

# Lagebericht 2006

## Die Unternehmensgruppe setzt auf die Weiterentwicklung von Massengutumschlag und kombinierten Verkehren

### I. Branchenentwicklung

Für das Jahr 2005 wurde der Umsatz der deutschen Transportlogistikbranche auf ca. 170 Milliarden € geschätzt (neuere Zahlen liegen nicht vor). Das sind rd. 7 % des deutschen Brutto-Inlandsproduktes. Die Transportlogistik hat damit nach Handel und Automobilindustrie den drittgrößten Umsatz in Deutschland mit geschätzten 2,5 Mio Beschäftigten. Der Logistikmarkt ist ein dynamisches und wachsendes Marktsegment.

Allerdings wird die Transportlogistik entsprechend aktueller Prognosen bis 2009 weniger wachsen als im Spitzenjahr 2005, in dem sie um 2,9 % zulegen konnte. So fiel die Wachstumsrate für 2006 auf 2,7 %, für die Folgejahre bis 2009 werden Zuwachsraten von jährlich 2,3 % erwartet. Die bundesdeutschen Wachstumsraten für Bahn (2006 = + 2,7 %) und Binnenschiff (2006 = + 1,9 %) werden in den Folgejahren leicht schrumpfen (Bahn 2007 – 2009 = + 2,2 %, Binnenschiff 2007 – 2009 = + 1,5 %).

2006 erreichten die deutschen öffentlichen Binnenhäfen in Summe in etwa das Vorjahresergebnis von ca. 240 Mio Tonnen Jahresumschlag.

Die Transportlogistik hat sich im ersten Quartal 2007 weiter positiv entwickelt. Der vierteljährlich ermittelte Branchenindex legte zu Jahresbeginn um 2,5 % Punkte zu. Allerdings musste dieser Sektor im Vergleich zu anderen Branchen eine unterdurchschnittliche Entwicklung hinnehmen, die Zahlungsmoral lag nämlich unter dem Durchschnitt und das Insolvenzrisiko blieb hoch.

### II. Unternehmensstrategie

Hafenumschlag, Hafenbahntransporte und Hafengrundstücksgeschäfte sind seit Jahrzehnten das Kerngeschäft der Städtischen Häfen und ihrer verbundenen beiden Hafengesellschaften in Hannover. Die Unternehmensgruppe besteht aus dem Eigenbetrieb Städtische Häfen (Standorte Lindener Hafen und Nordhafen) und den Beteiligungsgesellschaften des Unternehmens, der Hafen Hannover GmbH (100 %-Anteil, Standort Brink) und der Misburger Hafen GmbH (rd. 40 %-Anteil, Standort Misburg). Damit ist die Basis einer stärkeren Kooperation aller vier Hafenstandorte vollzogen und der Grundstein für eine erfolgreiche Zukunft gelegt. Wichtige Synergieeffekte sind 2006 bereits realisiert worden.

Schwerpunkte der Unternehmensstrategie ist, die logistische Gesamtlösung und nicht Teillösung in den Vordergrund zu stellen. Das Angebot umfasst deshalb Komplettleistungen für die Logistikkette. Selbst produzierte Kern- und Serviceleistungen ergänzen sich dabei mit eingekauften Fremdleistungen von Partnern und Unternehmen dort, wo die eigene Preis-Leistungsqualität nicht marktkonform ist. Damit bewegt sich die Unternehmensgruppe in den bewährten Bahnen des kooperativen Managements.

Die Qualitätssicherung der Hafendienstleistungen ist nur möglich durch zielgerichtete und fortgesetzte Investitionen in Infrastruktur, Suprastruktur und Fahrzeuge, um sich den Marktveränderungen anzupassen. Ein Schritt in die Richtung zur Erweiterung und Verbesserung dieser Dienstleistungen wurde mit dem im April 2005 begonnenen und im September 2006 abgeschlossenen Bau eines zusätzlichen Containerterminals im Nordhafen getan. Während für den Bau des Terminals die Hafen Hannover GmbH verantwortlich zeichnete, übernahmen die Städtischen Häfen den Betrieb und die Vertriebsaufgaben.

Die Dienstleistungen des Hafens Hannover orientieren sich an den Wünschen und Anforderungen der Kunden. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leisten dazu täglich ihren Beitrag. Der Kundenanspruch an die Dienstleistungen unterliegt einem steten Wandel, dem Rechnung zu tragen ist. Um das aufzufangen, sind die Städtischen Häfen weiterhin nach den Anforderungen der DIN EN ISO 9001:2000 und 14001:2005 zertifiziert; damit wird intern ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess umgesetzt.

