

North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co.

Bremerhaven

Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2023 bis zum 31.12.2023

Bilanz zum 31. Dezember 2023

Aktiva

	31.12.2023	31.12.2022
	€	€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Software	72.717,00	215.687,00
2. Geleistete Anzahlungen	124.061,13	3.791,88
	196.778,13	219.478,88
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	52.965,00	76.121,00
2. Technische Anlagen und Maschinen	101.063.049,00	106.123.526,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.342.023,00	1.173.184,00
4. Geleistete Anzahlungen	5.563.254,14	6.311.048,36
	108.021.291,14	113.683.879,36
III. Finanzanlagen		
Beteiligungen	1.250,00	1.250,00
	108.219.319,27	113.904.608,24
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	155.503,23	227.369,69
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20.105.305,16	34.287.575,80
2. Sonstige Vermögensgegenstände	4.262.349,15	2.218.441,39



	31.12.2023	31.12.2022
	€	€
	24.523.157,54	36.733.386,88
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	25.555.089,24	13.507.581,72
	50.078.246,78	50.240.968,60
C. Rechnungsabgrenzungsposten	688.471,41	531.574,61
	158.986.037,46	164.677.151,45
Passiva		
	31.12.2023	31.12.2022
	€	€
A. Eigenkapital		
I. Kapitalanteile der Kommanditisten	16.500.000,00	16.500.000,00
II. Rücklage	47.268.510,06	12.500.000,00
III. Bilanzgewinn	0,00	31.416.110,49
	63.768.510,06	60.416.110,49
B. Rückstellungen		
1. Sonstige Rückstellungen	44.362.959,09	42.065.692,05
	44.362.959,09	42.065.692,05
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	40.312.500,00	52.256.250,00
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.879.016,57	5.797.557,22
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	188.698,72	282.286,81
4. Sonstige Verbindlichkeiten	2.780.593,84	3.198.141,58
(davon aus Steuern: € 1.043.896,57; Vorjahr: € 956.364,58)		
(davon aus im Rahmen der sozialen Sicherheit: € 327.691,24; Vorjahr: € 335.415,73)		
	50.160.809,13	61.534.235,61
D. Rechnungsabgrenzungsposten	693.759,18	661.113,30
	158.986.037,46	164.677.151,45

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023



	2023	2022
	€	€
1. Umsatzerlöse	208.841.324,60	234.601.394,01
2. Sonstige betriebliche Erträge	6.194.637,05	3.592.731,28
3. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-12.836.994,53	-18.861.982,83
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-75.424.664,83	-78.800.988,95
	-88.261.659,36	-97.662.971,78
4. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-77.697.980,12	-74.852.999,58
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	-15.153.220,14	-14.871.229,09
	-92.851.200,26	-89.724.228,67
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-12.358.136,51	-15.143.154,39
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-18.704.412,61	-19.757.574,98
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.748.541,42	49.685,57
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-556.824,13	-1.069.386,80
davon an Gesellschafter € 127.443,78 (Vorjahr: € 448.593,56)		
	5.052.270,20	14.886.494,24
9. Steuern vom Ertrag	-1.697.496,72	-2.967.770,08
10. Ergebnis nach Steuern	3.354.773,48	11.918.724,16
11. Sonstige Steuern	-2.373,91	-2.613,67
12. Jahresüberschuss	3.352.399,57	11.916.110,49
13. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	0,00	19.500.000,00
14. Gutschrift auf Verbindlichkeitenkonto	-3.352.399,57	0,00
15. Bilanzgewinn	0,00	31.416.110,49

Anhang für das Geschäftsjahr 2023

1. Allgemeine Angaben

Die North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co. („NTB“) mit Sitz in Bremerhaven ist beim Amtsgericht Bremen unter der Nummer HRA 4056 BHV ins Handelsregister eingetragen.

Der Jahresabschluss der Gesellschaft ist nach den handelsrechtlichen Vorschriften für große Personenhandelsgesellschaften i. S. d. § 264a HGB i. V. m. § 267 Abs. 3 HGB aufgestellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren gegliedert.



2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die entgeltlich erworbenen immateriellen Vermögensgegenstände und die Sachanlagen sind zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen bewertet. Die Abschreibungen werden unter Berücksichtigung steuerlich zulässiger Nutzungsdauern nach der linearen Methode vorgenommen. Für geringwertige Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten zwischen € 250 und € 1.000 werden in Übereinstimmung mit der Steuerbilanz Sammelposten gebildet (§ 6 Abs. 2a EStG), die über 5 Jahre planmäßig gewinnmindernd aufgelöst werden.

Entgeltlich erworbene Software wird über eine voraussichtliche Nutzungsdauer von drei Jahren abgeschrieben. Die voraussichtliche Nutzungsdauer bei Grundstücken, grundstücksgleichen Rechten und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken beträgt 10 bis 25 Jahre, bei technischen Anlagen und Maschinen 5 bis 20 Jahre und bei anderen Anlagen sowie der Betriebs- und Geschäftsausstattung 3 bis 13 Jahre.

Geleistete Anzahlungen werden zum Nennbetrag angesetzt.

Planvermögen i. S. d. § 246 Abs. 2 S. 2 HGB wird gemäß § 253 Abs. 1 S. 4 HGB zum Zeitwert angesetzt und mit den Rückstellungen für Lebensarbeitszeitkonten verrechnet. Das weitere Finanzanlagevermögen ist zu Anschaffungskosten angesetzt.

Die Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen werden grundsätzlich zu Anschaffungskosten mit dem gleitenden Durchschnittswert angesetzt. Sofern ein niedrigerer Börsen- oder Marktpreis am Abschlussstichtag vorliegt, wird dieser Wert berücksichtigt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sowie Guthaben bei Kreditinstituten sind zu Nennwerten angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken werden durch Wertberichtigungen berücksichtigt. Dem allgemeinen Kreditrisiko wird durch eine Pauschalwertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen Rechnung getragen.

Als aktive Rechnungsabgrenzungsposten werden nur diejenigen vor dem Bilanzstichtag geleisteten Auszahlungen aktiviert, die Aufwand für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag darstellen.

Aktive latente Steuern aus temporären Differenzen werden unter Ausübung des Wahlrechtes des § 274 Abs. 1 S. 2 HGB nicht angesetzt.

Rückstellungen werden nach den Grundsätzen vernünftiger kaufmännischer Beurteilung für alle erkennbaren Risiken, ungewissen Verpflichtungen und drohenden Verluste mit dem voraussichtlichen Erfüllungsbetrag gebildet. Beträgt die Restlaufzeit mehr als ein Jahr, erfolgt für die Beträge eine Abzinsung nach § 253 Abs. 2 S. 1 HGB.

Verbindlichkeiten werden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Als passive Rechnungsabgrenzungsposten werden nur diejenigen vor dem Bilanzstichtag erhaltenen Einnahmen angesetzt, die Ertrag für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag darstellen.

3. Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel (Anlage zum Anhang) dargestellt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Alle Forderungen und die sonstigen Vermögensgegenstände haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Kommanditkapital

Am Kommanditkapital sind folgende Gesellschafter beteiligt:

	Kommanditkapital	Davon eingezahlt
	T€	T€
EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG, Bremen	8.250	8.250
APM Terminals Deutschland Holding GmbH, Hamburg	8.250	8.250
	16.500	16.500

Die North Sea Terminal Bremerhaven Verwaltungsgesellschaft mbH ist alleinige Komplementärin ohne Kapitaleinlage. Das gezeichnete Kapital dieser Gesellschaft beträgt € 30.000,00.

Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Flächensanierungen mit T€ 24.330 (Vorjahr: T€ 21.764), Personalaufwendungen mit T€ 7.611 (Vorjahr: T€ 6.461) und Berufsgenossenschaftsbeiträge mit T€ 1.394 (Vorjahr: T€ 1.495). Für potenzielle Verpflichtungen aus Lieferungen und Leistungen besteht eine Rückstellung von T€ 3.654 (Vorjahr: T€ 6.509). Weitere Rückstellungen betreffen mit T€ 7.050 (Vorjahr: T€ 5.528) ausstehende Rechnungen. Für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften bestehen zum Bilanzstichtag Rückstellungen von insgesamt T€ 200 (Vorjahr: T€ 200).

Mit dem Tarifvertrag über die Einführung und die Ansammlung von Wertguthaben in Lebensarbeitszeitkonten („NTB-Relax“) für gewerbliche Mitarbeiter und Angestellte können unterschiedliche Teile der Brutto-Vergütung und/oder der in Euro umgewandelten Arbeitszeit in ein Wertguthaben eingebracht werden. Auf dieser Grundlage wurden in 2023 weitere Wertpapiere (Fondsanteile) mit Anschaffungskosten in Höhe von T€ 1.746 erworben. Bedingt durch das Ausscheiden / Inanspruchnahme einiger am „NTB-Relax“ teilnehmenden Mitarbeiter wurden in 2023 Fondsanteile im Umfang von T€ 331 wieder verkauft.

Auf Grund der gesetzlichen Regelung durch das Gesetz zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Absicherung flexibler Arbeitszeitregelungen („Flexi-II-Gesetz“), das seit dem 1. Januar 2009 gilt, sind den Arbeitnehmern ab diesem Zeitpunkt mindestens der Betrag der eingebrachten Teile, mithin die Anschaffungskosten, zu garantieren.

Die auf den Lebensarbeitszeitkonten der Mitarbeiter angesammelten Wertguthaben in Höhe von T€ 25.235 (Vorjahr: T€ 21.957) wurden im Berichtsjahr wie im Vorjahr mit dem Zeitwert der Wertpapiere (Planvermögen) in Höhe von T€ 25.235 (Vorjahr: T€ 21.957) verrechnet. Die Anschaffungskosten der Wertpapiere betragen zum Bilanzstichtag T€ 21.798. Der beizulegende Zeitwert ergibt sich aus dem Marktwert der Wertpapiere. Die Gewinne aus der Wertsteigerung der Wertpapiere in Höhe von T€ 1.862 wurden mit den in gleicher Höhe angefallenen Aufwendungen aus der Zuführung der Rückstellung für Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeitkonten saldiert.

Verbindlichkeiten

Die Fälligkeiten sind in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

	davon mit einer Restlaufzeit von			
	Gesamt 31.12.2023 ⁹⁾	bis zu einem Jahr	über ein Jahr	davon mehr als fünf Jahren
	T€	T€	T€	T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	40.313	11.250	29.063	0
	(52.256)	(11.943)	(36.563)	(3.750)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.879	6.879	0	0
	(5.798)	(5.798)	(0)	(0)
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	188	188	0	0
	(282)	(282)	(0)	(0)
Sonstige Verbindlichkeiten	2.781	2.781	0	0
	(3.198)	(3.198)	(0)	(0)
	50.161	21.098	29.063	0
	(61.534)	(21.221)	(36.563)	(3.750)

⁹⁾ Vorjahr in Klammern

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch die Sicherungsübereignung der finanzierten Objekte --Containerbrücken und Straddle Carrier-- besichert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern betreffen in Höhe von T€ 188 (Vorjahr: T€ 282) Zinsen.

4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Umsatzerlöse resultieren im Wesentlichen aus dem Containerumschlag. Sie werden ausschließlich im Inland/Freihafengebiet erzielt.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Posten in Höhe von T€ 4.764 (Vorjahr: T€ 2.206) enthalten. Diese resultieren aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von T€ 4.530 (Vorjahr: T€ 2.014), aus sonstigen Erstattungen für Vorjahre in Höhe von T€ 213 (Vorjahr: T€ 84) sowie dem Abgang von Sachanlagevermögen über T€ 21 (Vorjahr: T€ 105).



In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Posten in Höhe von T€ 84 (Vorjahr: T€ 77) enthalten. Diese betreffen mit T€ 83 (Vorjahr: T€ 77) Leistungen aus dem Vorjahr. Daneben sind mit T€ 1 Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen enthalten (Vorjahr: T€ 0). Die Aufwendungen aus der Währungsumrechnung betragen in 2023 T€ 48 (Vorjahr: T€ 43).

Im Zinsergebnis sind T€ 1.909 Ertrag (Vorjahr: T€ 52 Aufwand) aus der Abzinsung von Rückstellungen enthalten.

Aufgrund der gestiegenen Zinsen kam es bei der Abzinsung der Rückstellung zu diesem Zinsertrag.

5. Sonstige Angaben

Latente Steuern

Nach § 274 Abs. 1 HGB sind latente Steuern aus temporären Differenzen anzusetzen, sofern sich eine künftige Steuerbelastung (passive latente Steuern) ergibt. Für aktive latente Steuern gewährt § 274 Abs. 1 S. 2 HGB ein Ansatzwahlrecht.

