

The background of the entire page is a deep blue image of Earth as seen from space. A complex network of white lines and dots is overlaid on the image, representing a global logistics or communication network. The lines connect various points across the globe, with some points highlighted in a brighter blue or white. The overall effect is one of global connectivity and technological sophistication.

duisport



excellence in logistics

WIR SIND DAS NETZWERK

Geschäftsbericht 2019
der duisport-Gruppe

Kennzahlen der duisport-Gruppe (in Mio. Euro)				
	2017	2018	2019	Veränd. in % ¹ 19/18
Umsatz ² (inkl. nicht konsolidierungsfähiger Umsätze)	249,7	278,5	292,6	+5
Umsatz ²	222,7	251,6	270,0	+7
Bilanzsumme	368,8	387,5	399,6	+3
Bruttoinvestitionen	34,3	20,0	26,4	+32
Ergebnis vor Zinsen und Steuern und Abschreibungen auf Goodwill und andere Vermögenswerte (EBITDA)	40,5	43,1	43,9	+2
Konzern-Jahresüberschuss	11,7	12,1	13,3	+10
Cashflow I ³	24,6	28,3	34,5	+22
Mitarbeiter	896	1.205	1.332	+11

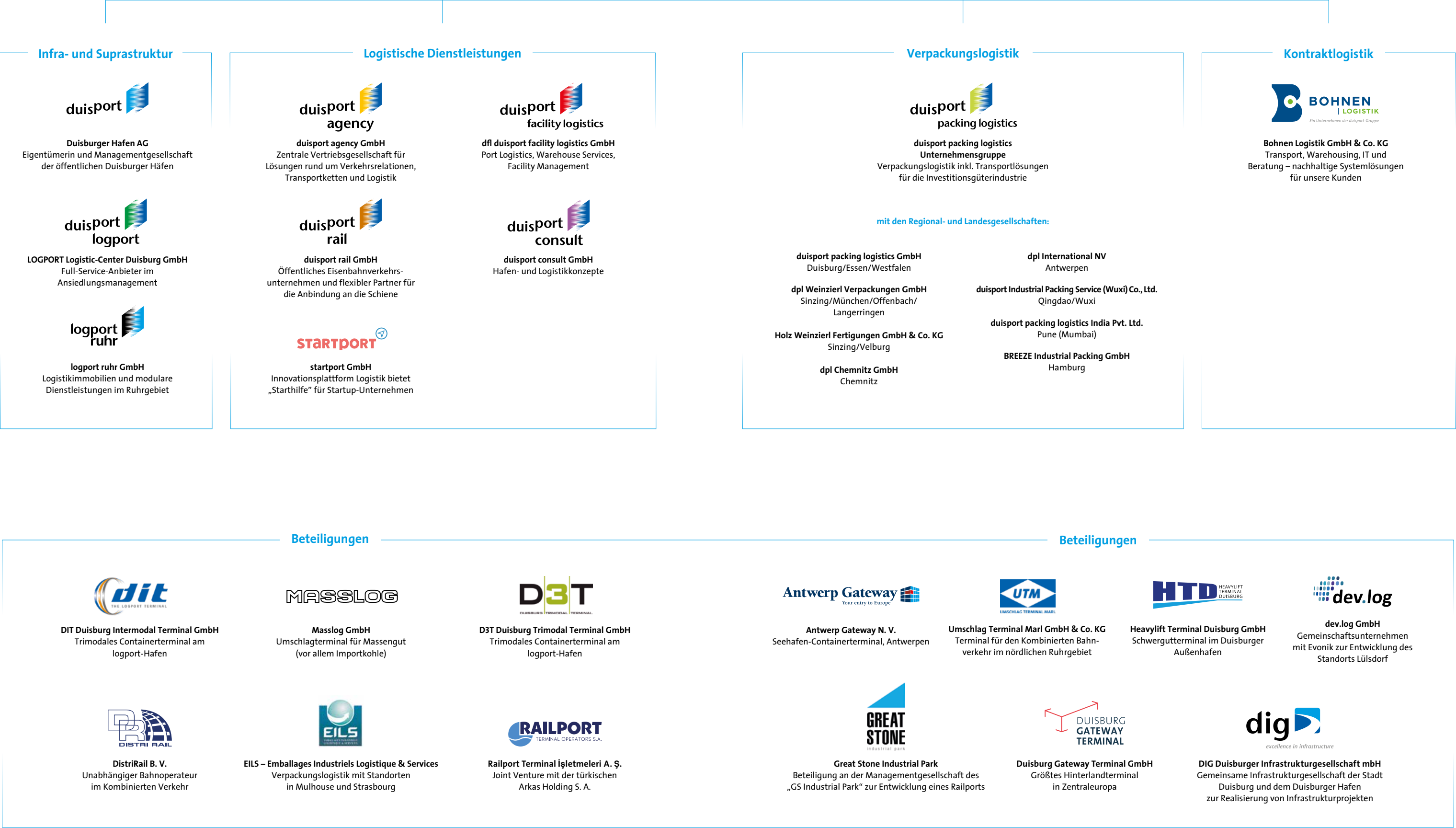
Güterumschlag in allen Duisburger Häfen (inkl. privater Werkshäfen, in Mio. T)