Die Unternehmensgruppe Hafen Hannover setzt auf die Weiterentwicklung des traditionellen Massen- und Schwergutumschlages sowie auf die Zukunft kombinierter Verkehre mit Bahn und Binnenschiff. Mit einer Umschlagleistung von insgesamt fast 3 3/4 Mio. Tonnen im Jahr 2006 behaupteten die vier Hafenstandorte wiederum ihre Spitzenposition in Norddeutschland als umschlagsstärkster Binnenhafen. Neben den Massengutumschlägen in den Bereichen Kohle, Mineralöle und Schrott sowie Bahntransporten für die hafenansässigen Unternehmen entwickelten sich die Dienstleistungen für den kombinierten Verkehr zu einem bald wichtigen Geschäftsfeld, das helfen soll, die Zukunft des Hafens und damit der Arbeitsplätze mit zu sichern.

Der Hafen Hannover hat seine Orientierung zum regionalen Logistiksystemdienstleister weiter gefestigt und konnte zeigen, dass die Weichen für eine kontinuierliche Zukunftsentwicklung richtig gestellt wurden. Der Hafen wird diesen Weg zu großer Kundennähe beharrlich fortsetzen.

### **III. Geschäftsentwicklung**

#### **1. Leistungsbilanz 2006**

##### **Unternehmensgruppe festigt insgesamt Umschlagergebnis**

Die Unternehmensgruppe Hafen Hannover hat 2006 insgesamt 3,74 Mio Tonnen Güter per Bahn und Binnenschiff abgewickelt. Das entspricht einer Steigerung von 1,4 % gegenüber dem Vorjahr, wobei die Schiffsabfertigung um 12,6 % auf 1,61 Mio Tonnen stieg, der Umschlag der Hafenbahnen hingegen um 5,8 % auf 2,13 Mio Tonnen zurückging. In der Gesamtsumme des kombinierten Verkehrs (TEU und LE) konnte der Umschlag von 32.200 Einheiten in 2005 um 18,3 % auf 38.100 Einheiten in 2006 gesteigert werden.

Nordhafen und Lindener Hafen zusammen konnten das Vorjahresergebnis nochmals um rd. 4.600 Tonnen auf 2,866 Mio Tonnen in 2006 steigern, damit konnte das Vorjahresergebnis, welches das beste operative Ergebnis der letzten 5 Jahre war, weiter gefestigt werden.

Die Hafenstandorte Brink und Misburg zusammen konnten ihr operatives Ergebnis um 3,2 % auf 872.900 Tonnen in 2006 steigern, welches im wesentlichen auf den Zuwachs des Bahnumschlages in Brink um knapp 50.000 Tonnen zurückzuführen ist.

## **Eigenbetrieb wiederholt Vorjahresergebnis**

Die nach den Sparten Bahn- und Schiffsumschlag aufgegliederte Leistungsbilanz im Lindener- und im Nordhafen, also bei den Städtischen Häfen, war unterschiedlich: Während der Hafenumschlag um 9,6 % auf 1,617 Mio Tonnen zurückfiel, was im wesentlichen auf rückläufige Mineralöl-, Kohle- und Kfz-Teile-Transporte zurückzuführen war, konnte der Schiffsumschlag um 16,5 % auf 1,249 Mio Tonnen gesteigert werden. Gründe dafür waren deutliche Verlagerungstendenzen bei Mineralöl- und Kohletransporten von der Bahn zum Binnenschiff sowie Mengensteigerungen bei Metallrecyclinggütern.

Die Anzahl der behandelten Eisenbahnwaggons fiel von 57.221 in 2005 um 8,5 % auf 52.354, während die Zahl der abgefertigten Schiffe in 2006 um 14,2 % auf 1.848 Binnenschiffe stieg. Allein im Lindener Hafen konnte die Zahl der behandelten Schiffe um 23,7 % auf 470 Schiffe in 2006 gesteigert werden.

## **Kombinierte Verkehre festigen Marktposition**

Sowohl die Containerlogistik per Binnenschiff als auch die Wechselbrückenlogistik per Bahn entwickelten sich weiter aufwärts. Trotz steigender Nachfrage reduzierte der Hafen aus Kostengründen die wöchentliche Abfahrt nach Hamburg auf drei fahrplanmäßig garantierte Schiffsverbindungen, welches eine höhere Auslastung der Schubleichter zur Folge hatte. Die Transportleistung für die Containerlogistik konnte in 2006 um 20,3 % auf 17.981 TEU gesteigert werden.

Die Entwicklung des Bahnkombiterminals „Hannover-Leineter“ im Lindener Hafen in 2006 war weiterhin positiv. Die Mengen der in diesem Terminal umgeschlagenen Bahn-KV-Verkehre (Container, Wechselbrücken, Sattelaufleger) haben sich gegenüber dem Vorjahr erfreulicherweise um 16,7 % auf 20.152 LE gesteigert, sodass erstmals seit 2003 die mit dem DB-Konzern vereinbarte Zielmenge von 18.000 LE überschritten werden konnte.

