

Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg

TRANSPORTWERK

Magdeburger  Hafen GmbH

GREENPORT

Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2012

A. Geschäftsverlauf

Das Geschäftsjahr 2012 war geprägt von einer längeren Frostperiode mit Eisgang am Anfang des Jahres und von einigermaßen guten Wasserverhältnissen, mit wenigen Niedrigwasserphasen. Dies führte zum einen dazu, dass die Hafenbahn in den ersten Monaten des Berichtsjahres außerordentlich stark nachgefragt wurde, weil die Schiffstransporte auf die Schiene umgelenkt wurden und zum anderen dazu, dass das Leichterungsgeschäft stark rückläufig war, weil die tschechischen Binnenschiffe nur noch so beladen wurden, dass sie von Hamburg nach Tschechien durchfahren konnten. Im Massengutbereich mussten Rückgänge beim Schrott- und Kiesgeschäft verzeichnet werden und im Containerverkehr hat es Einbrüche durch den Wegfall einiger guter Geschäfte gegeben, die im 1. Halbjahr des Vorjahres noch erheblich zu Buche geschlagen haben.

Der Gesamtumschlag in den Magdeburger Häfen per 31.12.2012 verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 315.405 t und belief sich auf 2.783.426 t. Davon entfielen 2.186.127 t auf die Anlieger und 597.299 t auf die MHG. Damit konnte das im Vorjahr erreichte Niveau nicht gehalten werden.

Das Investitionsvolumen betrug im Berichtsjahr 3.845,2 T€ und es verteilte sich auf technische Anlagen und Maschinen (1.628,2 T€), Betriebs- und Geschäftsausstattung (24,6 T€) und Anlagen im Bau (2.192,4 T€).

Die MHG beschäftigte im Berichtsjahr im Durchschnitt 64 Mitarbeiter, davon waren 27 Angestellte und 37 gewerbliche Arbeitnehmer. Zusätzlich wurden zum Stichtag 7 Auszubildende beschäftigt.

B. Darstellung der Lage der Gesellschaft

Ertragslage

Obwohl die Umsatzerlöse in etwa auf dem Vorjahresniveau liegen (sie konnten gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 17,1 T€ gesteigert werden), haben sich in deren Zusammensetzung z.T. erhebliche Verschiebungen ergeben. Die Planwerte konnten nur von der Hafentbahn erreicht werden.

Die Steigerungen, die bei der Hafentbahn und durch Vermietung und Verpachtung erzielt werden konnten, sind durch die Umsatzrückgänge beim Umschlag und bei den sonstigen Umsatzerlösen weitgehend kompensiert worden. Allerdings sind die Einbrüche nicht so heftig wie bei der Tonnage, weil die Tonnage überwiegend bei den niedrigpreisigen Gutarten zurückgegangen ist, während u.a. im Projektgeschäft durch bessere Konditionen gegenüber dem Vorjahr höhere Erlöse erzielt werden konnten.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten Ertragszuschüsse Dritter, Versicherungsleistungen sowie sonstige Erträge, die keine Umsatzerlöse sind, wie z.B. Erlöse aus dem Verkauf von Anlagegütern. Die Erlöse aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil sind den Abschreibungen zuzuordnen.

Gegenüber dem Plan haben sich die Fremdleistungen um 879,0 T€ verringert; hierfür ist im Wesentlichen der Rückgang im Container-/Umschlagsbereich und bei den sonstigen Umsatzerlösen ursächlich.

Der Rohertrag liegt zwar noch um 325,1 T€ unter dem Planwert; aber er ist gegenüber dem Vorjahreswert um 625,2 T€ gestiegen.

Die Personalkosten sind gegenüber dem Plan um 34,8 T€ geringer ausgefallen; hinter dem Vorjahreswert blieben sie sogar um 132,1 T€ zurück. Wesentlicher Grund dafür ist das Ausscheiden von drei Mitarbeitern, die im Vorjahreszeitraum noch beschäftigt waren. Die tariflichen Lohnsteigerungen hingegen waren im Plan bereits berücksichtigt. Seit Jahresende 2011 (78 MA) hat sich die Belegschaft per heute um insgesamt 7 MA (auf 71 MA) verringert.