Die temporären Differenzen haben sich wie folgt entwickelt:

	1.1.2023	31.12.2023	Veränderung
	T€	T€	T€
Sonstige Rückstellungen/steuerliche Rücklagen			
Ansatz Handelsbilanz	41.315	44.363	3.048
Ansatz Steuerbilanz	33.044	32.958	-86
Temporäre Differenz	8.271	11.405	3.134
Durchschnittlicher Steuersatz	15 %	15 %	0 %
Aktive latente Steuern	1.241	1.711	470

Die temporären Differenzen resultieren aus einer steuerlichen Rücklage für Ersatzbeschaffung, sowie dem unterschiedlichen Ansatz von Rückstellungen zwischen Handelsbilanz und Steuerbilanz, überwiegend aus der Abzinsung langfristiger Rückstellungen, der Berücksichtigung von Preis- und Kostensteigerungen nach Handelsrecht und des nach Steuerrecht nicht gestatteten Ansatzes von Drohverlustrückstellungen. Auf einen Ansatz der aktiven latenten Steuern wurde verzichtet.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus langfristigen Verträgen ergeben sich jährliche Belastungen von € 34 Mio. und bei Vertragslaufzeiten von 1 bis 10 Jahren Verpflichtungen von insgesamt € 163 Mio. Davon entfallen € 151 Mio. auf Miet- und Wartungsverträge mit einer Restlaufzeit von 1 bis 10 Jahren und € 12 Mio. auf Wartungsverträge für Straddle Carrier und sonstige Geräte (Restlaufzeit 1 bis 2 Jahre).

Verpflichtungen aus dem Bestellobligo für Investitionen bestanden zum Bilanzstichtag in Höhe von T€ 18.007.

Ergebnisverwendung

Die Gesellschafterversammlung hat beschlossen, den Jahresüberschuss 2023 in Höhe von € 3.352.399,57 und den Gewinnvortrag in Höhe von € 31.416.110,49 auszuschütten und in die Rücklagen einzulegen.

Personal

Im Jahresdurchschnitt beschäftigte die Gesellschaft 154 (Vorjahr: 155) kaufmännische und 783 (Vorjahr: 770) gewerbliche Mitarbeiter.

Beirat

Dem Beirat gehören an:

Herr Michael Blach, Bremen, Geschäftsführer der
EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG, Bremen, (Vorsitzender)

Herr Marcel Egger, Apensen, Geschäftsführer der
EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG, Bremen



Herr Igor van den Essen, Regional Managing Director Africa & Europe, APM Terminals Management B.V., Den Haag/Niederlande

Herr Rene Koopmann, Head of Legal, Europe, APM Terminals Management B.V., Den Haag/Niederlande

Die Bezüge des Beirats beliefen sich in 2023 auf insgesamt T€ 19.

Honorare des Abschlussprüfers

Das Honorar des Abschlussprüfers beträgt für Abschlussprüfungsleistungen T€ 43 und für Steuerberatungsleistungen T€ 33.

Persönlich haftende Gesellschafterin, Geschäftsführung

Die Geschäftsführung obliegt der Komplementärin, der North Sea Terminal Bremerhaven Verwaltungsgesellschaft mbH, Bremerhaven.

Geschäftsführer der Komplementärin war in 2023

Herr Adrianus Johannes Maria Scholten, Bremerhaven

Der hauptberuflich für die Gesellschaft tätige Geschäftsführer ist von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit.

Von der Schutzklausel des § 286 Abs. 4 HGB wird Gebrauch gemacht.

Nachtragsbericht

Es haben keine wesentlichen Ereignisse mit Auswirkungen auf den Jahresabschluss stattgefunden.

Bremerhaven, den 28. Februar 2024

North Sea Terminal Bremerhaven Verwaltungsgesellschaft mbH

Adrianus Johannes Maria Scholten, Geschäftsführer

Anlagenpiegel zum 31. Dezember 2023

	1.1.2023	Anschaffungskosten			31.12.2023
	€	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	€
		€	€	€	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Software	8.169.239,49	3.511,88	0,00	178.370,13	7.994.381,24
2. Geleistete Anzahlungen	3.791,88	120.269,25	0,00	0,00	124.061,13
	8.173.031,37	123.781,13	0,00	178.370,13	8.118.442,37
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.754.669,13	0,00	0,00	0,00	1.754.669,13



	Anschaffungskosten				
	1.1.2023	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2023
	€	€	€	€	€
2. Technische Anlagen und Maschinen	242.896.424,52	5.047.418,19	1.646.750,00	1.746.206,58	247.844.386,13
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.034.184,35	444.636,08	159.228,36	115.181,43	6.522.867,36
4. Geleistete Anzahlungen	6.311.048,36	1.058.184,14	-1.805.978,36	0,00	5.563.254,14
	256.996.326,36	6.550.238,41	0,00	1.861.388,01	261.685.176,76
III. Finanzanlagen					
Beteiligungen	1.250,00	0,00	0,00	0,00	1.250,00
	265.170.607,73	6.674.019,54	0,00	2.039.758,14	269.804.869,13
	Abschreibungen				
	1.1.2023	Zugänge		Abgänge	31.12.2023
	€	€		€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Software	7.953.552,49	146.481,88		178.370,13	7.921.664,24
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00		0,00	0,00
	7.953.552,49	146.481,88		178.370,13	7.921.664,24
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.678.548,13	23.156,00		0,00	1.701.704,13
2. Technische Anlagen und Maschinen	136.772.898,52	11.754.645,19		1.746.206,58	146.781.337,13
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.861.000,35	433.853,44		114.009,43	5.180.844,36
4. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00		0,00	0,00
	143.312.447,00	12.211.654,63		1.860.216,01	153.663.885,62
III. Finanzanlagen					
Beteiligungen	0,00	0,00		0,00	0,00
	151.265.999,49	12.358.136,51		2.038.586,14	161.585.549,86
	Buchwerte				
			31.12.2023		31.12.2022
			€		€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					



	Buchwerte	
	31.12.2023	31.12.2022
	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Software	72.717,00	215.687,00
2. Geleistete Anzahlungen	124.061,13	3.791,88
	196.778,13	219.478,88
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	52.965,00	76.121,00
2. Technische Anlagen und Maschinen	101.063.049,00	106.123.526,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.342.023,00	1.173.184,00
4. Geleistete Anzahlungen	5.563.254,14	6.311.048,36
	108.021.291,14	113.683.879,36
III. Finanzanlagen		
Beteiligungen	1.250,00	1.250,00
	108.219.319,27	113.904.608,24

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023

1. Geschäft und Strategie

Die NTB betreibt ein konventionelles Containerterminal im Hafen von Bremerhaven. Das Terminal verfügt über eine Fläche von rund 1.089.000 m² und 1.800 Meter Kaje mit bis zu sechs flexibel einsetzbaren Liegeplätzen für die Abfertigung aller Arten von Containerschiffen einschließlich Binnenschiffen. Der Containerumschlag erfolgt mit 18 Super-Post-Panamax Ship-to-Shore (STS)-Containerbrücken, die in der Lage sind, alle Arten von Containerschiffen einschließlich der neuesten Ultra Large Container Vessel (ULCV) zu bedienen. Eine Flotte von etwa 100 dieselelektrischen 4-Hoch Straddle Carriern (Portalhubwagen) wird für den horizontalen Transport und das Stapeln von Containern vor Ort eingesetzt. Bei der NTB werden rund 37 Schiffe pro Woche von ca. 930 Mitarbeitern abgefertigt.