## **2. Entwicklung des Schiffsumschlags**

### **Leistungen steigen trotz Eissperre**

Bemerkenswert war die Steigerung des Schiffsumschlags um 16,5 % vor dem Hintergrund der im Januar und Februar 2006 erfolgten mehrwöchigen Eissperren auf den für die Hafenersorgung wichtigen Wasserstraßen Elbe-Seitenkanal, Mittellandkanal und Stichkanal Linden sowie einer schadensbedingten Sperrung des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) vom 10.03.-08.04.2006. Durch die Sperrung des DEK war beispielsweise die Versorgung eines Kraftwerkes mit Ruhrkohle auf dem Wasserweg während dieser Zeit nicht möglich.

### **Inbetriebnahme von Kränen**

Durch die Inbetriebnahme des Doppellenker-Wippdrehkranes Nr. 10 im Nordhafen zum Jahreswechsel 2005/2006 wurde eine Ausweitung des Logistikangebotes zum Umschlag bis zu 64 t schwerer Lasten oder großformatiger Sonderstückgüter im Tandembetrieb von 2 Hafenkranen möglich. Erste Erfolge zeigten sich mit dem in Eigenregie durchgeführten Umschlag von bis zu 36 m langen Spundbohlen, Teilen einer demontierten Zuckerfabrik sowie Konstruktionsteilen einer Stahlbrücke.

Zur Sicherung des aus gepressten Stanzabfällen bestehenden Schrottverkehrs im Nordhafen war die Umstellung des Umschlages von einem Hafenkran mit seilgeführtem Greifer auf einen Hydraulikbagger erforderlich. Durch den Einsatz des hierzu beschafften Hydraulikbaggers konnte die Umschlagleistung um ca. 30 % gesteigert werden.

Die Steigerung der Transportleistung für die Binnenschiffcontainerlogistik um 20,3 % und die Kundenanforderungen machten es erforderlich, einen 2-schichtigen Betrieb auf dem Containerterminal einzurichten. Zur Gewährleistung des Schichtbetriebes erfolgte die Einstellung von 3 Hafenbetriebsarbeitern. Deren Ausbildung zur Bedienung der im Hafen eingesetzten Umschlaggeräte Hafenkran, Hydraulikbagger und Reachstacker sowie zum Anschlagen von Lasten konnte in 2006 abgeschlossen werden.

Nach Inbetriebnahme des mit einem Containerbrückenkran ausgestatteten Containerterminals CT 2 im Nordhafen im September 2006 wurden die Containeraktivitäten zur Aufwandminimierung auf diesem Terminal gebündelt. Auf dem Terminal CT 1 wird zur Zeit nur noch der hier örtlich gebundene Containerumschlag durchgeführt. Durch diese Maßnahme war es möglich, den Mietvertrag des 2. Reachstackers zu beenden. Als weitere Maßnahme zur Kostenminimierung wurde die eigenständige Disposition angemieteter LKW im Containervor- und -nachlauf eingerichtet. In der dem Terminal CT 2 unmittelbar angegliederten Lagerhalle in der HansasträÙe 44 werden sämtliche mit dem Containerpacking verbundenen Leistungen vom Hafen angeboten und durchgeführt.

### **3. Entwicklung der Hafentbahnverkehre**

#### **Bahnbetrieb bleibt rückläufig**

Der Eisenbahnbetrieb auf den Hafentbahnen in Hannover-Linden und dem Nordhafen war von rückläufiger Nachfrage der Leistungen gekennzeichnet. Eine Trendumkehr ist nach heutigem Erkenntnisstand erst für das Jahr 2009 zu erwarten, falls die geplante Produktionsausweitung eines Automobilherstellers entsprechende Transportmengen generiert. Da zugleich die Anlieferung von 50.000 t Oberschlesischer Kohle für das Kohlekraftwerk auf die Schiene verlagert wurde, konnte die Minderleistung in 2006 teilweise abgedeckt werden.

Das Produkt „Regionalverkehr“ in Zusammenarbeit mit kooptierten Hafentbahnbetrieben wurde ausgebaut. Lok F 6 war zu einer Reihe von Zugfahrten zwischen den Hafentstandorten in Hannover und darüber hinaus im Einsatz. Der Hafen platzierte sich mit diesem Produkt am Markt, um als Partner für komplexere Eisenbahndienstleistungen in der Region Hannover bekannt zu werden.

Die seit Juni 2006 im zweiwöchentlichen Rhythmus unter dem Markenzeichen IXmodal verkehrenden Salzschlacke-Züge Hannover-Nordhafen – Beimerstetten in Kooperation mit einer NE-Bahn haben die Fertigungstiefe erhöht: Erstmals wurden durch Mitarbeiter und mit Anlagen und Betriebsmitteln des Hafens Hannover alle Tätigkeiten zur Vorbereitung einer Zugfahrt in eigener Verantwortung durchgeführt und der Beginn der Zugfahrt bis bzw. ab Hannover-Hainholz geleistet.

#### **Rangierbetrieb verschlankt**

Die in den Vorjahren ergriffenen Maßnahmen wie die Einführung des einmännigen Rangierbetriebs und der Verzicht auf Ablaufbetrieb im Nordhafen führten in 2006 zur Verbesserung der Sicherheit, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit des Bahnbereiches.