	2017	2018	2019	Veränd. in % ¹ 19/18
Schiff	50,2	48,1	47,6	-1
	32,5	32,1	29,8	-7
	48,7	47,3	46,3	-2
Bahn				
Lkw ⁴				
Gesamt	131,4	127,5	123,7	-3

Güterumschlag in den Häfen der duisport-Gruppe (in Mio. T)				
	2017	2018	2019	Veränd. in % ¹ 19/18
Schiff	15,7	14,2	13,8	-3
Bahn	18,8	18,7	16,9	-10
Lkw	33,8	32,4	30,4	-6
Gesamt	68,3	65,3	61,1	-6

¹ Prozentzahlen gerundet, Rundungstoleranz 0,1.
² Umsatzerlöse +/- Bestandsveränderung + aktivierte Eigenleistungen.
³ Jahresüberschuss + Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen + Veränderung der Rückstellungen.
⁴ Lkw-Umschlag der Werkshäfen geschätzt.

Die duisport-Gruppe und ihre Geschäftssegmente



Wir sind das Netzwerk.

Wir haben viel geschafft. Als Hinterlandhub hat sich die Logistikdrehscheibe duisport in den vergangenen Jahren zu einer zentralen Schnittstelle zwischen Europa und allen wichtigen Destinationen der Welt entwickelt. Das vernetzte Miteinander zwischen Menschen, Unternehmen und Institutionen macht duisport zu einem bedeutenden Knotenpunkt, in dem alle Fäden zusammenlaufen – auch vor Ort: Denn mit unseren vielen unterschiedlichen Geschäftsbereichen sind wir breit aufgestellt und haben uns als starker Dienstleistungsverbund profiliert.

Ob international, regional oder lokal – in einem soliden Netzwerk greift bei uns alles ineinander. Ein System, das nun zeigt, wie leistungsfähig es ist. Auch und gerade in schwierigen Zeiten.



Inhaltsverzeichnis

Brief des Vorstandsvorsitzenden	8
Bericht des Aufsichtsrates	12
Vorstand/Aufsichtsrat/Corporate Development Council	16
Logistics Hall of Fame	18
Das Unternehmen	24
Konzernlagebericht	80
I. Grundlagen des Konzerns	80
II. Wirtschaftsbericht	80
1. Rahmenbedingungen	80
2. Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage	81
III. Chancen-, Risiko- und Prognosebericht	93
1. Chancen- und Risikobericht	93
2. Gesamtaussage zur Chancen- und Risikolage	97
3. Prognose	97
IV. Nachhaltigkeit	97
V. Erklärung zur Veröffentlichung der Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex und Erklärung zur Unternehmensführung	98
VI. Erklärung gemäß § 312 Abs. 3 AktG	99
Jahresabschluss	102
Duisburger Hafen Konzern	102
Duisburger Hafen Aktiengesellschaft	114
Konzernanhang und Anhang	122
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	150
Gesellschafter	154
Bildnachweis und Quellenangaben	156
Impressum	158
Hafenplan	159