Die Abschreibungen bewegen sich auf dem Vorjahresniveau.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen um 229,7 T€ unter dem Vorjahreswert und um 462,0 T€ unter Plan. Die Einsparungen sind hauptsächlich in den Bereichen Raumkosten, Mietkauf/Leasing, Werbeaufwand, Leiharbeitskräfte, Versicherungen, Beiträge und Abgaben, Grundstücksaufwendungen und bei den sonstigen Aufwendungen erzielt worden.

Im Finanzergebnis sind 365,1 T€ Zinsaufwendungen und 37,7 T€ Zinserträge enthalten (Vorjahr: 342,7 T€ und 36,8 T€).

Per 31.12.2012 konnte ein positives Ergebnis in Höhe von 1.206,9 T€ erzielt werden. Geplant war ein positives Ergebnis von 966,3 T€. Die Betriebskostenzuschüsse in Höhe von 300,0 T€ sind nicht für das operative Geschäft benötigt, sondern zur teilweisen Sondertilgung von Gesellschafterdarlehen eingesetzt worden. Gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres hat sich das Ergebnis um 943,7 T€ verbessert.

Finanzlage

Die Liquiditätslage kann nach wie vor als gut bezeichnet werden. Der Cashflow aus der Geschäftstätigkeit beträgt rd. 1,6 T€. Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ist zwar negativ; er wird jedoch durch den Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit kompensiert, weil die Investitionsvorhaben durch Zuschüsse und Kreditaufnahmen vollständig durchfinanziert sind. 2.388,6 T€ der liquiden Mittel stammen aus Darlehensaufnahmen, die noch für bevorstehende Investitionsausgaben zur Verfügung stehen.

Die Zahlungsmoral der Kunden ist durchgehend positiv; Außenstände, die über den Fälligkeitstermin hinaus bestehen, resultieren ausschließlich aus Insolvenzen der Vorjahre.

Damit war die MHG stets in der Lage, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen.

Vermögenslage

Die Vermögenslage ist durch einen nochmaligen Anstieg der Bilanzsumme gekennzeichnet. Der Grund liegt in der Zunahme des Anlagevermögens und hier insbesondere der Anlagen im Bau durch die intensive Investitionstätigkeit des Unternehmens.

Bilanzverlängernd wirkt sich zudem die im Herbst 2012 erfolgte Anschaffung einer neuen Hybridlok aus. Die Finanzierung erfolgte sowohl aus Investitionszuschüssen (75 T€) als auch aus Darlehensaufnahmen bei Kreditinstituten (1.525 T€).

Die Eigenkapitalquote beträgt 50,4 % der Bilanzsumme und deckt gemeinsam mit den Sonderposten und dem langfristigen Fremdkapital vollständig das langfristig gebundene Vermögen ab. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten sind durch das Umlaufvermögen vollständig gedeckt.

C. Eintritt von Ereignissen nach dem Bilanzstichtag

Anfang Juni 2013 wurden die an der Elbe ansässigen Unternehmen und Haushalte von einem weiteren Hochwasserereignis heimgesucht, das die Wasserstände des „Jahrhunderthochwassers“ 2002 noch überstieg. Dieses Hochwasser hat auch den Hafen in Magdeburg in Mitleidenschaft gezogen, wobei einige Hafenteile völlig überschwemmt wurden, während andere nur teilweise oder gar nicht betroffen waren, weil diese im Vorfeld der herannahenden Flutwellen besser geschützt werden konnten. Bisher konnten Schäden an Hafenanlagen

(insbesondere unterspülte Spundwände und unterirdischen Kanäle), Gleisanlagen, Gebäuden und befestigten Flächen festgestellt werden, deren Höhe noch nicht abschließend beziffert werden kann. Erste Schätzungen führen zu einer Schadenshöhe von rd. 9 Mio. €. Die Schadensbeseitigung soll aus dem Fluthilfeprogramm der Bundesregierung und der Länder finanziert werden.