Erkennbare Auswirkungen auf den Bahnbereich hatte die gedrosselte Infrastruktur-Vorhaltung und -Instandhaltung der DB-Netz AG. Denn durch reduzierte Ressourcen und Betriebsstörungen im Netz erreichten den Hafen die Züge aller Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht selten unzuverlässig. Konsequenz daraus waren anfallende Überstunden für das Warten auf zu späte Züge des Massengutverkehrs sowie gestiegene Belegung der Hafentgleisanlagen durch Güterwagen als Reserve für den größten Bahnkunden.

## Hafenbahnfahrzeuge erneuert

Der Bestand an Triebfahrzeugen belief sich in 2006 auf 9 Dieselloks, zwei Kleinloks sind ganzjährig an die Hafen Hannover GmbH vermietet für den Rangierbetrieb auf der Hafensbahn Brink. Nach technischer Durchsicht und Anpassung der Ladungssicherungsmöglichkeiten wurden zwei gebrauchte Schiebewandwagen (Tbis) für den Hafensbahn-Binnenverkehr mit Autobatterien in Betrieb genommen. Zur Sicherung der Schrottverkehre als Hafenumschlagverkehr war es erforderlich, die vorhandene Flotte an offenen Güterwagen qualitativ und quantitativ auszubauen. Damit konnte eine Kapazitätsausweitung zur Vorhaltung der Schrottmenge für ein Europa-Binnenschiff (1.000 Tonnen) erreicht werden.

## 4. Entwicklung des Grundstücksbetriebs

Das Immobiliengeschäft veränderte sich im Vergleich zum Vorjahr nur unwesentlich, wie die anschließende Darstellung verdeutlicht. Spürbare Veränderung im Pachtgeschäft mit interessanten Industrieansiedlungen und -erweiterungen werden erst frühestens für das Folgejahr erwartet.

Die Grundstücke und grundstücksgleichen Rechte ohne Bauten haben sich wie folgt geändert:

	qm	Anschaffungskosten T€	Buchwert T€
Anfangsbestand	1.235.420	20.604	15.388
Zugänge/Umbuchungen	30.568	1.485	1.007
	1.265.988	22.089	16.395
Abgänge	0	1.070	1.070
Endbestand	1.265.988	21.019	15.325

Hinsichtlich der Änderungen im Bestand des Anlagevermögens sowie den Stand der im Bau befindlichen Anlagen wird auf den Anlagennachweis verwiesen.

## IV. Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

### 1. Gewinn- und Verlustquellen

Die Entwicklung in den einzelnen Bereichen läßt sich anhand der Betriebsergebnisse 2005/2006 verdeutlichen.

Die Gesamtergebnisse vor Ertragssteuern der Betriebszweige wurden zur Darstellung einer sachgerechten Ertragslage gem. § 264 (2) HGB in ein Betriebsergebnis, ein Finanzergebnis und ein neutrales Ergebnis (u.a. Sonderposten und Rückstellungen) aufgegliedert. Die Ermittlung wird aus der Erfolgsübersicht gemäß § 20 (2) EigBetrVO ersichtlich.

Ergebnisse	Bahnbetrieb €	Hafen- und Kranbetrieb €	Grundstücks- betrieb €	Gesamt €
Betriebsergebnis (Vorjahr)	-191.400 (-61.100)	-94.900 (-130.000)	1.752.100 (1.884.300)	1.465.800 (1.693.200)
Finanzergebnis (Vorjahr)	-44.600 (-30.400)	27.500 (36.300)	-346.600 (-311.900)	-363.700 (-306.000)
Neutrales Ergebnis (Vorjahr)	-31.700 (17.100)	34.700 (800)	170.400 (185.700)	173.400 (203.600)
a.o. Ergebnis (Vorjahr)	0 (0)	0 (0)	0 (-539.700)	0 (-539.700)

Das Betriebsergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um € 227.400,--verschlechtert.

Die Einzelergebnisse lassen erkennen, dass sich das Betriebsergebnis des Bahnbetriebes gegenüber dem Vorjahr um € 130.300,-- verschlechterte und im Hafen- und Kranbetrieb um € 35.100,-- verbesserte.

Im Bahnbetrieb verringerten sich die Umsatzerlöse um € 25.900,--. Der Materialaufwand stieg um € 330.400,--. Verantwortlich dafür sind Instandhaltungsmaßnahmen an Lokomotiven und in 2006 begonnene Gleis- und Weichensanierungsmaßnahmen, die in 2007 fortgesetzt und beendet werden. Die Personalkosten konnten in diesem Bereich um € 50.600,-- und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um € 67.200,-- gesenkt werden.

Im Hafen- und Kranbetrieb stiegen die Umsätze um € 614.000,--. Während die Aufwendungen für bezogene Leistungen um € 207.500,-- über denen des Vorjahres lagen, stiegen die Personalkosten aufgrund höherem Personalbedarfs speziell im Containerbereich um € 209.300,--.