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir erleben eine historische Zäsur: Nach 21 Jahren ununterbrochenen Wachstums steht der Duisburger Hafen vor großen Herausforderungen. Die mit der Pandemie einsetzende Rezession und der zweite Strukturwandel an Rhein und Ruhr werden negative Auswirkungen in diesem und in den folgenden Geschäftsjahren haben. Die einsetzenden Nachholeffekte, der Rückgang im Automotive- und Industriegeschäft, sind schon heute einschneidend und werden noch lange spürbar sein. Für diese Situation gibt es keine Patentrezepte: Wir müssen mit Augenmaß und Realitätssinn auf Sicht fahren, dürfen aber gerade unsere strategischen Projekte nicht vernachlässigen. Unsere Geschäftsmodelle aktiv für den zweiten Strukturwandel hin zu einer digitalisierten Logistik und Industrie anzupassen, ist unsere zentrale Zukunftsaufgabe. Dass diese Transformation vor dem Hintergrund eines verbesserten Klimaschutzes stattfinden muss, macht die Aufgabe noch anspruchsvoller: Nachhaltigkeit ist bereits heute ein wichtiges Unternehmensziel. Es wird weiter an Bedeutung gewinnen. Auch deshalb darf die Corona-Situation zu keiner Lähmung führen, sondern wir müssen wie bisher als kreativer Treiber innovative wie nachhaltige Wertschöpfungsketten entwickeln und vertiefen. Unsere Ambitionen werden von Rückschlägen begleitet werden, aber wir müssen weiter mutig nach vorn schauen. Nur so können wir dieses Krisenjahr überwinden.

Bereits im Berichtsjahr 2019 hat sich nach Jahren des kontinuierlichen Wachstums die Konjunktur weltweit eingetrübt – und die Logistikindustrie ist ein Frühindikator für konjunkturelle Bewegungen. Wir haben in 2019 nicht nur die handelspolitischen Differenzen zwischen den USA, China und Europa, sondern vor allem auch den anhaltenden Strukturwandel wichtiger Wachstumstreiber des Welthandels, wie der Automobilindustrie und insbesondere der Energiewirtschaft, zu spüren bekommen.

Vor diesem Hintergrund ist das operative Jahresergebnis (EBITDA) im Jahr 2019 von 43,9 Mio. Euro ein Erfolg. Mit einer Umsatzsteigerung von 5,1 Prozent auf nunmehr 292,6 Mio. Euro und einem Plus beim Nettoergebnis von 6,8 Prozent auf 13,0 Mio. Euro haben wir in einem wirtschaftlich herausfordernden Umfeld erneut Kurs gehalten.

Erich Staake
Vorsitzender des Vorstandes
der Duisburger Hafen AG

Beim Blick auf die vergangenen Jahre wird deutlich: Der Containerumschlag gewinnt zunehmend an Bedeutung. Und: Die Stabilisierung im Containerumschlag nach den Rekordjahren 2017 und 2018, ebenfalls unter schwierigen Rahmenbedingungen, bestätigt die Zukunftsfähigkeit des duisport-Konzepts. Während zugleich unsere Kernkompetenzen wie die Erschließung neuer Logistikflächen sowie die Realisierung von Verkehrsprojekten in Europa und entlang der neuen Seidenstraße den Großteil unseres beständigen Erfolges ausmachen.

Im Geschäftsjahr 2019 konnte duisport seine Spitzenstellung im Chinahandel weiter festigen. So kooperiert duisport mit internationalen Partnern bei gemeinsamen Projekten entlang der Korridore von Belt & Road, etwa dem Bau eines Railports im Industrie- und Logistikpark „Great Stone“ in Weißrussland. Dadurch können wir unsere Wertschöpfungsketten entlang der Seidenstraße weiter vertiefen. So profitieren wir auch von Verkehren, die nicht die Destination Duisburger Hafen haben. Gleichzeitig bringen wir unser Know-how bei der Entwicklung neuer Transportformate nutzbringend ein. Mit unseren Engagements entlang der Seidenstraße verkehrten 2019 wöchentlich 35 bis 40 Züge zwischen dem Duisburger Hafen und verschiedenen Destinationen in China – ein Volumen, das wir im Frühjahr dieses Jahres nochmals steigern konnten. Bereits jetzt laufen rund 30 Prozent des gesamten Handels auf der Schiene zwischen China und Europa über den Duisburger Hafen, der damit der zentrale Hub für die Chinaverkehre ist.

