

Wirtschaftlicher Zwischenbericht gemäß § 3 Abs. 2 EigBetrVO per 30.06.2022

1. Wirtschaftliche Lage und Geschäftsentwicklung

Die Unternehmensgruppe Hafen Hannover steht weiterhin vor großen Herausforderungen

Die Betriebsleitung hat in der Ausschusssitzung der Städtischen Häfen am 30. Mai 2022 darüber informiert, dass durch den Ukraine-Krieg und die Abfertigungsprobleme in den großen Seehäfen die Lieferketten unterbrochen und gestört sind. Auch die gestiegenen Energiekosten und die damit verbundenen Preiserhöhungen unserer Lieferanten und Dienstleister haben direkten Einfluss auf den wirtschaftlichen Erfolg der Städtischen Häfen.

Dennoch wird für das Jahr 2022 ein positives Ergebnis erwartet.

Diese Halbjahresmitteilung enthält neben den tatsächlichen Rechnungsergebnissen mit Stand 30.06.2022 auch zukunftsgerichtete Aussagen mit damit verbundenen Risiken und Unwägbarkeiten. Diese Aussagen basieren auf den gegenwärtigen Erfahrungen, Vermutungen und Prognosen der Betriebsleitung sowie den ihr derzeit verfügbaren Informationen. Die zukunftsgerichteten Aussagen sind nicht als Garantien der darin genannten zukünftigen Entwicklungen und Ergebnisse zu verstehen. Die tatsächliche Geschäftsentwicklung und die Ergebnisse des Eigenbetriebes sowie der beiden Gesellschaften sind von einer Vielzahl von Faktoren abhängig, die verschiedene Risiken und Unwägbarkeiten beinhalten. Sie können in der Zukunft unter Umständen wesentlich von den dieser Mitteilung zugrunde gelegten Annahmen abweichen.

In den einzelnen Betriebsbereichen der Städtischen Häfen gibt es unterschiedliche Tendenzen.

Der Immobiliensektor ist die Grundlage für eine erfolgreiche Logistikbranche im Nordhafen und im Lindener Hafen. Das Risiko einer Verschlechterung in der Vermarktung der Flächen und Immobilien besteht derzeit nicht. Die Nachfragen nach Flächen ist höher als das Angebot der Städtischen Häfen. Durch Neuvermietungen mit entsprechenden Anpassungen an die Marktpreise und durch die inflationsbedingten Anpassungen über die Wertsicherungsklauseln konnten die Umsatzerlöse gesteigert werden.

Der Bahnbereich wurde bisher getragen durch Kohle- und Mineralöltransporte sowie den Werksverkehr mit Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN). Im Bereich der Kohletransporte per Bahn sind aufgrund der Energiekrise die Umschlagzahlen stark gestiegen, da das Gemeinschaftskraftwerk Hannover GKH die Kohleanlieferungen deutlich aufgestockt hat. Dies geht allerdings teilweise auch zu Lasten der Schiffsanlieferungen, die weiter stark rückläufig sind.

Volkswagen Nutzfahrzeuge hatte im Frühjahr durch Lieferengpässe Kurzarbeit angemeldet, was sich auf das Bahntransportvolumen ausgewirkt hat. Diese Schwierigkeiten erscheinen nun behoben und es wird im 2. Halbjahr wieder mit steigenden Umschlagzahlen gerechnet, so dass wohl mindestens das Vorjahresniveau erreicht werden wird.

Durch die Energiewende gehen auch die Dienstleistungen für die Mineralöltransporte zurück. Dieser Trend hat sich auch im 2. Quartal fortgesetzt.

Für die zukünftige dauerhafte Entwicklung der Häfen wird die Planung für die Terminalerweiterung im Nordhafen weiterhin vorangetrieben. Das aufwendige Genehmigungsverfahren dauert noch an. Ziel ist die Erhöhung der Logistikmengen sowie die Neubindung von Kund*innen. Die Terminalerweiterung ist förderfähig mit bis zu einer Quote von 80% der Kosten, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind. Ein Risiko besteht im Abruf der Fördermittel, da sich die Förderrichtlinie in der Überarbeitung befindet.



Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist im 2. Quartal 2022 gegenüber dem 1. Quartal 2022 – preis-, saison- und kalenderbereinigt – unverändert. Gestützt wurde die Wirtschaft vor allem von den privaten und staatlichen Konsumausgaben, während der Außenbeitrag das Wirtschaftswachstum dämpfte.

Nach dem Überfall Russlands auf die Ukraine sind die Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung Deutschlands weder absehbar noch prognostizierbar.

Verschiedene Schocks haben die Weltwirtschaft getroffen, die bereits durch die Auswirkungen der Pandemie geschwächt war. Vor allem der Krieg in der Ukraine belastet das Wachstum. Der russische Angriff auf das Nachbarland hat zu Steigerungen bei den Energie- und Nahrungsmittelpreisen geführt und so die Inflation nach oben getrieben. Viele der Risiken, vor denen der Internationale Währungsfonds (IWF) bereits im April gewarnt hatte, haben sich konkretisiert.

Auch die Wachstumsprognose für Deutschland senkte der IWF deutlich ab. Er rechnet aktuell für das laufende Jahr nur noch mit einem Wirtschaftswachstum von 1,2 Prozent – im April hatte er noch 2,1 Prozent vorhergesagt. Auch für das kommende Jahr senkte der Währungsfonds seine Prognose für Deutschland im Vergleich zu April deutlich um 1,9 Prozentpunkte auf jetzt 0,8 Prozent ab. Grund dafür sei insbesondere die hohe Inflation. Diese könne sogar noch weiter steigen, sollte es zu einem kompletten Lieferstopp von russischem Gas kommen.

Der Seeverkehr wird im Jahr 2022 von mehreren Sonderfaktoren geprägt, vor denen die üblichen Einflussgrößen an Wirkung verlieren. Der Verkehr mit Russland ist bereits dramatisch eingebrochen. Inwieweit die zugrundeliegenden Handelsströme anderweitig ersetzt werden können, ist derzeit nicht zu beurteilen. Ein gewisser Abschlag dürfte aber in jedem Fall absehbar sein. Hinzu kommen die anhaltenden Lieferengpässe, die sich im Welthandel und damit in der Logistik stark auswirken. Deshalb ist für den Containerverkehr im laufenden Jahr bestenfalls mit einem bescheidenen Wachstum zu rechnen.

In den Jahren von 2023 bis 2025 sollte der Containerverkehr auf den Wachstumspfad zurückfinden. Bei den Massengütern hingegen ist dann wieder mit spürbaren Bremseffekten, insbesondere den durch die Energiewende bedingten Rückgang beim Kohle- und Mineralölsektor, zu rechnen.

Ausblick für das 2. Halbjahr 2022

Die vorliegenden Plandaten und Prognosedaten wurden auf der Grundlage des Wirtschaftsplanes für das Jahr 2022, der Gewinn- und Verlustrechnung zum 30.06.2022, der Prognosedaten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie den Erkenntnissen und dem Marktgeschehen in der Region Hannover erstellt.

Für das 2. Halbjahr 2022 erwartet die Hafengruppe Hannover folgende Entwicklungen bei den Umsatzerlösen:

- weiterer Rückgang des Umsatzes beim Massengut durch fehlenden Schiffsraum auf Binnenschiffen (Kohle und Schrott)
- weiterer Rückgang der Mineralöltransporte durch die Energiewende
- vorübergehender steigender Umsatz der Kohleanlieferung per Bahn (GKH)
- stabiler Umsatz auf niedrigem Niveau im Sektor Containerverkehr (Automotiv)
- leicht steigende Auslastung bei den Bahntransporten von VWN
- 100 % Vermietung der Gewerbegrundstücke und Immobilien bei moderat steigenden Mietumsätzen
- normale Auslastung des Railterminals in Linden (RTH Linden) durch stabile Transporte nach Italien

2. Bahnlogistik

Die Bahnlogistik entwickelte sich wie folgt:

