Lagebericht 2007

Die Unternehmensgruppe behauptet ihre Marktposition

I. Branchenentwicklung

Die Unternehmensgruppe Hafen Hannover ist in den Marktbereichen Güterverkehr und Logistik tätig.

Durch die Verknüpfungsfunktionen des Binnenhafens sind alle Verkehrsträger, also Eisenbahn, Binnenschiff und Lkw sowie der kombinierte Verkehr mit ihren jeweiligen Entwicklungen relevant für die wirtschaftliche Betätigung der hannoverschen Häfen.

Auf der Basis der vorläufigen Ergebnisse des Statistischen Bundesamtes hat sich der Güterverkehr von 3,9 Mrd. t auf 4,1 Mrd. t um rd. 5 % erhöht. Bezogen auf die für die Unternehmensgruppe besonders relevanten Verkehrsträger stellt sich die Entwicklung wie folgt dar:

Eisenbahn von 346 Mio. t (2006) auf 358 Mio. t (2007)

führt zu einem Zuwachs von rd. 3,4 %

- Binnenschiff von 243 Mio. t (2006) auf 247 Mio. t (2007)

führt zu einem Zuwachs von rd. 1,6 %.

Neben dem Güterverkehr ist der Marktbereich der Logistik im Focus der Unternehmensgruppe. Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung sowie weiterhin aktivierter Outsourcingpotenziale aus dem Bereich der produzierenden und verladenden Wirtschaft ist eine durchschnittliche Steigerungsrate von rd. 6 % pro Jahr Gegenstand der Markterkenntnisse.

II. Unternehmensstrategie

Der Eisenbahngüterverkehr, der Schiffs- und Kranumschlag und die logistischen Dienstleitungen sind im Verbund mit dem Immobilienmanagement seit Jahrzehnten das Kerngeschäft der Häfen 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 Hafengesellschaft mbH (rd. 40 %-Anteil, Standort Misburg).

Das Zusammenführen der Hafenunternehmen auf der steuernden, administrierenden und produzierenden Ebene eröffnet die Chancen für eine Marktpräsenz als Hafen Hannover insgesamt. Der Einsatz der individuellen Stärken des jeweiligen Hafenstandortes für die vom Markt nachgefragten Logistiklösungen führt in zunehmendem Maße zur Verknüpfung der Standorte mit ihren jeweiligen Ressourcen.

Im Vordergrund steht dabei die logistische Gesamtlösung und nicht voneinander abhängige Teillösungen. 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 Transport- und Logistikmanagements.

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 Bau eines zusätzlichen Containerterminals im Nordhafen (CTH) getan. Während für den Bau des Terminals die Hafen Hannover GmbH verantwortlich zeichnete, übernahmen die Städtischen Häfen den Betrieb und die Vertriebsaufgaben.

Mit der im Vorjahr erfolgten Inbetriebnahme des CTH leisteten die Häfen einen wesentlichen Beitrag für die Positionierung der Region Hannover und damit auch des Landes Niedersachsen als Kompetenzträger im Bereich der Logistik. Als Bestandteil des Güterverkehrszentrums Hannover dient das CTH als wesentliches Element im System des Seehafenhinterlandverkehrs der verladenden Wirtschaft. Sein vorzüglicher Standort in der Nähe großer Industriebetriebe und seine hervorragende Anbindung an alle Verkehrssysteme unterstreichen die strategische Bedeutung dieser Anlage.

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 3,75 Mio. Tonnen im Jahr 2007 behaupteten die vier Hafenstandorte wiederum ihre Spitzenposition in Norddeutschland als umschlagstarker 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 immer wichtigeren Geschäftsfeld, das helfen wird, die Zukunft des Hafens und folglich auch die damit verbundenen Arbeitsplätze zu sichern.

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 praktiziert.