Wir haben 2019 damit begonnen, die Kapazitäten des Duisburger Hafens im Handel mit China erheblich zu erweitern. Der Ausbau unserer Terminalkapazitäten ist zwingend erforderlich, um Wachstum im Intermodal-Geschäft generieren zu können.

Die Ost-West Achse gewinnt künftig, insbesondere im Bahnverkehr mit den osteuropäischen Ländern sowie China, immer mehr an Bedeutung. Trailer-Transporte müssen auf die Schiene verlagert werden und benötigen entsprechende Umschlag-Kapazitäten. Aus diesem Grund erweitern wir als duisport unsere trimodalen Terminalkapazitäten um 1 Mio. TEU, um diesen Anforderungen gerecht zu werden.

Mit zahlreichen Innovationen und Initiativen in 2019 ist der Bereich der Energiewirtschaft von besonderer Bedeutung für unsere Unternehmensentwicklung. Die Klimadiskussion forciert die Energiewende in Deutschland. Und in keinem Bundesland stehen so viele Kohlekraftwerke wie in Nordrhein-Westfalen. duisport nutzt konsequent seine langjährige, internationale Expertise, um sowohl den Hafen, als auch die Logistikindustrie insgesamt am Puls der Zeit weiterzuentwickeln und durch vielfältigste Maßnahmen in eine nachhaltige Zukunft zu führen. Dabei setzt duisport nicht nur auf ein starkes Partnernetzwerk, sondern auch auf seine eigene Innovationskraft. „Gemeinsam für die Energiewende“: Unter

diesem Motto sind innogy SE und die duisport-Gruppe eine zukunftsweisende Partnerschaft eingegangen, um den Duisburger Hafen zu einem Drehkreuz für die Energiewende auszubauen sowie neue, zukunftsweisende Wege der Erzeugung, Einsparung und Nutzung erneuerbarer Energien für die Logistik und Industrie zu erproben.

Wir nehmen unsere gesellschaftliche Verantwortung für unsere Kunden und die Region ernst. Die duisport-Gruppe zählt zu den größten und wichtigsten Arbeitgebern in der Region Rhein-Ruhr. duisport setzt auf die Ausbildung im eigenen Haus, zum vierten Mal in Folge wurden wir als „Ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb“ zertifiziert. Und neben der Nachwuchsförderung legen wir den Fokus zugleich auf die konstante Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Januar 2020 haben wir im duisport-Schulungszentrum im Freihafen unseren eigenen Kransimulator eingeweiht; Premiere im europäischen Hinterland und wichtige Ergänzung zu unserem Bahnsimulator. Und es ist uns eine große Freude, dass wir 2020 als Hauptsponsor die Schirmherrschaft für das 32. Klavier-Festival Ruhr übernehmen durften. Umso mehr bedauern wir, dass die Corona-Krise die Veranstaltung der Konzerte bislang verhindert hat.

Wir sind auf Kurs. Denn: Wir sind das Netzwerk. Das wir auch in herausfordernden Zeiten konsequent weiterzuentwickeln versuchen werden. Wir haben in den vergangenen beiden Jahrzehnten duisport zu einem modernen Dienstleistungsunternehmen umgestaltet. In der Logistik steht Nordrhein-Westfalen heute an der Spitze in Europa. duisport hat sich im internationalen Vergleich eine Spitzenstellung als Premium Port erworben. Als bedeutendste Logistikkreuzung Zentraleuropas stehen wir, der weltweit größte Binnenhafen, für ein vernetztes Miteinander und verlässliche Verbindungen – in Duisburg und auf der ganzen Welt. Um diese Position zu halten, unsere Zukunftsfähigkeit zu erhalten und weiter auszubauen, werden wir weiter auf Qualität setzen.