Als nordeuropäisches Drehkreuz nimmt Bremerhaven eine wichtige Position im 2M- Netzwerk ein, der Allianz der beiden größten Containerfrachtunternehmen der Welt, MSC und Maersk. Bremerhaven hat den Vorteil einer durchgehenden Kaje ohne physische Barrieren zwischen den verschiedenen Terminals und unterhält langjährige Beziehungen zu den beiden 2M-Partnern, die sich durch hohe Service- und Qualitätsstandards auszeichnen. Während sich MSC Gate in erster Linie auf MSC konzentriert, dient NTB als Gateway-Terminal für Maersk.

Gemeinsam mit Maersk sind wir kontinuierlich auf der Suche nach Möglichkeiten zur Stärkung unserer gegenseitigen Partnerschaft. Eine unserer Herausforderungen besteht darin, das NTB-Betriebsmodell mit der Strategie von Maersk, ein modulares Netzwerk für die Zeit nach Beendigung der 2M-Allianz aufzubauen und sich von einer Reederei zu einem kompletten Logistik-Provider zu entwickeln, in Einklang zu bringen. Ein weiteres herausforderndes Ziel ist es, zum Erreichen der ambitionierten Zielsetzung von Maersk beizutragen, bis 2040 im gesamten Unternehmen, einschließlich des Terminalbetriebs, eine ausgeglichene Emissionsbilanz zu erreichen.

2. Wirtschaftsbericht

a. Allgemeines Umfeld und Geschäftsentwicklung

Das Geschäftsjahr 2023 war durch laufende Ereignisse mit negativen Auswirkungen auf die Weltwirtschaft und den Welthandel geprägt. Der andauernde Krieg in der Ukraine hatte nach wie vor Auswirkungen auf die Energieversorgung und die Energiepreise, was zu einer weiterhin hohen Inflation und steigenden Zinsen führte. Ferner wirkten sich auch die zunehmenden Spannungen zwischen China und den USA aus. China als ein Land, das früher als die "Fabrik der Welt" angesehen wurde und einen hohen Beitrag zum Wachstum des Welthandels leistete wird immer stärker als globales Machtzentrum behandelt. Der Westen und insbesondere die USA versuchen, den Zugriff Chinas auf die globalen Lieferketten zu reduzieren. Es droht ein weltweiter Handelskrieg zwischen dem Westen und China, wobei besonders die USA mehr Protektionismus fordern ("Homeland Economics").



Mit einer Anhebung der Zinssätze setzten die Zentralbanken den Kampf gegen die Inflation fort, was die Nachfrage in der Weltwirtschaft bremste. Auch die Aufhebung der Covid-Beschränkungen in China hat nicht die prognostizierten positiven Auswirkungen gebracht.

Die deutsche Wirtschaft hatte im Jahr 2023 ebenfalls zu kämpfen. Infolgedessen kam es 2023 zu einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts (BIP). Hier wirkte sich die Abschwächung der Nachfrage aus dem In- und Ausland aufgrund des hohen Preisniveaus aus, wobei insbesondere energieintensive Branchen mit den hohen Energiepreisen zu kämpfen hatten.

Zum Jahresende führten die Auswirkungen aus dem Konflikt im Gazastreifen zu einer Blockade des Suezkanals, wo Huthi-Rebellen Schiffe auf dieser wichtigen Handelsroute angriffen. Containerschiffe auf der Route Asien - Europa werden um das Kap der Guten Hoffnung umgeleitet, was zu verlängerten Transitzeiten führt, die Ankunft der Schiffe verzögert und deren Fahrpläne beeinträchtigt. Dies wird sich auf die Container-Lieferkette einschließlich der Terminalbetreiber auswirken.

Nach den "goldenen" Ausnahmejahren kehrt die Containerschiffahrt im Jahr 2023 allmählich zum Normalbetrieb zurück. Im ersten Quartal haben sich die gestörten Container-Lieferketten zunehmend entspannt. Wie in Zeiten vor der Pandemie üblich, gerieten Angebot und Nachfrage nach Schiffscontainern schließlich aus dem Gleichgewicht, wodurch es zu einem Überangebot von Containerschiffs- und Terminalkapazitäten kam.

In dieser Hinsicht stand die NTB vor einem weiteren herausfordernden Jahr. Ab Anfang 2023 lag das Umschlagsvolumen hinter dem Budget zurück. Unser Hauptkunde Maersk litt stark unter der nachlassenden Nachfrage. Zur Eindämmung der Risiken begann Maersk, wie andere Transportunternehmen auch, die Kapazität mit der reduzierten Nachfrage in Einklang zu bringen. Als wichtiges Terminal im nordeuropäischen Maersk-Netzwerk hatte dies erhebliche Auswirkungen auf die NTB. Tatsächlich wurde das Jahr 2023 geprägt durch die Einstellung eines der drei Asien-Europa-Dienste, die unser Terminal zu Beginn des Jahres anliefen.

Trotz der schwierigen Bedingungen in unserer Branche gelang es im zweiten Quartal, den Handelsvertrag mit Maersk durch eine zusätzliche Vereinbarung zur Lagerung zu erweitern, was positiv zum Umsatz der NTB im Jahr 2023 beitrug.

Mit der Verminderung im Maersk-Volumen gab es kaum noch alternative Mengen, weil auch das nachgefragte Umschlagsvolumen vonseiten Dritter (Extra-Anläufe) drastisch zurückging. Gleiches gilt für die Nachfrage nach einer Lagerung von Containern, da sich der Druck auf die Lieferketten im ersten Halbjahr 2023 entspannte.

Ein wichtiger Schwerpunkt im Jahr 2023 war die effiziente Liegeplatzplanung, um die Risiken eines gegenüber der Planung geringeren Volumens zu mindern. In enger Abstimmung mit Maersk wurde das Löschen und das Laden der Schiffe, wenn möglich gestreckt, um dieses bestmöglich an den Schichtplan anzupassen. Soweit möglich, konnten wir durch ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen der Nachfrage nach Arbeitskräften und dem Angebot an regulären festen Arbeitskräften die Zahl der Überstunden und der Inanspruchnahmen aus dem Arbeitskräftepool der GHBG erheblich reduzieren. Zusätzlich zu dieser Politik nutzte die NTB die (begrenzten) Möglichkeiten von Tarifverträgen, um die Verfügbarkeit an festen Arbeitskräften in Zeiten von Unterbeschäftigung zu reduzieren. Instrumente, angefangen von der Erhöhung der Urlaubsquote bis hin zur unbezahlten Freistellung von Arbeitskräften, wurden bis an die Grenzen in Anspruch genommen.

Eine Rückkehr zu Produktivitätszahlen wie vor der Pandemie war ein weiteres Ziel für 2023. Aufgrund der verminderten Stellplatzauslastung in Verbindung mit einem kontinuierlichen operativen Fokus war es möglich, dass die Kennziffer der Gesamtbrückenproduktivität (Gross Moves per Hour, GMPH) auf ein Standardniveau zurückkehrte.