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. Gesamtleistungsbilanz 2007

Die drei Hafenunternehmen festigen insgesamt Umschlagergebnis

Die Unternehmensgruppe Hafen Hannover hat 2007 insgesamt 3,75 Mio. Tonnen Güter per Bahn und Binnenschiff abgewickelt. Das entspricht insgesamt dem Niveau des Vorjahres, wobei die Schiffsabfertigung um 5,4 % auf 1,69 Mio. Tonnen stieg, der Umschlag der Hafenbahnen hingegen um 3,5 % auf 2,06 Mio. Tonnen zurückging. In der Gesamtsumme des kombinierten Verkehrs (TEU und LE) konnte der Umschlag von 38.133 Einheiten in 2006 um 14,7 % auf 43.728 Einheiten in 2007 gesteigert werden.

Die Hafengesellschaften Hafen Hannover GmbH und Misburger Hafengesellschaft mbH zusammen konnten ihr operatives Ergebnis in 2007 um 4,6 % von 872.900 auf

912.700 Tonnen steigern, welches im Wesentlichen auf Umschlagsteigerungen im Misburger Hafen zurückzuführen ist.

Städtische Häfen erreichen annähernd Vorjahresergebnis

Die nach den Sparten Bahnbetrieb sowie Hafen- und Kranbetrieb aufgegliederte Leistungsbilanz im Lindener Hafen und im Nordhafen, also bei den Städtischen Häfen, entwickelte sich unterschiedlich: Während der Eisenbahngüterverkehr um 4,2 % auf 1,549 Mio. Tonnen zurückfiel, was im Wesentlichen auf rückläufige Transporte für die Automobilindustrie zurückzuführen war, konnte der Schiffsumschlag um 3,1 % auf 1,288 Mio. Tonnen gesteigert werden. Gründe dafür waren deutliche Transportzunahmen im Bereich der Stahlprodukte sowie Mengensteigerungen bei Metallrecyclinggütern.

Die Anzahl der behandelten Eisenbahnwaggons fiel von 52.354 in 2006 um 8,0 % auf 48.181, während die Zahl der abgefertigten Schiffe in 2007 um 5,0 % auf 1.940 Binnenschiffe stieg. Im Lindener Hafen konnte die Zahl der behandelten Schiffe um 4,9 % auf 493 Schiffe in 2007 gesteigert werden, während im Nordhafen bei 1.447 abgefertigten Schiffen ein Plus von 5,0 % zu verzeichnen ist.

Kombinierte Verkehre weiterhin erfolgreich

Sowohl die Containerlogistik per Binnenschiff im CTH Nordhafen als auch die Wechselbrückenlogistik per Bahn im RTH-Linden entwickelten sich weiter positiv. Die Transportleistung für die Binnenschiffscontainer konnte in 2007 um 13,2 % auf 20.362 TEU gesteigert werden. Die Entwicklung des Bahnkombiterminals "Hannover-Leinetor" im Lindener Hafen in 2007 war ebenfalls nach oben gerichtet. Die Mengen der in diesem Terminal umgeschlagenen Bahn-KV-Einheiten (Container, Wechselbrücken, Sattelauflieger) haben sich gegenüber dem Vorjahr erfreulicherweise um 15,9 % auf 23.366 Ladeeinheiten gesteigert.

2. Entwicklung der Hafenlogistik

Nach der erheblichen Umschlagsteigerung im Jahr 2006 konnte der Umschlag in 2007 um weitere 3,1% auf insgesamt 1.288.424 t gesteigert werden. Hierzu trug der Hafen Linden im Wesentlichen mit einer Steigerung um 11,0 % auf 394.596 t bei, während im Nordhafen mit 893.699 t die Tonnage der Vorjahres nur geringfügig gesteigert werden konnte. Die Anzahl der abgefertigten Schiffe erhöhte sich im gleichen Zeitraum um 5,0 % auf insgesamt 1.940 Schiffe.

Die Steigerung im Hafen Linden ist auf die gute Stahlkonjunktur und die Übernahme des Tanklagers zum 01.07.2007 durch einen neutralen Tanklagerbetreiber zurück zu führen. Durch die gute Stahlkonjunktur waren in 2007 sämtliche Lagerflächen im Hafen belegt, sodass ca. 3.500 m² zusätzliche Lagerfläche befestigt werden mussten, um den Kundenanforderungen gerecht zu werden. Dieser positive Trend setzt sich im 1. Quartal 2008 fort.