Erbrachte Leistungen	Berichtszeitraum	Vorjahr	Vergleich zum Vorjahr (in %)
Eisenbahnverkehr			
in Tonnen	991.461	925.681	7,1
in Waggonen	26.177	25.717	1,8
Kombinierter Verkehr Ladeeinheiten LE	10.522	11.457	-8,2
Kohle	226.189	97.394	132,2
Mineralöl	242.424	253.277	-4,3

Der Bedarf an Kohle für das Gemeinschaftskraftwerk in Hannover Stöcken war aufgrund der angestrebten höheren Bevorratung deutlich größer als im Vorjahreszeitraum. Die Anlieferung erfolgt im Gegensatz zum Vorjahres nicht überwiegend per Schiff, sondern aus logistischen Gründen mit der Bahn.

3. Hafenlogistik, Kombinierte Verkehre

Die Hafenlogistik und die kombinierten Verkehre entwickelten sich wie folgt:

Erbrachte Leistungen	Berichtszeitraum	Vorjahr	Vergleich zum Vorjahr (in %)
Schiffsumschlag in Tonnen	198.754	256.265	-22,4
Kranleistungen in Tonnen	213.129	272.563	-21,8
Ein- und ausgehende Schiffe	352	403	-12,7
Container (TEU)	9.757	9.468	3,0
Mineralöl	1.957	0	
Kohle	105.465	138.791	-24,0

Die Umschlagsleistungen der Hafenlogistik sind durch die Verschiebung der Kohleanlieferung zur Bahn rückläufig. Grund für die Verschiebung zur Bahn ist der fehlende Schiffsraum auf Binnenschiffen. Davon sind auch unsere übrigen Massengutkund*innen betroffen, die ebenfalls unter dem fehlenden Angebot von Schiffsdienstleistung leiden und daher zum Teil auch auf LKW umsteigen müssen.

4. Immobilienbereich

Der Immobilienbereich entwickelte sich weiterhin stabil. Alle Grundstücke und Immobilien konnten vermietet werden. Eine Steigerung des Ergebnisses ist nur durch Zukäufe und Mietpreisanpassungen möglich.

5. Erläuterungen zu den einzelnen G & V – Positionen

Position der Gewinn- und Verlustrechnung	GuV per 30.06.2022 in T€	Gesamt-Ansatz Plan 2022 in T€	Plan-erreichungs-grad in %	Prognose in T€
Umsatzerlöse				
Bahnlogistik	2.253	5.474	41	4.400
Hafenlogistik	2.447	5.635	43	4.960
Immobilien	3.023	5.492	55	6.115
Andere aktivierte Eigenleistungen	0	9	0	20
Sonstige betriebliche Erträge	495	292	170	840
Summe betriebliche Erträge	8.218	16.903	49	16.335
Materialaufwand	2.006	4.501	45	4.490
Personalaufwand	2.777	6.236	45	5.920
Abschreibungen	1.283	2.237	57	2.550
Sonstige betriebliche Aufwendungen	997	1.740	57	2.060
Summe betriebliche Aufwendungen	7.063	14.714	48	15.020
Betriebsergebnis	1.155	2.189	43	1.315
Erträge aus Beteiligungen	88	158	56	88
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0	0	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	195	585	33	360
Finanzergebnis	-107	-427	25	-273
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	1.048	1.762	59	1.042
Steuern vom Einkommen und Ertrag	29	369	8	197
Sonstige Steuern	144	315	46	300
Jahresgewinn	875	1.078	81	545

Umsatzerlöse

Die Prognosedaten für das Jahr 2022 liegen mit 15,5 Mio. € unter den Planzahlen von 16,6 Mio. €. Gegenüber dem Ergebnis des Vorjahres mit 14,6 Mio. € haben sich die Umsatzerlöse gesteigert. Die Gründe für die Reduzierung gegenüber dem Plan sind insbesondere:

- Störung der Lieferketten
 - Teilweiser Ausfall von Bahnverkehren durch Kurzarbeit bei VWN
 - Abschwächung Automotive (Continental, Wabco, Johnson Controls)
- Geringer Umschlag von Mineralöl in den Tanklagern
- Rückgang von Massenguttransporten durch fehlenden Schiffsraum bei Binnenschiffen

Sonstige betriebliche Erträge (SbE)

Die höheren Erträge sind auf einen Grundstücksverkauf (+ 250 T €) aus dem 1. Halbjahr zurückzuführen. Dabei handelt es sich jedoch um einen Einmaleffekt, der nicht fortgeschrieben werden kann.

