzustellen.

Honorar des Abschlussprüfers

Das Honorar des Abschlussprüfers im Konzern betrug im Geschäftsjahr für

Abschlussprüfungsleistungen	190 T€
Andere Bestätigungsleistungen	8 T€
Gesamthonorar	198 T€

Gesamtbezüge des Vorstandes und Aufsichtsrates

Die Bezüge des Vorstandes im Jahr 2018 stellten sich wie folgt dar:

Bezüge in 2018

In €	erfolgsunabhängiges Gehalt	erfolgsunabhängige sonstige Bezüge	erfolgsbezogene Bezüge	Gesamtbezüge
Erich Staake	380.000,04	164.568,80	171.160,00	**715.728,84**
Thomas Schlipköther	244.242,78	88.609,38	124.480,00	**457.332,16**
Markus Bangen	210.000,00	88.999,56[1]	108.920,00	**407.919,56**
Gesamt	**834.242,82**	**342.177,74**	**404.560,00**	**1.580.980,56**

[1] Inklusive Altersversorgung.

Für die Mitglieder des Vorstandes bestehen folgende Pensionsrückstellungen:

In €	31.12.2017	Zuführung	31.12.2018
Erich Staake	2.209.833,00	669.114,00	2.878.947,00
Thomas Schlipköther	1.308.214,00	316.184,00	1.624.398,00
Gesamt	**3.518.047,00**	**985.298,00**	**4.503.345,00**

Für die ehemaligen Mitglieder des Vorstandes und deren Hinterbliebene bestehen folgende Pensionsrückstellungen:

In €	
Stand 31.12.2017	**3.188.758,00**
Pensionszahlungen	–314.305,00
Auflösung	0,00
Laufende Zuführung	137.277,00
Zuführung aus der Aufzinsung	241.027,00
Stand 31.12.2018	**3.252.757,00**

Die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten in 2018 die folgenden Gesamtvergütungen:

Aufsichtsratsmitglied	Vergütung in 2018 in €	Sitzungsgelder in 2018 in €	Summe in €
Dr. Hendrik Schulte[1]	2.045,16	306,78	2.351,94
Sören Link[2]	1.533,88	306,78	1.840,66
Dr. Patrick Opdenhövel[3]	1.533,88	153,39	1.687,27
Udo Vohl	1.022,58	204,52	1.227,10
Ulrich Brottmann	1.022,58	204,52	1.227,10
Susanne Pollmeier	1.022,58	204,52	1.227,10
Karl Heinz Wich-Kuhnlein[5]	766,94	204,52	971,46
Ursula Lindenhofer[4]	766,94	153,39	920,33
Thomas Susen	511,29	204,52	715,81
Dr. Tobias Traupel	511,29	153,39	664,68
Nadine Krischer	511,29	153,39	664,68
Katrin Florysczak	511,29	102,26	613,55
Bernhard Waltenberg	511,29	102,26	613,55
Torsten Burmester	511,29	102,26	613,55
Heidi Batkowski	511,29	102,26	613,55
Kirsten Stecken	511,29	102,26	613,55
Martin Gräf	0,00	102,26	102,26
Winfried Pudenz	0,00	0,00	0,00
Summe	**13.804,86**	**2.863,28**	**16.668,14**

[1] Vorsitzender.
[2] Stv. Vorsitzender (bis zum 27. März 2019).
[3] Stv. Vorsitzender.
[4] Stv. Vorsitzende (bis zum 4. Juli 2018).
[5] Stv. Vorsitzender (ab dem 4. Juli 2018).

Den Mitgliedern des Aufsichtsrats wurden weder erfolgsabhängige Vergütungen noch solche mit einer langfristigen Anreizwirkung gewährt.

Kredite an Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder

Kredite an Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder bestanden zum Stichtag 31. Dezember 2018 nicht.

Duisburg, 7. Mai 2019

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Staake (Vorsitzender) Prof. Schlipköther Bangen

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Duisburger Hafen AG, Duisburg

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzern-Eigenkapitalspiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem zusammengefassten Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den zusammengefassten Konzernlagebericht der Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2018 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers und des Aufsichtsrats für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Konzernlagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen:

- den Corporate-Governance-Bericht der Duisburger Hafen AG für das Geschäftsjahr 2018.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Konzernabschlussprüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum zusammengefassten Konzernlagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der zusammengefasste Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.

- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.

- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Düsseldorf, den 17. Mai 2019

Deloitte GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Fischer	Pergens
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

GESELLSCHAFTER

Das Grundkapital der Duisburger Hafen AG beträgt 46.020 TEUR. Es ist in 46.020 vinkulierte, auf den Namen lautende Stückaktien eingeteilt.

An dem Grundkapital sind beteiligt:

das Land Nordrhein-Westfalen über die Beteiligungsverwaltungsgesellschaft des Landes Nordrhein-Westfalen mbH mit	30.680 T€
die Stadt Duisburg mit	15.340 T€

BILDNACHWEIS UND QUELLENANGABEN

Falls hier nicht anders angegeben liegen Urheberrechte bei der Duisburger Hafen AG. Kontaktaufnahme zu allen Anfragen über die Abteilung Unternehmenskommunikation, presse@duisport.de

Titel
loops7 via Getty Images

S. 8
Studio Ignatov, Düsseldorf und Zürich
Denis' Ignatov

S. 12
Staatskanzlei des Landes
Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

S. 20–22
krischerfotografie, Duisburg
Friedhelm Krischer und Tobias Lühe

S. 23
Hans Blossey, Hamm

S. 24 oben
Duisburger Hafen AG

S. 24 unten
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf
Frank Reinhold M. A. (RCA)

S. 25 oben + unten
Duisburger Hafen AG

S. 25 mittig
Rolf Köppen, Duisburg

S. 26–27
Lukas Bischoff, Aachen

S. 28–29
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf
Frank Reinhold M. A. (RCA)

S. 30–31
Hans Blossey, Hamm

S. 32–33
EDEKA Handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH /
Peter Gwiazda, Essen

S. 34 oben
EDEKA Handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH /
Christian Schmid, Hamburg

S. 34 unten
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

S. 35 rechts
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

S. 36–37
Linde AG /
Rüdiger Nehmzow, Düsseldorf

S. 38
EMR European Metal Recycling

S. 39 oben
flaschenpost SE /
Christoph Papsch, Bonn

S. 39 unten
Emanuele Cremaschi via Getty Images

S. 40–41
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf
Frank Reinhold M. A. (RCA)

S. 42 links
Duisburger Hafen AG

S. 42 rechts
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

S. 44 links
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

S. 45
Hans Blossey, Hamm

S. 47 oben
Initiativkreis Ruhr, Essen

S. 47 unten
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

S. 48
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf
Frank Reinhold M. A. (RCA)

S. 49
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

S. 50–51
krischerfotografie, Duisburg
Friedhelm Krischer und Tobias Lühe

S. 52–53
Sascha Schürmann via Getty Images

S. 54
Borussia Dortmund GmbH & Co. KGaA

S. 55
Rolf Köppen, Duisburg

S. 56–57
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf
Frank Reinhold M. A. (RCA)

S. 58–59
Duisburger Hafen AG

S. 60
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf
Frank Reinhold M. A. (RCA)

S. 62–63
COSCO SHIPPING Group

S. 64–65 oben
Gesellschaft zur Entwicklung des
Industrieparks Great Stone

S. 64 unten
Duisburger Hafen AG

S. 65 unten
Duisburger Hafen AG

S. 67
Botschaft der Volksrepublik China in Deutschland

S. 68
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

S. 69 links
IHK NRW, Witte

S. 69
krischerfotografie, Duisburg
Friedhelm Krischer und Tobias Lühe

S. 75
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

S. 79
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf
Frank Reinhold M. A. (RCA)

S. 80
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

S. 81
Hans Blossey, Hamm

S. 82–83
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

S. 85
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

S. 87
Rolf Köppen, Duisburg

S. 91
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf
Frank Reinhold M. A. (RCA)

IMPRESSUM

Herausgeber
Duisburger Hafen AG
Hafennummer 3650
Alte Ruhrorter Straße 42–52
47119 Duisburg
Tel. +49 203 803-0
Fax +49 203 803-4232
mail@duisport.de
www.duisport.de

Konzeption & Realisation
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg
www.dwsw.de