Zum 01.01.2008 übernahmen die Städtischen Häfen Hannover den Umschlagbetrieb Schiene/Straße auf dem Containerterminal RTH im Hafen Linden in Eigenregie. Die fristgerechte Bereitstellung von 2 mobilen Umschlaggeräten (Reachstacker mit Piggyback-Ausrüstung) und des ausgebildeten Personals erfolgte zum Jahreswechsel 2007/2008.

Im Nordhafen wurden wegen Revisionsarbeiten im Gemeinschaftskraftwerk Hannover ca. 40.000 t Kraftwerkskohle weniger umgeschlagen als im Vorjahr. Diese Fehlmenge wurde durch die Steigerung um 13,2 % bei den auf den Binnenschifffahrtslinien von und nach Hamburg und Bremerhaven beförderten Containern sowie durch zusätzliche Mineralöltransporte für ein Tanklager ausgeglichen.

Zur Bewältigung der weiterhin 2-stellig steigenden Containerumschlagzahlen auf dem CTH im Nordhafen wurde die Erstellung und Installation eines EDV-gestützten Betriebssystems für die speditionelle, kaufmännische und lagermäßige Abwicklung der auf den Binnenschifffahrtslinien beförderten Container beauftragt. Die Ende 2007 begonnene Implementierung wird in 2008 abgeschlossen.

Von der Intermodal Railion Deutschland AG wurden wir beauftragt, ab April 2008 die Abwicklung der aus Puchov/Slowakei kommenden Containerverkehre Schiene/Straße für ein Unternehmen im Nordhafen über das CTH im Nordhafen abzuwickeln. Die hierzu erforderliche Beschaffung von 2 mobilen Umschlaggeräten (Reachstacker mit Piggyback-Ausrüstung) wurde durch eine europaweite Ausschreibung gem. VOL/A in 2007/2008 durchgeführt. Die zur Bedienung der Reachstacker erforderliche Ausbildung der Mitarbeiter erfolgte auf dem Containerterminal RTH im Hafen Linden.

Die im Jahr 2006 begonnenen Umschläge im Tandembetrieb mit 2 Hafenkränen von bis zu 36 m langen Spundbohlen, wurden in 2007 mit bis zu 43 m langen Spundbohlen für die Erweiterung der Kaiserschleuse in Bremerhaven fortgesetzt. In Aussicht steht der Umschlag von ca. 60 m langen Spundbohlen für den Bau des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven in den Jahren 2008 und 2009.

3. Entwicklung der Hafenbahnverkehre

Bahnbetrieb bleibt rückläufig

Der Eisenbahnbetrieb auf den Hafenbahnen in Hannover-Linden und dem Nordhafen war von rückläufiger Nachfrage der Leistungen gekennzeichnet. Ein Wiederanziehen der Verkehrsmengen ist nach heutigem Erkenntnisstand erst für das Jahr 2009 zu erwarten, wenn die geplante Produktionsausweitung eines Automobilherstellers entsprechende Transportmengen bringt. Da zugleich die Bahntransportleistungen für Unternehmen im Lindener Hafen gesteigert werden konnten, wurde die Minderleistung in 2007 teilweise abgefedert.

Das Produkt "Regionalverkehr" in Zusammenarbeit mit kooptierten Hafenbahnbetrieben wurde ausgebaut. Lok F 6 war zu einer Reihe von Zugfahrten zwischen den Hafenstandorten 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. Zur Verstärkung dieses Produktangebotes wurden die Planungen für die Ausweitung des Lokomotivbestandes begonnen.

Die seit Juni 2006 im zweiwöchentlichen Rhythmus unter dem Markenzeichen Ixmodal verkehrenden Salzschlacke-Züge Hannover-Nordhafen-Beimerstetten in Kooperation mit einer NE-Bahn konnten in 2007 weiter ausgebaut werden.

Die in den Vorjahren begonnenen Maßnahmen wie die Einführung des einmännigen Rangierbetriebs und der Verzicht auf Ablaufbetrieb im Nordhafen führten zu einer weiteren Verbesserung der Sicherheit, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit des Bahnbereiches.