Durch die Erbringung der angefragten Dienstleistungen und die ständige Suche nach Möglichkeiten für zusätzliches Volumen konnte die NTB im vierten Quartal von der Überauslastung in Danzig profitieren. Dank unserer flexiblen und zuverlässigen Dienstleistungen waren wir in der Lage, das Danzig-Volumen bei der NTB zu bewältigen. Die entsprechenden Container wurden aus den Asien-Europa-Diensten herausgelöst und anschließend nach Danzig umgeladen.

Arbeitssicherheit und Unfallverhütung haben bei NTB einen erklärten hohen Stellenwert. Die Arbeitsplätze unserer Mitarbeiter sicherer zu machen ist ein kontinuierlicher und herausfordernder Prozess. Die Reduzierung der Anzahl von Unfällen ist demnach eine entscheidende Kennziffer und die LTI-Anzahl ein wichtiger operativer Leistungsindikator (KPI). Die Anzahl der Unfälle mit Ausfallzeit (Lost Time Incidents; LTIs) verringerte sich gegenüber dem Vorjahr.

Im Jahr 2023 ereignete sich ein ernster Vorfall im Bereich Sicherheit. Während des Betriebes der MS MOL Presence waren insgesamt 25 Mitarbeiter der NTB, der GHBG und der SWOP dem Auslaufen eines leckenden IMO-8-Containers an Bord des Schiffes ausgesetzt. Alle Mitarbeiter sind genesen, auch wenn dies bei einigen länger als erwartet gedauert hat. Die Untersuchung der Ursache und Auswirkungen dieses Vorfalls ist noch nicht abgeschlossen. Die daraus gezogenen Lehren werden in unsere aktualisierte Sicherheitspolitik einfließen.

Im Jahr 2023 haben wir begonnen, Informationen, Erfahrungen, Wissen und Erkenntnisse über Sicherheit mit unserem benachbarten Terminal auszutauschen, um unsere Sicherheitspolitik auf ein höheres Niveau zu heben. Ein zentraler Schwerpunkt in unserer Sicherheitspolitik besteht darin, die Wachsamkeit unserer Mitarbeiter und ihr Bewusstsein für alltägliche Risiken und Gefahren zu erhöhen. Dies ist ein immer wiederkehrendes Thema in unserer Kommunikation und unseren Schulungen.

Der Containerverkehr bei NTB ist im vergangenen Geschäftsjahr um 4,1 % zurückgegangen. Insgesamt kam es zu einem Rückgang (-4,0 %) der umgeschlagenen Container von 1.498.355 auf 1.438.761 (Umstauer zusätzlich 15.234 Container). Auf Basis der 20-Fuß-Standardcontainer (TEU) lag die Veränderung im Vergleich zum Vorjahr bei -164.682 TEU (-6,3 %), was insgesamt 2.450.812 TEU entspricht.

Die Mengenplanung wurde um 20,1 % bzw. 366.005 Container unterschritten. Insbesondere die Auswirkungen der Pandemie und die weltweiten Verzögerungen bei den Schiffsanläufen, die auch zu einer Verlagerung von regulären Sonderdiensten bei NTB führten, ließen das geplante Wachstum nicht zu. Das Verhältnis von Umschlagvolumen zu lokaler Ladung hat sich im Laufe des Jahres im Vergleich zum Vorjahr zum Nachteil der lokalen Ladung verändert.

Der Containerumschlag im Überseecontainerdienst (Hauptschiff) ist im Vergleich zum Vorjahr um 5,2 % bzw. 58.245 Container zurückgegangen. Insgesamt ist die durchschnittliche Umschlagsmenge pro Schiffsanlauf im Geschäftsjahr um 3,6 % zurückgegangen (2023: 1.941 Container pro Anlauf; 2022: 2.014 Container pro Anlauf) sowie die Anzahl der Schiffsanläufe der Überseecontainerdienste um 1,8 % gesunken (2023: 550 Hauptschiffe gegenüber 560 Hauptschiffen im Jahr 2022).

Im Jahr 2023 wurden am NTB-Terminal insgesamt 1.917 Schiffe (Hauptschiff, Feeder und Barge) abgefertigt (Vorjahr: 2.151 Schiffe). Dies entspricht einem Durchschnitt von 37 Schiffen pro Woche (Vorjahr: 41 Schiffe).

Angesichts der insgesamt herausfordernden Situation ist das Management mit der Mengenentwicklung im Geschäftsjahr 2023 nicht richtig zufrieden.

Die Umsatzerlöse (einschließlich der sonstigen betrieblichen Erträge) waren im Geschäftsjahr 2023 mit fast € 23,2 Mio. (-9,7 %) niedriger als im Vorjahr.



Die Containerschifffahrt wird weiterhin von drei Allianzen dominiert. Die Ocean Alliance besteht aus CMA CGM, COSCO/OOCL sowie Evergreen, während The Alliance aus ONE, Hapag Lloyd und Yang Ming besteht. Die 2M-Allianz (Maersk / MSC) ist von größter Bedeutung für NTB und den Standort Bremerhaven insgesamt. Diese drei Allianzen teilen sich deutlich mehr als 90 % der Kapazitäten auf den Asien-Europa-Schiffsrouten.

Die Bestellungen und Auslieferungen von immer größeren Schiffen haben sich 2023 fortgesetzt. Nach Angaben von Alphaliner ist das Verhältnis zwischen Auftragsbestand und Flotte heute auf 14,2 % angestiegen und wird in nächster Zeit voraussichtlich 15 % übersteigen. Die neu bestellte Kapazität ist zum großen Teil für Schiffe der Klassen 12.000 TEU, 15.000 TEU und 24.000 TEU vorgesehen. Einige Schiffe wurden bereits 2022 und 2023 ausgeliefert, für den Großteil ist jedoch eine Auslieferung bis Ende 2024 geplant. Einige Beobachter glauben, dass diese Entwicklung kurzfristig zu einem Überangebot an Schiffskapazität führen wird, während andere der Meinung sind, dass diese Schiffsneubauten die Modernisierung und Dekarbonisierung der bestehenden Flotte ermöglichen und zur Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks beitragen.

Zu Beginn des Jahres 2023 wurde deutlich, dass die 2M-Partnerschaft Ende 2024 auslaufen wird. Dies war der Beginn eines intensiven und noch immer andauernden Dialogs mit Maersk zu deren Beitrag für Zeiten nach 2M und dessen Auswirkung auf die NTB und ihr Dienstleistungsangebot einschließlich der angestrebten Umschlagskapazität.