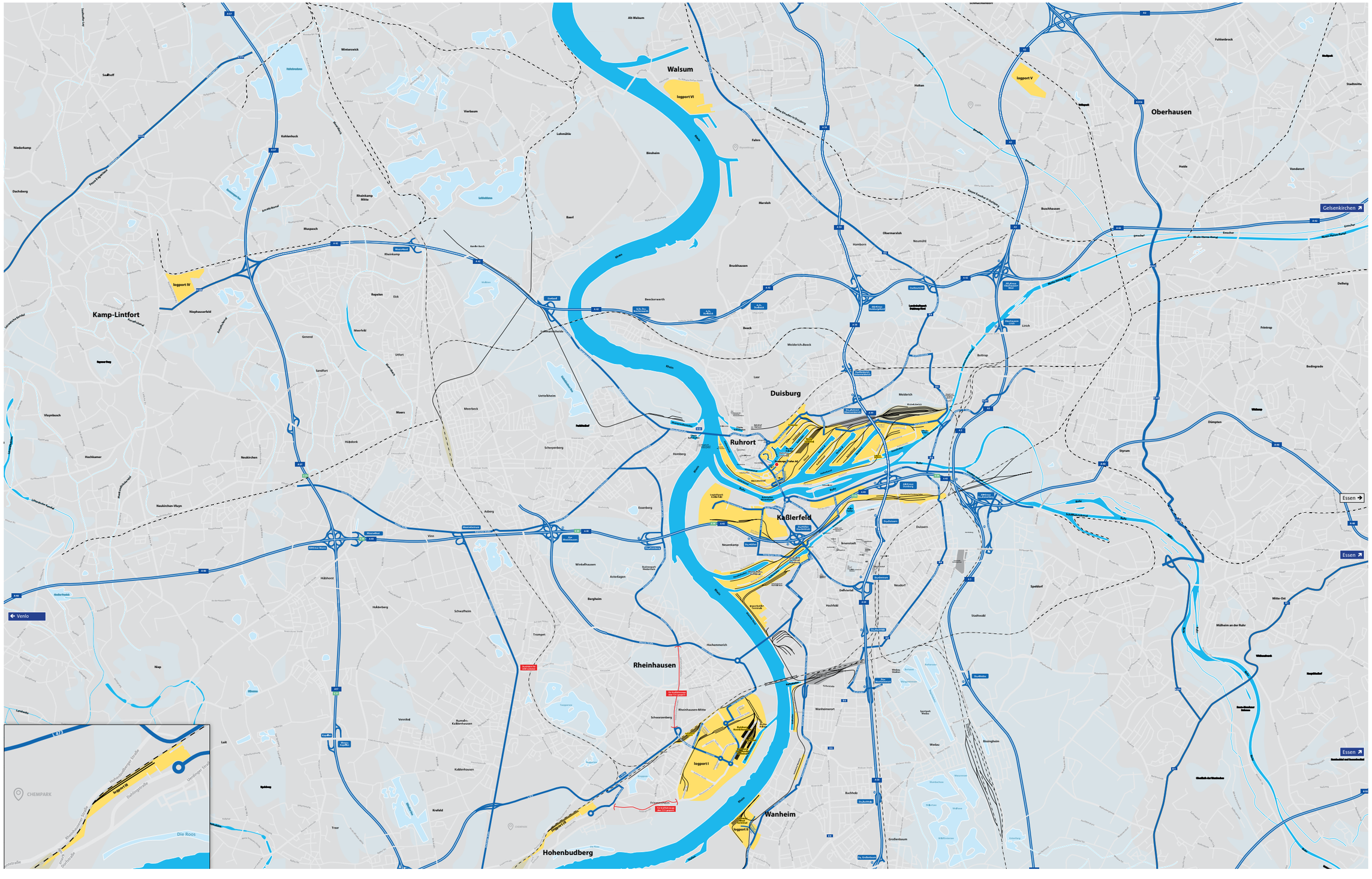
Druck & Verarbeitung
druckpartner
Druck- und Medienhaus GmbH, Essen

Dieser Geschäftsbericht liegt auch in
englischer und chinesischer Sprache vor.

MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C017894
www.fsc.org

klimaneutral
gedruckt
www.klima-druck.de
ID-Nr. 1982265
bvdm.

HAFENPLAN



Zeichenerklärung/Legend

- A 40 — Autobahn/Motorway
- Haupterschließungsstraßen/ Important connecting road
- Haupteisenbahnlinien/ Important connecting railway
- Eisenbahn/Railway
- Wasserfläche/Water area
- Hafengebiet duisport/ duisport port area
- Sitz der/Headquarters of Duisburger Hafen AG

duisport

excellence in logistics

Duisburger Hafen AG

Hafennummer 3650
Alte Ruhrorter Straße 42–52
47119 Duisburg
Tel. +49 203 803-0
Fax +49 203 803-4232
mail@duisport.de
www.duisport.de