Erkennbare Auswirkungen auf den Bahnbereich hat die zunehmende Waggonknappheit. Obwohl die Automobilindustrie in Hannover stark erhöhte Produktionszahlen für Nutzfahrzeuge bekannt gibt, ist die Abfuhr der Fahrzeuge auf Eisenbahnwaggons rückläufig. Aufgrund der Tatsache, dass immer mehr großvolumige Kfz produziert werden, ist die Verladedichte der Fahrzeuge auf den Waggons rückläufig, mit der Folge, dass in einem Zugverbund nur eine geringere Anzahl von Fahrzeugen befördert werden kann. Die fehlende Schienentransportkapazität bedingt eine Zunahme der Straßentransporte.

4. Entwicklung des Grundstücksbetriebs

Das Immobiliengeschäft veränderte sich im Vergleich zum Vorjahr positiv. Neu einsetzende Verpachtungen führten zu einer Steigerung der Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahr.

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

	qm	Anschaffungskosten T€	Buchwert T€
Anfangsbestand	1.265.988	21.019	15.325
Zugänge/Umbuchungen	170	12	12
	1.266.158	21.031	15.337
Abgänge	0	0	0
Endbestand	1.266.158	21.031	15.337

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 2006/2007 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	-198.100	107.200	1.838.600	1.747.700
(Vorjahr)	(-191.400)	(-94.900)	(1.752.100)	(1.465.800)
Finanzergebnis	-93.900	-18.700	-409.500	-522.100
(Vorjahr)	(-44.600)	(27.500)	(-346.600)	(-363.700)
Neutrales Ergebnis	-133.700	-65.800	12.500	-187.000
(Vorjahr)	(-31.700)	(34.700)	(170.400)	(173.400)

Das Betriebsergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um € 281.900,-- verbessert.

Die Einzelergebnisse lassen erkennen, dass sich das Betriebsergebnis des Bahnbetriebes gegenüber dem Vorjahr um € 6.700,-- verschlechterte und im Hafen- und Kranbetrieb um € 202.100,-- verbesserte.

Im Bahnbetrieb verringerten sich die Umsatzerlöse um € 288.000,--. Da auch der Materialaufwand um € 292.400,-- gesenkt werden konnte, bewegte sich das Betriebsergebnis nahezu auf Vorjahresniveau. Erhebliche Einsparungen wurden sowohl bei der Instandhaltung von Lokomotiven (€ 122.500,--) als auch im Bereich der Gleis- und Weichensanierung (€ 69.200,--) erzielt. Zudem lagen die Kosten für Dieselverbrauch um € 35.700,-- unter denen des Vorjahres. Im Hafen- und Kranbetrieb war eine Umsatzsteigerung von € 599.200,--, die fast ausschließlich im Containerbereich lag, zu verzeichnen. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen um € 174.200,--. Hauptsächlich dafür verantwortlich ist ein Umschlaggeschäft mit Steinkohle, das speditionell von den Städtischen Häfen Hannover abgewickelt und bei der Misburger Hafengesellschaft mbH durchgeführt wird. Der Einkauf dieser Umschlagleistungen ist in der Position "Sonstige betriebliche Aufwendungen" verbucht. Der Rest dieser Position ist gegenüber dem Vorjahr um € 82.200,-- gesunken, weil die Leasingraten für einen Reachstacker entfielen und weniger Schadensfälle angefallen sind. Beim Materialaufwand ergab sich im Berichtsjahr eine Steigerung gegenüber 2006 von € 705.600,--. Zum einen sind die Fremdleistungen für den Containerumschlag entsprechend der bereits genannten Umsatzentwicklung gestiegen, andererseits entstand für Reparaturen und Stromverbrauch der Krananlagen ein höherer Aufwand.

Das Betriebsergebnis des Grundstücksbetriebs hat sich um € 86.500,-- verbessert. Die Umsatzerlöse stiegen hauptsächlich wegen Neuverpachtungen und aufgrund einer Abstandszahlung wegen vorzeitiger Vertragsauflösung um € 393.000,--, während die Sonstigen betrieblichen Erträge um € 136.000,-- sanken, weil im Berichtsjahr ein Sondereffekt wie in 2006 nicht vorhanden war. Der Materialaufwand lag u. a. wegen Abrisskosten um rund € 157.000,-- über dem des Vorjahres.