Anfang Januar haben Maersk und Hapag Lloyd mitgeteilt, dass sie mit Beginn des ersten Quartals 2025 eine operative Kooperation eingehen werden. Diese Kooperation mit dem Namen "Gemini" wird 2025 die Landschaft in unserer Branche verändern. Obwohl die Details dazu noch nicht klar sind, steht fest, dass die NTB eine wichtige Rolle im modularen Aufbau des Netzwerks spielen wird und als Drehkreuz für die von Gemini von und nach Nordeuropa transportierte Ladung dient.

Im Jahr 2023 riet der Beirat der NTB der Geschäftsführung, die Möglichkeiten zur Modernisierung der Anlagen und Einrichtungen der NTB zu prüfen. Die Studie begann mit einer Stakeholder-Analyse, unter Einbeziehung des Betriebsrats, um ein klares Bild von den verschiedenen Modernisierungszielen und Gestaltungsprinzipien eines automatisierten NTB-Terminals zu erhalten. Dazu wurde eine Projektstruktur eingerichtet und vom Beirat genehmigt, die darauf abzielt, das Projekt zu strukturieren und alle Beteiligten und Entscheidungsträger an Bord zu holen. Es wurden zukünftige Gestaltungsszenarien geschaffen, gefolgt von Simulationsstudien und der Erstellung einer ersten globalen Planung mit wesentlichen Meilensteinen. Der Beirat hat die NTB-Geschäftsführung gebeten, spätestens im ersten Quartal 2025 ein Modernisierungskonzept zu präsentieren.

Am 1. Januar 2023 beschäftigte das Unternehmen 155 angestellte Mitarbeiter und 786 gewerbliche Mitarbeiter (HC). Die Zahl der angestellten Mitarbeiter verringerte sich zum 31. Dezember 2023 auf 154 und die Zahl der gewerblichen Mitarbeiter auf 776.

Die Investitionen im Jahr 2023 in Höhe von T€ 6.674 betrafen mit T€ 4.761 im Wesentlichen die Restzahlungen für 7 Straddle Carrier. Darüber hinaus wurden Anzahlungen in Höhe von T€ 816 für 10 Containerspreader, 3 Terminalfahrzeuge und 4 Laschkörbe geleistet sowie Investitionen von T€ 603 für 8 Terminalfahrzeuge, 26 Ladestationen, 4 Spreader-Transportfahrzeuge und sonstige Betriebsausstattung getätigt. Die Investitionen in Hard- und Software (getrieben durch die Nachfrage aus dem Projekt KRITIS) beliefen sich auf T€ 240. Die verbleibenden Investitionen in Höhe von T€ 254 betreffen insbesondere Anzahlungen zur Aufrüstung der übrigen 20 Straddle Carrier und sonstige Investitionen.

Die Investitionen wurden mit den zum Ende des Geschäftsjahres vorhandenen liquiden Mitteln, dem laufenden Cashflow und Darlehen eines Bankenkonsortiums finanziert. An dem Bankenkonsortium sind weiterhin die NORD/LB, die Sparkasse Bremen, die Commerzbank und die IKB beteiligt. Im Jahr 2013 wurde ein langfristiges Darlehen in Höhe von T€ 11.100 aufgenommen, das 2023 in Raten vollständig getilgt wurde. Im Geschäftsjahr 2016 und Anfang 2017 wurden im Zusammenhang mit der Reinvestition in Containerbrücken weitere langfristige Darlehensverträge über insgesamt T€ 60.000 abgeschlossen. Die ratielle Tilgung dieser Darlehen begann im Jahr 2018 bzw. 2019 und wird 2026 bzw. 2027 enden. Mit der Fortsetzung der Reinvestition in Containerbrücken wurde im Geschäftsjahr 2019 ein zusätzliches Darlehen über T€ 30.000 aufgenommen, dessen ratielle Tilgung im Jahr 2021 begonnen hat und im Jahr 2028 enden wird. Seit 2021 besteht eine laufende Kreditlinie über T€ 20.000, die von zwei Poolbanken zur Verfügung gestellt wird.

Für das Jahr 2024 sind derzeit Investitionen in Höhe von T€ 27.610 geplant. Darin enthalten sind Investitionen in Hard- und Software (OCR-Projekt) und die Restzahlung für 10 Containerspreader, 2 Leercontainerstapler, 2 Gabelstapler und 3 Überhöhenrahmen. Aufgrund der Verschiebung in das Jahr 2024 ist die Restzahlung für 20 Straddle Carrier in Höhe von T€ 13.900 hier ebenfalls enthalten. Darüber hinaus sind Investitionen in Terminalfahrzeuge und sonstige Betriebseinrichtungen vorgesehen. Dazu gehören weiterhin Investitionen in Hard- und Software für Projekte in Bereichen wie WLAN- Update, KRITIS sowie der Austausch von Speicher/Server. Das Management plant, diese Investitionen aus dem laufenden Cashflow zu finanzieren und keine Gewinne auszuschütten.

b. Ertragslage

Der Jahresüberschuss für das Jahr 2023 verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um € 8,5 Mio. auf € 3,4 Mio. (-71,9 %) und lag damit deutlich unter dem geplanten Jahresüberschuss von € 11,9 Mio. Die Veränderung der Umsatzerlöse basiert im Wesentlichen auf dem geringen Volumen einschließlich ungünstiger Ladungsstruktur und einer außerordentlichen Zahlung für Lagerung. Auf der Kostenseite hatte die NTB mit einer hohen Inflation der Gesamtkosten zu kämpfen. Ferner führten die Erneuerung der Konzession für die Jahre 2028 bis 2033 und die damit verbundene Anpassung der Rückstellung für Flächensanierung im Materialaufwand zu höheren Wartungs- und Reparaturkosten von € 2,95 Mio. Dem steht ein positiver Zinseffekt von € 1,74 Mio. gegenüber. Ursächlich für die Erhöhung des Personalaufwands ist neben der Tarifierhöhung die Bildung einer Rückstellung für Jubiläumzahlungen in Höhe von € 1,9 Mio. aufgrund einer Betriebsvereinbarung mit dem Betriebsrat.

Die Abschreibungen verringerten sich durch das reguläre Ende der gesetzlichen Abschreibungszeiträume für einige Straddle Carrier sowie die verzögerte Inbetriebnahme der in das Jahr 2024 verschobenen neuen Straddle Carrier. Das Ergebnis pro Containerlift reduzierte sich aufgrund dieser Umstände von € 7,86 in 2022 auf € 2,31 (-70,7 %) in 2023.

Der Gesamtumsatz (einschließlich der sonstigen betrieblichen Erträge) belief sich im Jahr 2023 auf € 215,0 Mio. (Vorjahr: € 238,2 Mio.).

Bei NTB wurden rund 78.000 Container im Unterauftrag des Terminals MSC Gate umgeschlagen. Gleichzeitig hat MSC Gate rund 199.000 Maersk-Container im Unterauftrag von NTB umgeschlagen, die wiederum nicht in den Volumen, aber sowohl in den Kosten als auch in den Erlösen enthalten sind.