ERICH STAAKE

Vorsitzender des Vorstandes
Duisburg, 24. Juni 2020



Dr. Hendrik Schulte
Vorsitzender des Aufsichtsrates
der Duisburger Hafen AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat wurde während des Geschäftsjahres 2019 durch die Vierteljahresberichte, den Unternehmensplan sowie die Berichte des Vorstands in den Aufsichtsratssitzungen über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und der verbundenen Unternehmen sowie über alle wesentlichen Geschäftsvorgänge unterrichtet. Er hat sich hierdurch sowie durch eingehende Erörterung aller vorgetragenen Angelegenheiten von der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung überzeugt.

Im Geschäftsjahr 2019 fanden insgesamt vier Sitzungen des Aufsichtsrates statt. Bei diesen Zusammenkünften hat der Aufsichtsrat sich mit allen für die Unternehmensgruppe bedeutenden Themen beschäftigt und eine Vielzahl von Beschlüssen gefasst. Von besonderer Bedeutung im Geschäftsjahr 2019 waren die Beratungen und Entscheidungen über die Investitionen der duisport-Gruppe entlang der Neuen Seidenstraße, insbesondere in Weißrussland und Duisburg, die Internationalisierung der duisport-Gruppe sowie relevante Bauvorhaben.

Der Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2019 wurde durch die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen geprüft. Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt, sodass ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk erteilt wurde.

Die Jahresabschlüsse für das Geschäftsjahr 2019 sind unter Einbeziehung der Buchführung und des Lageberichts des Vorstands durch die von der Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählte Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen, geprüft worden. Die Prüfung hat ergeben, dass die Buchführung, der Jahresabschluss der Duisburger Hafen AG, der Konzernabschluss und der Lagebericht Gesetz und Satzung entsprechen.

Auch nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Aufsichtsrat sind keine Einwendungen zu erheben.

Der Aufsichtsrat hat den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss der Duisburger Hafen AG, den Konzernabschluss und den Lagebericht in der Sitzung vom heutigen Tage gebilligt. Die Jahresabschlüsse sind damit gemäß § 172 des Aktiengesetzes festgestellt.

Der Aufsichtsrat schließt sich dem Vorschlag des Vorstandes an, aus dem Bilanzgewinn der Duisburger Hafen AG in Höhe von 11.525.473,98 Euro einen Betrag in Höhe von 4.200.000,00 Euro an die Aktionäre auszuschütten und den Restbetrag in die gesetzliche Rücklage einzustellen.

DR. HENDRIK SCHULTE

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Duisburg, 24. Juni 2020

VORSTAND

Dipl.-Kfm. Erich Staake
Vorsitzender des Vorstandes

Prof. Dipl.-Ing. Thomas Schlipköther
Mitglied des Vorstandes

Markus Bangen
Mitglied des Vorstandes

PRÄSIDIUM DES AUFSICHTSRATES

Dr. Hendrik Schulte
Staatssekretär, Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Sören Link
(bis zum 27. März 2019)
Oberbürgermeister, Stadt Duisburg
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates

Dr. Patrick Opdenhövel
Staatssekretär, Ministerium der Finanzen
des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates

Karl-Heinz Wich-Kuhnlein
Kaufmännischer Angestellter,
Duisburger Hafen AG, Duisburg
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates

Martin Murrack
(ab dem 27. März 2019)
Stadtdirektor/Stadtkämmerer, Stadt Duisburg
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates

AUFSICHTSRAT

Ulrich Brottmann
Elektriker,
dfl duisport facility logistics GmbH, Duisburg

Katrin Floryszczak
Kaufmännische Angestellte,
dfl duisport facility logistics GmbH, Duisburg

Martin Gräf
(ruhendes Mandat ab dem 5. Juli 2019)
Regierungsdirektor, Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

Nadine Krischer
Kaufmännische Angestellte,
duisport rail GmbH, Duisburg

Susanne Pollmeier
Geschäftsführerin, Beteiligungsverwaltungsgesellschaft
des Landes Nordrhein-Westfalen mbH, Düsseldorf

Winfried Pudenz
Ministerialdirigent, Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

Thomas Susen
(ruhendes Mandat bis zum 5. Juli 2019)
Ratsherr, Stadt Duisburg

Dr. Tobias Traupel
Ministerialdirigent, Ministerium für Wirtschaft,
Innovation, Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