Das neutrale Ergebnis wird von Rückstellungen im Personalkostenbereich bestimmt, bedingt durch den Wechsel in der Werkleitung.

Die Abweichung des Jahresergebnis zum Erfolgsplan wird im Wesentlichen durch folgende einmalige Sondereffekte geprägt:

- Wechsel der Werkleitung (ca. T€ 220)
- Altersteilzeit (ca. T€ 90)
- Steuerliche Auswirkung aus Wechsel der Werkleitung und Altersteilzeit (ca. T€ 120)

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	853	514	853	514
	27.731	514	853	27.392

3. Entwicklung der Rückstellungen

Α	nfangs-				
ŀ	pestand	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Endbestand
	T€	T€	T€	T€	T€
Rückstellungen f. Pensionen	1.733	10	0	143	1.866
Steuerrückstellungen	0	0	0	186	186
Sonstige Rückstellungen	880	626	66	815	1.003
	2.613	636	66	1.144	3.055

4. Finanzielle Situation

Die Eigenkapitalquote der Städtischen Häfen Hannover beträgt 57%. Somit ist das Unternehmen solide aufgestellt und jederzeit zahlungsfähig.

V. Investitionen / Instandhaltung

Instandhaltung des Gleisnetzes

Die Sanierungsarbeiten an Gleisen und Weichen im Lindener Hafen und Nordhafen wurden im Rahmen der laufenden Unterhaltungsmaßnahmen auch in 2007 fortgesetzt. Insgesamt wurden rd. 500.000 € für diese Maßnahme als Aufwand und teilweise Investition ausgegeben. Da die Stelltechnik im Nordhafen abgängig und eine Ersatzteilversorgung auf Dauer nicht mehr gewährleistet ist, wurde in 2007 mit der Planung einer neuen Stelltechnik begonnen. Gleichzeitig sollen mit der neuen Technik die Betriebsabläufe im Bahnbetrieb optimiert werden. Für die Erneuerung der Stelltechnik sind nach aktuellem Planungsstand rd. 2,1 Mio. € erforderlich.

Bautechnische Maßnahmen an Grundstücken

Die Abbrucharbeiten auf den Grundstücken Rudolf-Diesel-Weg 10-12 sowie Hansastr. 25 wurden 2007 abgeschlossen. Für den Rudolf-Diesel-Weg 10-12 wurden 680.000,-- € und für die Hansastr. 25 rd. 183.000,-- € aufgewandt. Im Sommer 2007 wurde auf dem Gelände Rudolf-Diesel-Weg 10-12 von einem Investor mit den Arbeiten für einen Metallverarbeitungsbetrieb begonnen. Produktionsbeginn ist September 2008. Das Gelände Hansastr. 25 wurde ebenfalls an einen Investor übergeben. In 2008 soll hier mit den Bauarbeiten für einen Logistikbetrieb begonnen werden.

Zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Betriebssicherheit war eine Ergänzung der Hafenbeleuchtung erforderlich. Mit den Arbeiten wurde in 2007 begonnen. In 2007 wurden rd. 555.000,- € für diese Maßnahme ausgegeben. Restarbeiten erfolgen in 2008.

Instandhaltung Lokomotiven und Krananlagen

Die in 2006 begonnene Zwischenuntersuchung der Lokomotive F 2 wurde im Januar 2007 abgeschlossen.

Anschließend wurden die für die Fristverlängerung erforderlichen Maßnahmen an der Lokomotive F 6 durchgeführt. Hierzu wurden durch eine Fachfirma die Radsätze mit neuen Radreifen ausgerüstet. Bei 5 Radscheiben war eine Erneuerung erforderlich, da bei der zerstörungsfreien Rissprüfung Risse festgestellt wurden, bei einem Radsatzgetriebe wurde der Lagersatz erneuert. Nach einem Radreifenbruch erfolgte im November 2007 die Neubereifung einer Achse als Garantieleistung.

Im Dezember 2007 wurde mit den Arbeiten für die Durchführung der Hauptuntersuchung an der Lokomotive F 6 im Nordhafen begonnen.