Das Betriebsergebnis des Grundstücksbetriebs hat sich um € 132.200,-- verschlechtert. Während die Umsatzerlöse um € 52.300,-- sanken, stieg der Materialaufwand u. a. wegen Abrißkosten um € 76.900,--. Die Personalkosten sind gegenüber dem Vorjahr insbesondere bei den Versorgungsleistungen um € 172.100,-- gesunken, weil für den Werkleiter im Vorjahr erstmals eine Pensionsrückstellung zu bilden war. Im Berichtsjahr erfolgte hier lediglich eine Steigerung im üblichen Rahmen. Die Abschreibungen stiegen gegenüber dem Vorjahr um €161.700,--, da in 2006 erstmals die volle Jahresabschreibung für das neue Hafengebäude zum Tragen kam.

Der Vorjahreswert beim außerordentlichen Ergebnis beinhaltet die Auswirkungen der Insolvenzabwicklung des Generalunternehmers, der für den Neubau des Hafengebäudes eingesetzt war. Eine endgültige Abwicklung dieses Verfahrens ist noch nicht erfolgt.

## 2. Entwicklung des Eigenkapitals

	Anfangsbestand T€	Zugänge T€	Abgänge T€	Endbestand T€
Stammkapital	23.473	0	0	23.473
Rücklagen	3.405	0	0	3.405
Jahresgewinn	700	853	700	853
	27.578	853	700	27.731

## 3. Entwicklung der Rückstellungen

	Anfangsbestand T€	Verbrauch T€	Auflösung T€	Zuführung T€	Endbestand T€
Rückstellungen f. Pensionen	1.649	42	0	126	1.733
Steuerrückstellungen	6	6	0	0	0
Sonstige Rückstellungen	1.313	777	199	543	880
	2.968	825	199	669	2.613

## 4. Finanzielle Situation

Die Eigenkapitalquote der Städtischen Häfen Hannover beträgt 55%. Somit ist das Unternehmen solide aufgestellt und jederzeit zahlungsfähig.

## **V. Investitionen/Instandhaltung**

Im Berichtsjahr 2006 wurden die Erneuerungs- und Modernisierungsmaßnahmen fortgesetzt, um das Leistungsangebot des Hafens entsprechend den spezifischen Anforderungen der Wirtschaft kundengerecht zu gestalten.

### **Instandhaltung des Gleisnetzes und der Triebfahrzeuge**

Die Unterhaltung der Gleisanlagen wurde zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit mit verstärkten Maßnahmen im Geschäftsjahr 2006 fortgesetzt. Als Investition zur Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur ist das Abräumen des Ablaufberges und der Beginn der Restrukturierung der Gleisanlagen im Westkopf des Bahnhofes Nordhafen zu nennen. Ziel des Vorhabens ist es, die Betriebssicherheit sowie die Leistungsfähigkeit des Rangierbahnhofes zu erhöhen. Der Auftragswert für die Sanierungsarbeiten von Gleisen und Weichen im Linder- und Nordhafen betrug rd. 1,14 Mio € und wird sich noch über die Folgejahre fortsetzen.

Die 2005 begonnene Hauptuntersuchung der Diesellokomotive F 3 wurde in 2006 abgeschlossen. Über den vorgeschriebenen Untersuchungsrahmen hinaus, waren grundlegende und umfangreiche Instandsetzungsarbeiten am Motor und Voith Turbowendegetriebe erforderlich. An den Diesellokomotiven F 4 und F 21 wurden die turnusmäßigen Hauptuntersuchungen durchgeführt, während am Dieselmotor der Lokomotive F 1 größere Instandsetzungsarbeiten angefallen sind. Zum Jahreswechsel 2006/2007 wurden die vorgeschriebenen Maßnahmen eingeleitet, um die letzte zulässige Verlängerung der Untersuchungsfrist der Streckenlokomotive F 6 sicherzustellen und die zu einem späteren Zeitpunkt erforderliche Hauptuntersuchung vorzubereiten. Die während eines Mieteinsatzes mit kapitälem Motorschaden ausgefallene Diesel-Lokomotive Nr. 7 – Baujahr 1965 – wurde aus wirtschaftlichen Gründen am Einsatzort in Hanau verschrottet.

### **Bautechnische Maßnahmen an Grundstücken**

2006 wurde mit den Abbrucharbeiten auf dem Grundstück Rudolf-Diesel-Weg 10 – 12 und HansasträÙe 25 begonnen. Beide Objekte werden für Investoren frei gemacht, damit 2007 auf dem Grundstück Investitionen zeitnah entwickelt werden können. Die Abbruchkosten für den Rudolf-Diesel-Weg 10 – 12 belaufen sich auf rd. 575.000 € und für die HansasträÙe 25 auf rd. 162.000 €.

## **VI. Gesellschaftsrechtliche Aspekte**

Der Eigenbetrieb ist mit € 289.758,38 (39,7 %) an der Misburger Hafengesellschaft mbH beteiligt und mit € 4.554.451,07 (100 %) alleiniger Gesellschafter der Hafen Hannover GmbH.