Weitere Einsparungen bzw. Optimierungen, wie z.B. Produktivitätssteigerungen, sind erforderlich, um Kostensteigerungen aufzufangen und das Ergebnis auf einem akzeptablen Niveau zu halten.

c. Finanzlage

Im zurückliegenden Geschäftsjahr 2023 wurde ein Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit von € 30,2 Mio. (Vorjahr: € 34,6 Mio.) erwirtschaftet. Der Cashflow aus Investitionstätigkeit betrug € -5,8 Mio. (Vorjahr: € -6,5 Mio.).

Der im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr geringere Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen auf ein niedrigeres Ergebnis zurückzuführen, dem geringere kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüberstehen.



Bei einer Reduzierung der Bilanzsumme um 3,5 % bzw. € 5,7 Mio. lag die Eigenkapitalquote zum 31. Dezember 2023 bei 40,1 % (Vorjahr: 36,7 %). Das Anlagevermögen war zu 58,9 % durch Eigenkapital gedeckt (Vorjahr: 53,0 %).

Die Finanzlage des Unternehmens wird als stabil bewertet, die Liquidität ist nach wie vor gesichert, und eine angemessene Kapitalausstattung ist vorhanden. Auf Grund der bestehenden Kreditlinien bleibt die Refinanzierung mittelfristig stabil.

d. Vermögenslage

Das Vermögen der Gesellschaft betrug zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 € 159,0 Mio. (Vorjahr: € 164,7 Mio.), das sich aus dem Anlagevermögen (68,1 %) und dem Umlaufvermögen (31,5 %) sowie dem aktiven Rechnungsabgrenzungsposten (0,4 %) zusammensetzt.

Die Umschlaggeräte einschließlich Reefer-Stellage stellen mit € 101,1 Mio. (Vorjahr: € 106,1 Mio.) den wesentlichen Posten des Anlagevermögens dar.

Das Umlaufvermögen besteht im Wesentlichen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von € 20,1 Mio. (Vorjahr: € 34,3 Mio.). Der hohe Betrag im Jahr 2022 war auf ein technisches Problem bei einem Hauptkunden im Dezember zurückzuführen. Die Vorräte in Höhe von T€ 156 (Vorjahr: T€ 227) fallen weiterhin kaum ins Gewicht.

Der Finanzmittelfonds beträgt zum Jahresende T€ 25.555 (Vorjahr: T€ 13.508).

Im Geschäftsjahr 2023 haben sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten durch die Tilgung der in den Jahren 2013, 2016, 2017 und 2019 aufgenommenen langfristigen Darlehen reduziert (T€ 11.944), wobei das Darlehen aus 2013 im Jahr 2023 ordnungsgemäß zurückgeführt wurde.

3. Chancen- und Risikobericht

Nachfolgend werden die Chancen und Risiken in der Reihenfolge ihrer Bedeutung für die NTB aufgeführt.

Der Geschäftsplan für 2024 basiert auf Mengeneinschätzungen unserer Kunden und auf Verträgen, deren Laufzeiten teilweise über das Jahr 2024 hinausgehen. Als Grundlage für das budgetierte Volumen von 2024 wurde das Gesamtumschlagsvolumen 2023 herangezogen. Die Konditionen bei verschiedenen Verträgen sind innerhalb des Geschäftsjahres 2024 neu zu verhandeln, wobei mit den meisten wesentlichen Kunden bereits Planungssicherheit besteht. Im Dezember letzten Jahres wurde der Vertrag mit Maersk bis Dezember 2030 verlängert, wohingegen der Vertrag mit Hapag Lloyd im März 2025 ausläuft.

Es bestehen erhebliche Unsicherheiten resultierend aus der Entwicklung des Welthandels und der damit im direkten Zusammenhang stehenden Containerschifffahrt. Das Umschlagsvolumen im Jahr 2024 wurde auf der Grundlage von Mengenschätzungen und erwarteten Kapazitäten angenommen.

Die deutschen Häfen haben auch im Jahr 2023 Marktanteile gegenüber Rotterdam und Antwerpen verloren. Neue Initiativen für Investitionen in zusätzliche Terminalkapazitäten außerhalb der deutschen Häfen bedrohen die Marktposition von NTB auch weiter. Ein besonderes Risiko besteht in dieser Hinsicht im Hinblick auf das Transshipment-Volumen, das leichter verlagert werden kann und von Natur aus volatil ist.

Die Strategie, um den Trend des Verlustes von Volumina und Marktanteilen umzukehren, besteht darin, die NTB zum Terminal der Wahl für ihre Gemini-Kunden zu machen. Mit der Gemini-Ankündigung ergeben sich viele Chancen für die NTB, ihre Volumenbasis ab 2025 zu erhöhen. Die Vorbereitungen dafür werden im Jahr 2024 erfolgen. Die Intensivierung der Partnerschaft mit den Gemini-Partnern ist ein entscheidender Bestandteil unserer Strategie. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Verringerung unserer operativen Kostenbasis durch Erhöhung des Automatisierungsgrades unseres Terminals.

Bei der Erörterung ihrer Zukunftsaussichten schienen unsere Kunden ihren Optimismus kurzfristig verloren zu haben. Die Frachtraten sind wieder auf einem Niveau wie vor der Pandemie, neue ULCV werden auf den Markt kommen, es gibt neue Regelungen zur Dekarbonisierung der Schiffsbranche und die Prognose hinsichtlich der Nachfrage nach Containerschifffahrt ist zurückhaltend.

In unseren Gesprächen mit Maersk für das Jahr 2024 konzentrieren wir uns auf drei Hauptthemen. Das erste Thema ist die Vorbereitung der NTB auf ihre zukünftige Position als Gemini-Drehkreuz. Die zentrale Frage ist dabei die nachgefragte Terminalkapazität, einschließlich des Schienenverkehrs, und das gewünschte Serviceniveau.

Schwerpunkt wird sein, mehr Gemini-Volumen in unsere Terminalanlage zu bekommen. Das Jahr 2024 wird ein Jahr des Übergangs sein. Wir sind weiterhin bestrebt, unsere Terminalumschlagskapazität im Jahr 2024 in ein besseres Gleichgewicht mit dem umgeschlagenen Volumen zu bringen. Vorfälle wie die aktuelle Krise um den Suezkanal können Möglichkeiten zum Umschlag höherer Volumina eröffnen, da die Schiffe umgeleitet werden und Häfen überspringen.

Das mittelfristig gesetzte Ziel, bei der NTB mehr als zwei Millionen Container umzuschlagen, stellt sich nach wie vor als ein realistisches Szenario dar.