Im Mai und Juni 2007 wurde in der Werkstatt im Nordhafen die Hauptuntersuchung der Lokomotive 3 der Misburger Hafengesellschaft mbH durchgeführt.

An 9 Hafenbahnwagen erfolgten die erforderlichen Waggonuntersuchungen.

Durch den TÜV Nord wurden alle Krananlagen im Oktober 2007 gem. der Unfallverhütungsvorschrift Krane BGV D 6 überprüft. Der Drehwerksmotor und das Einziehwerk des Kranes Nr. 1 im Nordhafen wurden anschließend überholt.

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 2007 einen Jahresüberschuss in Höhe von rd. 335 T€ nach Steuern. Eine den gehaltenen Anteilen entsprechende Gewinnausschüttung fließt den Städtischen Häfen zu. Die Hannover Hafen GmbH erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Jahresüberschuss von rd. 86 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 31.12.2007 waren beim Eigenbetrieb beschäftigt (Vorjahreszahlen in Klammern):

	Zentrale und Kfm. Abteilung	Technische Abteilung	Hafen-, Kran- und Werkstatt- betrieb	Bahnbetrieb	Gesamt
Beschäftigte nach TVöD Beamte	14 4	2	33	25	74 (76) 4 (4)
Gesamt	18	2	33	25	78 (80)

Die durchschnittliche Beschäftigungszeit betrug 2007 13 Jahre, 0 Monate. Der durchschnittliche Krankenstand belief sich 2007 auf 5,4% (2006 = 5,1%). 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 der Arbeitsunfälle stieg von 9 im Vorjahr auf 11 an. Davon entfielen 5 auf den Hafen- und Kranbetrieb, 4 auf den Bahnbetrieb und 2 auf die Werkstatt. Außerdem ereignete sich 1 Wegeunfall. Die unfallbedingten Ausfallstunden erhöhten sich von 867 (2006) auf 1.081 Stunden, während sich wie im Vorjahr 11 Schadenfälle (6 im Bahnbetrieb und 5 im Hafen- und Kranbetrieb) ereigneten. Im Jahre 2007 fielen 4.632 Überstunden = 3.0 % der Gesamtstunden an.

Der Personalaufwand teilt sich im Jahr 2007 verglichen mit dem Vorjahr wie folgt auf:

Löhne und Gehälter	2007 T€	2006 T€
Löhne	1.540	1.570
Gehälter	1.125	998
Beamtenbezüge	137	134
Zwischensumme:	2.802	2.702
Übriges	5	12
Gesamt:	2.807	2.714

Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	2007 T€	2006 T€
Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen		
Sozialversicherung	498	527
Berufsgenossenschaftsbeiträge	46	37
Zwischensumme:	544	564
Beiträge zur Zusatzversorgungskasse		
der Stadt Hannover	191	189
Pensionsaufwendungen	213	<u>85</u>
Zwischensumme:	404	274
Beihilfen	40	15
Gesamt:	988	853

Qualifizierung der Beschäftigten

Im Rahmen des Qualitätsmanagements wurde ein Verfahren entwickelt, wonach 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. Diese Maßnahmen wurden in 2007 weiter voran getrieben.

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 von zusätzlichen Lkw-Fernverkehren entlastet wird.

Das eigene Handeln der Städtischen Häfen unter Umweltgesichtspunkten wird von dem stets aktualisierten Umweltmanagementsystem bestimmt. Im laufenden Geschäftsjahr wurde der Fortbestand durch entsprechende Audits untermauert.

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 Audits wurden insbesondere die Themen Kundenzufriedenheit und Reklamationen durch Verfahrungsanweisungen fortgeschrieben. Hiermit wird ein interner Controlling- und Verbesserungsprozess sichergestellt, der infolge transparenter Prozesse schnelle Fehlererkennung und Beseitigung ermöglicht. Das Qualität und Umwelt integrierende Mana-

gementsystem des Hafens wird als Führungsinstrument genutzt und ist in einer stets aktuellen Dokumentation festgelegt und beschrieben. 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 der Umsatzverluste im Eisenbahngüterverkehr für die Automobilindustrie konnte durch die Gewinnung anderer Verkehre überwiegend aufgefangen werden.