Die Misburger Hafengesellschaft (MHG) erzielte 2006 einen Jahresüberschuss in Höhe von rd. 240 T€ nach Steuern. Eine entsprechende Gewinnausschüttung fließt den Städtischen Häfen zu. Die Hannover Hafen GmbH erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Jahresüberschuss von rd. 64 T€ nach Steuern. Eine Gewinnausschüttung ist wegen der verbleibenden Verlustvorträge und den entsprechenden gesellschaftsrechtlichen Bestimmungen (§§ 30 ff. GmbHG) nicht möglich.

## VII. Personal- und Sozialbereich

Am 31.12.2006 waren beim Eigenbetrieb beschäftigt (Vorjahreszahlen in Klammern):

	Zentrale und Technische Kfm. Abteilung	Technische Abteilung	Hafen-, Kran- und Werkstattbetrieb	Bahnbetrieb	Gesamt
Beschäftigte nach TVöD	14	2	34	29	79 (78)
Beamte	4				4 (4)
<b>Gesamt</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>34</b>	<b>29</b>	<b>83 (82)</b>

Die durchschnittliche Beschäftigungszeit in betrug 2006 12 Jahre, 0 Monate. Der durchschnittliche Krankenstand belief sich 2006 auf 5,1% (2005 = 7,7%). Die Zahlen wurden um die Ausfallzahlen von Dauerkranken (Beschäftigte, die länger als sechs Monate arbeitsunfähig krankgeschrieben waren) bereinigt. Die Krankentage basieren auf den tatsächlichen Arbeitstagen. Die Anzahl von 9 Arbeitsunfällen blieb im Vergleich zum Vorjahr gleich. Alle haben sich im Rangierbetrieb ereignet. Außerdem ereigneten sich 6 Wegeunfälle. Die unfallbedingten Ausfallstunden verringerten sich von 1.108 (2005) auf 867 Stunden, ebenso verringerten sich die Schadenfälle von 18 auf 11. Überwiegend handelt es sich um Schäden mit geringerem Umfang im Bahnbetrieb. Im Jahre 2006 fielen 4.075 Überstunden = 2,8 % der Gesamtstunden an. Die Entwicklung in den letzten Jahren lässt sich aus der nachstehenden Aufstellung entnehmen:

Der Personalaufwand teilt sich im Jahr 2006 verglichen mit dem Vorjahr wie folgt auf:

	2006 T€	2005 T€
<b>Löhne und Gehälter</b>		
Löhne	1.570	1.554
Gehälter	998	1.001
Beamtenbezüge	134	137
Zwischensumme:	2.702	2.692
Altersteilzeit	0	27
Veränderung der Rückstellung für Urlaub	12	6
<b>Gesamt:</b>	<b>2.714</b>	<b>2.725</b>
<b>Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung</b>	<b>2006 T€</b>	<b>2005 T€</b>
Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Sozialversicherung	527	521
Berufsgenossenschaftsbeiträge	37	43
Zwischensumme:	564	564
Beiträge zur Zusatzversorgungskasse der Stadt Hannover	189	196
Pensionsaufwendungen	85	96
Zwischensumme:	274	292
Beihilfen	15	0
<b>Gesamt:</b>	<b>853</b>	<b>867</b>

## **Qualifizierung der Beschäftigten**

Für den Ausbau des Bahn-Produktes „Regionalverkehr“ wurden zwei Mitarbeiter in einer 20 Wochen umfassenden Ausbildung zu Wagenmeistern qualifiziert. Diese Maßnahme wurde am 16. 2. 2006 abgeschlossen. Die geplante Qualifizierung von fünf Lokrangierführern zu Triebfahrzeugführern auf DB-Strecken wird voraussichtlich in 2007 realisiert werden.

Weiter wurde im Rahmen des Qualitätsmanagement ein Verfahren entwickelt, damit die Beschäftigten entsprechend ihren Arbeitsplätzen und den dort zu erledigenden Aufgaben qualifiziert werden und sich weiterbilden können. Dieser Qualifizierungsansatz ist ein kontinuierlicher Prozess, bei dem regelmäßig überprüft wird, ob die geforderten Qualifikationen noch mit den Arbeitsplätzen bzw. den dort zu erledigenden Aufgaben übereinstimmen. Wesentliche Themen waren EDV-Anwendungen, Arbeitsschutz, Arbeitsplatzorganisation, VOB/VOL-Ausschreibungen, Katastertätigkeiten, Anschlagmittel und Anschlagtätigkeiten.

## **VIII. Umweltschutzaspekte**

Der Hafen Hannover treibt konsequent neben der Verlagerung von Massenguttransporten auf umweltfreundliche Verkehrsträger auch die Auslastung der kundennahen Terminals im Nordhafen und Lindener Hafen weiter voran, um den Verladern mehr Möglichkeit zu bieten, ihre Güter ohne lange Vor- und Nachlaufwege unmittelbar auf die Wasserstraße und auf die Schiene zu verlagern. Damit leistet der Hafen einen aktiven Beitrag zum Schutz der Umwelt, indem das angrenzende Autobahnnetz wirkungsvoll um zusätzliche LKW-Fernverkehre entlastet wird.