Maersk und Hapag Lloyd haben in ihrer jüngsten Mitteilung ausgeführt, dass Gemini darauf ausgerichtet ist, qualitativ hochwertige Leistungen zu erbringen. Die Partner hoben die Bedeutung von Zuverlässigkeit, Flexibilität und Nachhaltigkeit ihrer Produkte hervor. Noch ist unklar, welche Auswirkungen dies auf das Terminalgeschäft der NTB haben wird. Im Laufe des kommenden Jahres werden wir zusammen mit Maersk die sich ergebenden Geschäftschancen für die NTB untersuchen.

Die Ausrichtung auf das Maersk-Ziel, bis 2040 Null-Emissionen zu erreichen, bedeutet, dass die NTB ihre eigene Null-Emissions-Strategie entwickeln muss. Erste Schritte wurden mit der Entscheidung über die Investition in 27 neue Hybrid Straddle Carrier unternommen. Die letzte Charge wird im ersten Quartal des Jahres in Betrieb genommen, ersetzt damit die älteren Geräte und verringert unseren CO₂-Fußabdruck.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass es unverändert äußere Einflüsse geben kann, die das Unternehmen negativ beeinträchtigen und seine langfristigen Ziele behindern könnten. Risiken im Zusammenhang mit Betriebslärm während der Nacht bestehen unter anderem durch Schiffshilfsaggregate. Maßnahmen zur Reduzierung von Schall- und anderen Umweltbeeinträchtigungen werden auch weiterhin gezielt fortgeführt, soweit dies vom Terminal beeinflusst werden kann. Lärmreduzierungsmaßnahmen bleiben auch für die Zukunft ein wichtiger Faktor bei Veränderungen von Arbeitsprozessen und bei der Beschaffung von Neugeräten.



Die von NTB verwendeten Finanzinstrumente umfassen im Wesentlichen Darlehen, Rechte und Pflichten aus Mietverhältnissen und flüssige Mittel. Diese Finanzinstrumente dienen der Geschäftstätigkeit und den Investitionen. Die Gesellschaft verfügt außerdem über weitere Finanzinstrumente, wie z.B. Forderungen und Verbindlichkeiten, die unmittelbar aus der Geschäftstätigkeit resultieren.

Grundsätzlich unterliegt die NTB Zinsänderungs-, Liquiditäts- und Ausfallsrisiken. Fremdwährungsrisiken bestehen nicht. Für Ausfallsrisiken von Forderungen werden Pauschal- und gegebenenfalls Einzelwertberichtigungen gebildet. Ferner dient eine Warenkreditversicherung der zusätzlichen Absicherung im Falle von Zahlungsausfällen.

Derivative Finanzinstrumente kamen zum Bilanzstichtag nicht zum Einsatz.

Aus heutiger Sicht bestehen keine wesentlichen Finanzrisiken.

Generell wird der Fortbestand des Unternehmens positiv und prinzipiell als nicht gefährdet angesehen.

Im Jahr 2023 wurden ca. 13,2% (Vorjahr: 19,2%) des gesamten Personalbedarfs durch den Mitarbeiterpool der GHBG gedeckt. Die gesunkene Inanspruchnahme ist vor allem auf die Personaleinstellung von 3 Gängen (39 Mitarbeiter) im Jahr 2022 und den Volumenrückgang sowie auf die gestiegene Produktivität im Jahr 2023 zurückzuführen.

Zudem besteht grundsätzlich eine Abhängigkeit im Zusammenhang mit der Ausfallhäufigkeit der eingesetzten Containerbrücken und Straddle Carrier. Durch die fortgesetzte intensive Instandhaltung hat sich das Ausfallrisiko in diesem Bereich inzwischen weiter reduziert.

4. Prognosebericht

Die NTB geht mit einer Reihe von Unsicherheiten und geringen Markterwartungen in das neue Geschäftsjahr 2024.

Die Auswirkungen der Konzentration auf dem Containerschiffahrtmarkt, insbesondere im Hinblick auf die Marktmacht der Allianzen in Verbindung mit den bestehenden Überkapazitäten, führten trotz der sehr guten Ergebnisse der Reedereien in den letzten beiden Jahren zu einem anhaltenden Preisdruck. Darüber hinaus bestehen erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Entwicklung des Ukraine-Krieges, des Krieges im Gazastreifen und der damit verbundenen Suezkrise, der anhaltenden Energiekrise und der ungewissen Konjunkturerwartungen.

Gleichzeitig muss insbesondere aufgrund der Volumenentwicklung in Rotterdam und Antwerpen sowie der Entwicklung des Containerterminals in Wilhelmshaven und Danzig und des erheblichen Wettbewerbsdrucks aller Terminals mit einer weiteren Intensivierung der Konkurrenzsituation gerechnet werden.

Auch in den kommenden Jahren wird einer der Schwerpunkte der unternehmerischen Zielsetzungen die Steigerung der Umschlagsproduktivität (Containerbrücke, Kaje und Straddle Carrier) sein. Weitere Schwerpunkte liegen unverändert in einer möglichst gleichmäßigen Auslastung der Schiffsliegeplätze und der Reduzierung der Kosten pro umgeschlagenem Container durch Optimierung der eingesetzten Stunden (Personal / Gerät pro umgeschlagenem Container) sowie der Suche nach Möglichkeiten, die Prozesse im Terminal schrittweise zu automatisieren.

Die Erreichung der wirtschaftlichen Unternehmensziele hängt dabei von der weiteren Entwicklung der Weltwirtschaft und dem Verhalten der Reederkundschaft ab.

Auf der Grundlage der gesamtwirtschaftlichen Prognosen, der Wettbewerbssituation und der Planungen der 2M-Partner kann für das Geschäftsjahr 2024 davon ausgegangen werden, dass die Volumina und der Umsatz auf dem gleichen Niveau wie im Jahr 2023 bleiben.

Angesichts des geplanten gleichbleibenden Volumens erwarten wir, die Kostensteigerungen bei Lohn und Gehalt sowie den allgemeinen Kosten durch ähnliche Steigerungen bei den Kundenverträgen ausgleichen zu können und somit ein Ergebnis in etwa auf dem Niveau des Vorjahres zu erzielen.

Bremerhaven, den 28. Februar 2024

North Sea Terminal Bremerhaven Verwaltungsgesellschaft mbH

Adrianus Johannes Maria Scholten, Geschäftsführer

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co., Bremerhaven

Prüfungsurteile



Wir haben den Jahresabschluss der North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co., Bremerhaven, - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co. für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss 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 der Gesellschaft zum 31. Dezember 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, 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 Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts 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 für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft 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 Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft 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 Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts 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 der Gesellschaft 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 der Gesellschaft 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 Jahresabschluss und im Lagebericht 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 die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht 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 bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Bremen, den 28. Februar 2024

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Stefan Geers, Wirtschaftsprüfer

ppa. Konstantin Kessler, Wirtschaftsprüfer