Die Überwachung und Kontrolle der Städtischen Häfen Hannover erfolgte im Geschäftsjahr 2007 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 Wirtschaftsdezernates, des Fachbereiches Finanzen und des Rechnungsprüfungsamtes der Landeshauptstadt Hannover.

Zwar konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr wieder ein positives Jahresergebnis mit einem Gewinn in Höhe von rd. 514.000 € erzielt werden, dieses Ergebnis spiegelt jedoch nicht den wahren Geschäftsverlauf wieder. Durch einen Sondereinfluss im Personalbereich, der im laufenden Jahr auch nicht zu einer steuerlichen Entlastung führt, rutscht das Ergebnis unter das Vorjahresniveau.

Im Wesentlichen sind folgende Akquisitionen im Geschäftsjahr 2007 erfolgreich begonnen, weitergeführt bzw. abgeschlossen worden:

- Umschlagen von Sonderstückgut für Stahlhandelsunternehmen und Logistikdienstleister
- Fördern des Mengenwachstums im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße zusammen mit am überregionalen KV-Umschlag beteiligten Unternehmen sowie Maßnahmen zur Ausweitung des Containertransportes auf der Wasserstraße im Rahmen des Seehafenhinterlandverkehrs
- Umsetzung und Realisierungsbeginn einer Flächen- und Lagerlogistikkonzeption für einen industriellen Großverlader
- Reaktivierung einer Industriebrache für ein stahlverarbeitendes Unternehmen mit nachfolgender Ansiedlung und Errichtung eines Gleisanschlusses
- Intensivieren des Schwergutumschlags mit einem industriellen Großkunden
- ❖ Flächenmäßiges Erweitern eines unmittelbar am Hafenbecken angesiedelten Metallrecyclingunternehmens, mit dem Ziel, mehr Schiffsumschlag zu generieren
- ❖ Vorbereiten der Flächen- und Hallenerweiterung für ein City-Logistikunternehmen

Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2007, wie im Vorjahr, keine Tarifanpassung 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 Qualitäts- und Umweltmanagement eng zusammenarbeitet. Ziel ist, für Kunden ein umfassendes und bedarfsgerechtes Produktangebot zu definieren, aber auch nicht renditefördernde Konkurrenzsituationen innerhalb Hannovers Hafenstandorten 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 beiden Monaten in 2008 steigen die betrieblichen Leistungen und damit auch die Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahr an. Dieser Start deutet auf eine positive Entwicklung für das Gesamtjahr hin.

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. Im Rail Terminal Hannover-Leinetor ist der Wechsel der Betreiberschaft bewältigt, der Trend der steigenden Umschlagergebnisse hat sich erfreulicherweise verfestigt. Die Umschlagergebnisse des klassischen Hafenbahnbetriebes fallen weiter. Deshalb hat der Hafen eine nachhaltige Zukunftssicherung des Eisenbahnbetriebes durch die Definition neuer Geschäftsfelder eingeleitet.

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

Für das Jahresergebnis 2008 ist entscheidend, ob die weiter steigende Verkehrsentwicklung anhält und sich in entsprechenden Anteilen bei den Städtischen Häfen niederschlägt. Die eingeleiteten Akquisitionsmaßnahmen deuten daraufhin, dass das Ergebnis 2008 positiver ausfallen wird als im Berichtsjahr.

Die Werksleitung oblag im Geschäftsjahr 2007 den Herren:

- Dr. Ing. Wolfgang Faber (bis 31. Juli 2007)
- Jürgen Schulz (seit 1. August 2007)

Hannover, 7. April 2008 Städtische Häfen Hannover

Werksleiter

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):

Jahr	Gesamtumschlag	Hafenlogistik	Bahnlogistik
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
2007	2.837.343	1.288.424	1.548.919

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

Jahr	Gesamt	Hafen Linden	Nordhafen
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
2007	2,837	1,344	1,493

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

<u>Jahr</u>	<u>Ladeeinheiten</u>	Anzahl Wagen	<u>TEU</u>	Anzahl Schiffe
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
2007	23.366	13.497	20.362	680