Zum Jahresabschluss wurden von den Umwelt- und Qualitätsbeauftragten weder Gesetzesverstöße noch von Behörden angezeigte Mängel gemeldet. Ebenso lagen keine Verstöße gegen relevante Umweltgesetze vor. Das intern gesteckte Umweltziel, Energieeinsparungen im neuen Hafenhause gegenüber den alten Gebäuden um 25 % zu realisieren, wurde erreicht.

## **IX. Risikomanagement / Managementinformationssystem**

Unter Beachtung des im Jahr 2000 zertifizierten sowie in 2003 und 2006 rezertifizierten Qualitäts- und Umweltmanagementsystems nach DIN EN ISO 9001 und 14001 werden die Prozesse zur Produktion der eigenen Dienstleistungen weiter optimiert, um unter Beachtung der jeweiligen Kundenanforderungen eine höchstmögliche Kundenzufriedenheit und damit eine langfristige Kundenbindung zu erreichen.

Im Rahmen der DIN-Zertifizierung wurden verschiedene Verfahrensanweisungen neu entwickelt und mit den bisherigen Dienstanweisungen und Kontrollsystemen abgeglichen. Hiermit wird ein interner Controlling- und Verbesserungsprozess sichergestellt, der infolge transparenter Prozesse schnelle Fehlererkennung und Beseitigung ermöglicht. Die interne Aufbau- und Ablauforganisation wurde gestrafft, indem Werkstatt und Rotte einer einzigen Organisationseinheit zugeordnet wurden.

Das Qualität und Umwelt integrierende Managementsystem des Hafens wird als Führungsinstrument genutzt und ist in einer gültigen Dokumentation festgelegt und beschrieben. Wie das jährliche Audit zeigte, wurde das Managementsystem weiterentwickelt, ist den Beschäftigten bekannt und wird vom Personal auf allen Ebenen beachtet. Die im Bericht zum vorjährigen Überwachungsaudit gegebenen Empfehlungen wurden aufgegriffen, im Lenkungsgremium bearbeitet und neben eigenen Verbesserungsansätzen komplett umgesetzt.

## **X. Chancen und Risiken**

Die Überprüfung der gegenwärtigen Risikosituation ergab, dass im Berichtszeitraum keine den Fortbestand und die zukünftige Handlungsfähigkeit des Unternehmens gefährdenden Risiken bestanden bzw. erkennbar sind. Das Risiko durch den rechtzeitig erkannten Abwärtstrend im Bahnbetrieb wird durch den Firmenverbund abgewehrt, indem dortige Bahnbetriebe mit bedient werden.

Die Überwachung und Kontrolle der Städtischen Häfen Hannover erfolgte im Geschäftsjahr 2006 durch die vorhandenen kaufmännischen Controlling-Systeme, das weiterentwickelte Qualitäts- und Umweltmanagement auf DIN-Basis sowie durch die vorhandenen Berichtssysteme in Verbindung mit den festgelegten Kompetenzbereichen innerhalb des Wirtschaftsdernates, des Fachbereiches Finanzen und des Rechnungsprüfungsamtes der Landeshauptstadt Hannover.

Zwar konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr wieder ein positives Jahresergebnis mit einem Gesamtumschlag von 2,866 Mio. Tonnen, Betriebserträgen von 13,492 Mio. € und einer Nettoumsatzrendite von 7,0% erzielt werden, dennoch lag das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit mit 1,570 Mio. € unter dem Vorjahresergebnis. Das ist im Wesentlichen auf den erhöhten Materialaufwand für die Binnenschiffscontainerlinien zurückzuführen. Hierfür sind Maßnahmen zur Gegensteuerung eingeleitet worden, die kontinuierlich in den Folgejahren greifen müssen.

Im Wesentlichen sind folgende Akquisitionen im Geschäftsjahr 2006 erfolgreich begonnen, weitergeführt bzw. abgeschlossen worden:

- ❖ Umschlagen von Sonderstückgut für Stahlhandelsunternehmen und Logistikdienstleister
- ❖ Fördern des Mengenwachstums im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße zusammen mit einer ansässigen Spedition und weiteren am überregionalen KV-Umschlag beteiligten Unternehmen sowie Maßnahmen zur Ausweitung des Containertransportes auf der Wasserstraße mit den deutschen Seehäfen
- ❖ Umsetzen und Realisierungsbeginn einer Flächen- und Lagerlogistikkonzeption für einen industriellen Großverlader
- ❖ Steigern des Containerumschlages im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße und Binnenschiff/Straße inklusive Inbetriebnahme des neuen Containerterminals
- ❖ Intensivieren des Schwergutumschlages mit einem industriellen Großkunden und einem Terminalbetreiber
- ❖ Flächenmäßiges Erweitern eines unmittelbar am Kanal angesiedelten Metallrecyclingunternehmens, mit dem Ziel, mehr Schiffsumschlag zu generieren
- ❖ Vorbereiten der Flächen- und Hallenerweiterung für ein City-Logistikunternehmen

Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2006, wie im Vorjahr, keine Tarifierpassung vorgenommen, um den Wettbewerb mit dem LKW nicht negativ für Schiff und Bahn zu belasten.