Materialkosten:

Die Energiekosten für Strom und Gas belaufen sich noch auf Vorjahresniveau. Die Rahmenverträge der Energieversorgung sind noch bis Ende des Geschäftsjahres abgeschlossen. Ob in diesem Jahr noch eine außerplanmäßige Anpassung stattfindet, kann nicht vorhergesagt werden. Die krisenbedingten Mehraufwendungen für Dieselkraftstoff (+ 70 T€) sind in der Prognose berücksichtigt.

Aufwand für bezogene Leistungen

Der Aufwand für bezogene Leistungen ist durch zwei Tendenzen geprägt. Es gibt Minderausgaben durch den Wegfall von Fremddienstleistungen (Schiffsanmietungen, LKW-Verkehre) bei den Containerverkehren. Andererseits ist mit Mehrausgaben aufgrund des zukünftigen Verkaufsverbotes von Leuchtstofflampen zu rechnen. Die Städtischen Häfen beabsichtigen, alle Betriebsteile auf LED-Lichttechnik umzurüsten. Als erste Maßnahme soll noch 2022 die Werkstatt im Nordhafen mit LED-Technik versehen werden. Die Kosten dafür in Höhe von ca. 200 T€ können buchhalterisch nicht aktiviert werden und sind daher erfolgswirksam auf dem laufenden Wirtschaftsplan zu zahlen.

Personalaufwand und Altersvorsorge

Die Prognosen zu den Personalaufwendungen für die aktiven Beschäftigten betragen 4.220 T€ für direkte Personalausgaben, 960 T€ für die Sozialabgaben und für die Altersvorsorge 740 T€. Insgesamt wird der Personalaufwand mit 5.920 T€ mit 316 T€ unter Plan prognostiziert. Dies ist darauf zurückzuführen, dass aufgrund der schwachen Auftragslage einige Stellen unbesetzt sind.

Abschreibungen

Die prognostizierten Abschreibungen in Höhe von 2.550 T€ steigen insbesondere aufgrund der Aktivierung der neu geförderten Gleise und Weichen (Schiengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz SGFFG) gegenüber dem Planansatz um 313 T€. Der zu bildende Sonderposten für die Maßnahmen nach SGFFG wird ertragswirksam (siehe Sonstige betriebliche Erträge) aufgelöst.

Sonstige betriebliche Aufwendungen (SbA)

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten ca. 50 verschiedene Sachkonten, die mit einem Gesamtvolumen von 2.060 T€ prognostiziert werden. Die SbA werden die geplanten Mittel von 1.740 T€ voraussichtlich um 320 T€ überschreiten. Die größten Kostenfaktoren sind:

Versicherungen	480.000 €
Verwaltungskosten LHH	216.000 €
Gebühren, Abgaben LHH	165.000 €
Stadtentwässerung	190.000 €
Miete Reachstacker	80.000 €

Erträge aus Beteiligungen

Die Erträge aus der Beteiligung der Misburger Hafengesellschaft betragen 88 T€ aus dem Jahr 2021 und liegen damit mit 71 T€ unter dem Plan.

Zinsen

Die Häfen bestreiten aktuell alle ihre notwendigen Zahlungsverpflichtungen aus dem vorhandenem Cash Flow.

6. Vermögensplan

Der Vermögensplan weist für 2022 einen Ansatz von ca. 7.177 Mio. € und ein mögliches Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von 9.843 Mio. € aus. Davon wurden 1,5 Mio. € beauftragt.

Zu den geplanten bzw. durchgeführten Maßnahmen gehören insbesondere folgende Investitionen:

- Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur
- Ankauf von Grundstücken
- Beschaffung von Schienenfahrzeugen

Der Gesamtbetrieb Städtische Häfen Hannover

Die Städtischen Häfen Hannover prognostizieren ein Jahresergebnis 2022 von 545 T€.