D. Risiken der zukünftigen Entwicklung

Dadurch, dass die Magdeburger Hafen GmbH mit ihren unterschiedlichen Geschäftsfeldern relativ breit aufgestellt ist, schlagen witterungs- und konjunkturell bedingte Einflüsse nur partiell auf das Unternehmen durch. Hinzu kommt, dass durch den Branchenmix innerhalb unserer Kundschaft Schwankungen auftreten, die sich sehr unterschiedlich und teilweise auch kompensierend auf die Geschäftstätigkeit auswirken. Risiken, die den Bestand des Unternehmens als Ganzes gefährden, sind daher nicht erkennbar.

Gleichwohl gibt es Risiken, die bei ihrem Eintritt erhebliche Auswirkungen auf die Ergebnis- und/oder die Liquiditätsslage des Unternehmens haben könnten.

Dazu zählen zunächst die Risiken aus Rechtsstreitigkeiten mit Baufirmen aus abgeschlossenen Investitionsvorhaben. Aus Sicht der das Unternehmen vertretenden Rechtsanwälte werden die Prozessrisiken als gering eingeschätzt. Evtl. Prozesskosten wurden aber bereits nach dem kaufmännischen Vorsichtsprinzip zurückgestellt. Weil es sich bei den Streitigkeiten in der Hauptsache um vermeintliche Werklohnforderungen handelt, würde eine Verurteilung zu nachträglichen Anschaffungskosten bei den in den Vorjahren getätigten Investitionen führen.

Ein weiteres Risiko liegt in einem Rechtsstreit, den die MHG vor dem Verwaltungsgericht gegen die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung führt. Hierbei geht es um die teilweise Rückforderung von Zuschüssen für die Errichtung des KV-Terminals, das 2007 in Betrieb gegangen ist. Gegenstand des Verfahrens ist die Anerkennung von Ausgaben für dieses Projekt als zuzahlungsfähige Kosten. Darüber hinaus wird der MHG ein partieller Vergabeverstoß vorgeworfen.

Schließlich liegen Risiken in einer in 2010 eingetretenen Spundwandhavarie, die auf einer Länge von 150 m saniert werden muss. Da ein Sanierungskonzept derzeit erst entwickelt wird, können die Sanierungskosten noch nicht beziffert werden. Problematisch und langwierig ist dabei die Untersuchung des Grundwasserverhaltens. Die baugleichen rd. 1.100 m langen Spundwände im Zweigkanal und im Hafenbecken II wurden durch eine Sohlsicherung stabilisiert und müssen noch mit Verpressankern gesichert werden, um eine für die Umschlagstellen benötigte Standsicherheit zu gewährleisten.

E. Ausblick

Nach dem PLANCO-Gutachten, das im Berichtsjahr im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde, nimmt die MHG nunmehr Platz 10 unter den bedeutendsten Binnenhäfen Deutschlands ein.

Die Vermarktungsaktivitäten für die noch verfügbaren Ansiedlungsflächen verliefen sehr erfolgreich. Dadurch und durch die bisher erzielten Vermarktungserfolge konnte das Geschäftsfeld Vermietung und Verpachtung erheblich ausgebaut und auf diesem Niveau stabilisiert werden.

Da die bestehenden Ansiedlungsflächen weitestgehend vermarktet sind, wird eine weitere strategische Aufgabe darin liegen, neue Ansiedlungs- und Umschlagsflächen zu schaffen, um den absehbaren Mehrbedarf decken und das Eigengeschäft ausbauen zu können. Darüber hinaus ist vorgesehen, den Hochwasserschutz für die nördlichen Hafenteile und die Ortslage Rothensee wesentlich zu verbessern.

Mit der Fertigstellung der im Bau befindlichen Niedrigwasserschleuse werden die meisten der derzeit betriebenen Hafenanlagen ganzjährig wasserstandsunabhängig nutzbar, was die Vermarktung des „Systems Wasserstraße“ erheblich erleichtert. Durch die Übernahme von Logistikdienstleistungen für die neuen Ansiedler werden sich auch im Umschlags- und im Speditionsbereich Mehrerlöse erzielen lassen.

Alles in allem hat das Unternehmen dadurch, dass es sehr breit aufgestellt ist Grund genug, erwartungsvoll und optimistisch in die Zukunft zu blicken.

Magdeburg, den 24. Juli 2013

Ehrhardt
Geschäftsführer