## **XI. Voraussichtliche Entwicklung**

Grundsätzliches Ziel zur Verbesserung der Ertragslage bildet die Ausrichtung des Hafens Hannover als regionaler Logistiksystemdienstleister. Das bedeutet, dass die Unternehmensgruppe in zentralen Angelegenheiten wie den Logistikprojekten und dem verbesserten Quali-

täts- und Umweltmanagement eng zusammenarbeitet. Ziel ist, für Kunden ein besseres Produktangebot zu definieren, aber auch nicht renditefördernde Konkurrenzsituationen innerhalb Hannovers Hafensstandorten zu vermeiden. Nach wie vor wird der moderne Massenguthafen für Kohle, Mineralöl Recycling, Stahl und Kfz-Teile mit einer speziellen Ausrichtung auf kombinierte Verkehre das Rückgrat des Hafens bleiben.

In den ersten zwei Monaten 2007 konnte der Bahnverkehr die Umschlagsergebnisse des Vorjahres nicht erreichen, während die Umschlagsergebnisse sowohl des Bahn- als auch des Binnenschiffterminals über den Vorjahresergebnissen lagen. Außerdem verzeichnete der Schiffumschlag sowohl im Lindener Hafen als auch im Nordhafen einen deutlich besseren Jahresstart als im Vorjahr.

Die Binnenschiffslinien mit den Überseehäfen sind im Markt positioniert und lassen eine positive Entwicklung erkennen; der Hafen arbeitet verstärkt an einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit dieses Geschäftsfeldes. Bei dem Rail Terminal Hannover-Leineter ist der Wechsel der Betreiberschaft bewältigt, der vorjährige Trend beim Steigen der Umschlagsergebnisse hat sich erfreulicherweise verfestigt. Die Umschlagsergebnisse des klassischen Hafenbahnbetriebes fallen weiter. Deshalb hat der Hafen eine nachhaltige Zukunftssicherung des Eisenbahnbetriebes über den Firmenverbund eingeleitet.

Für die geplante Verladung vorgefertigter Karosserien einer Luxus-Limousine ab 2009 werden gemeinsam mit dem Großkunden Gleisanschlüsse und Weichenverbindungen umgeplant. In enger Abstimmung mit dem Kunden hat der Hafen verwertbare Ideenskizzen und Machbarkeitsstudien entwickelt.

Für das Jahresergebnis 2007 ist entscheidend, ob eine steigende Verkehrsentwicklung im weiteren Jahresverlauf erzielt werden kann. Das ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar. Allerdings ist auch mit der Annahme vergleichbarer Umschlagentwicklungen bei ähnlichen Kostenstrukturen zum Abschluss des Jahres 2007 mit einem positiven Ergebnis zu rechnen.

Werkleiter der Städtischen Häfen ist Dr.-Ing. Wolfgang Faber, Hannover.

Hannover, den 02. Mai 2007  
Städtische Häfen Hannover

Werkleiter

## Tabellen-Anhang

### Entwicklung der Umschlagleistungen

Die Entwicklung der Umschlagsleistung bei den Städtischen Häfen zeigt die folgende Gegenüberstellung von Hafen- und Bahnlogistik in den letzten fünf Jahren (in Tonnen):

<b>Jahr</b>	<b>Gesamtumschlag</b>	<b>Hafenlogistik</b>	<b>Bahnlogistik</b>
2002	2.672.427	1.141.489	1.530.938
2003	2.738.466	1.212.380	1.526.086
2004	2.691.866	1.179.350	1.512.516
2005	2.861.268	1.071.853	1.789.415
2006	2.865.897	1.249.111	1.616.786

Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht die Aufteilung des Umschlages auf die beiden Standorte Lindener Hafen und Nordhafen (in Millionen Tonnen):

<b>Jahr</b>	<b>Gesamt</b>	<b>Hafen Linden</b>	<b>Nordhafen</b>
2002	2,672	1,116	1,556
2003	2,738	1,112	1,626
2004	2,692	1,096	1,596
2005	2,861	1,284	1,577
2006	2,866	1.268	1,598

Die Umschlagsentwicklung der Kombi-Terminals Leinetor und CTH kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

<b><u>Jahr</u></b>	<b><u>Ladeeinheiten</u></b>	<b><u>Anzahl Wagen</u></b>	<b><u>TEU</u></b>	<b><u>Anzahl Schiffe</u></b>
2002	22.089	7.069	2.628	120
2003	15.298	4.604	4.537	222
2004	15.393	5.048	6.193	314
2005	17.274	10.014	14.945	545
2006	20.152	11.026	17.981	588