Udo Vohl
Ratsherr, Stadt Duisburg, Duisburg

CORPORATE DEVELOPMENT COUNCIL

Dr.-Ing. e. h. Wolfgang Clement
Bundesminister a. D., Bonn

Frank Dreeke
(ab dem 1. Januar 2020)
Vorsitzender des Vorstandes der
BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG, Bremen

Stephan Gemkow
(ab dem 1. September 2019)
Vorsitzender des Vorstandes a. D. der
Investment-Holding Franz Haniel & Cie, Duisburg

Dr.-Ing. Herbert Lütkestratkötter
Vorsitzender des Vorstandes a. D. der
Hochtief AG, Essen

Reinhard Quint
Mitglied des Vorstandes a. D. der
ThyssenKrupp Services AG, Düsseldorf

Prof. Dr.-Ing. Stephan Reimelt
Senior Advisor & Partner der
Cerberus Deutschland Beteiligungsberatung GmbH,
Frankfurt a. M.

Dr. Hans Rolf
Rechtsanwalt & Notar, Köln

Prof. Dr. Markus Taube
(ab dem 1. September 2019)
Inhaber des Lehrstuhls für Ostasienwissenschaften/
China der Universität Duisburg-Essen, Fakultät für
Betriebswirtschaft, Duisburg

Prof. Dr. Dr. h. c. Michael ten Hompel
Leiter Fraunhofer-Institut für Materialfluss
und Logistik, Dortmund

Matthias von Randow
Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands der
Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V., Berlin

Dr. Ludolf von Wartenberg
Staatssekretär a. D., Berlin



LEGENDEN DER LOGISTIK

DIE BRANCHE EHRTE
DUISPORT-VORSTANDSVORSITZENDEN
ERICH STAAKE IN BERLIN

Die Urkunde besteht aus Glas und Stahl. Nicht nur diese Materialien deuten den besonderen Anspruch der Auszeichnung an. Das Dokument bescheinigt alljährlich die Aufnahme eines international bedeutenden Unternehmensführers oder Wissenschaftlers in die Weltliga der Logistik.

Diesmal stand der duisport-Vorstandsvorsitzende Erich Staake im Mittelpunkt der Ehrung, er wurde am Abend des 5. Dezember 2019 zum 35. Mitglied der „Logistics Hall of Fame“ ernannt. Damit würdigte eine hochkarätige Jury aus 69 Experten ihn laut Urkundentext als „Modernisierer der Binnenhafenlogistik“, der mit dem logport-Konzept neue Impulse in der Branche gesetzt hat.

Als Laudator beeindruckte im Berliner Bundesministerium für Verkehr, anwesend waren 250 Festgäste aus Logistik, Politik und Wirtschaft, der frühere Bertelsmann-Chef Prof. Mark Wössner, der einst den Landwirts-Sohn und Diplom-Kaufmann Staake für das Medienhaus verpflichtet hatte. Damals meisterte Staake die Herkules-Aufgabe, gemeinsam mit Helmut Thoma, RTL als Deutschlands ersten privaten TV-Sender zu etablieren. 1998 folgte „wieder ein radikaler Schnitt“, so Wössner über den Start beim Duisburger Hafen: „Er fackelte nicht lange und legte – so kennen wir ihn – ein sportliches Tempo vor“. Staake habe sich mit dem Binnenhafen „einfach in die Wertschöpfungskette eingeklinkt.“ Damit sei der einstige Stahlstandort Rheinhausen unter der Marke logport „plötzlich zum Place to be für alle, die etwas auf ihre Logistik geben“ geworden. Und: „Diese Jahrhundertaufgabe hat er übrigens in Rekordzeit geschafft“, schon nach zehn Jahren „waren 90 Prozent vermarktet“, doppelt so schnell wie vorgegeben.

Laudator Wössner fasste sein Porträt mit diesen knappen Worten zusammen: „Erich Staake hat eine Gabe, die man bei Managern nur noch selten findet. Er vereint Machen, Managen und Mut. Er übernimmt Verantwortung, er führt und gibt Richtung vor.“ Staake habe „die Logistik aufgemischt“.



Am 5. Dezember 2019 feierte die Logistikbranche beim jährlichen Gala-Empfang der Logistics Hall of Fame im Bundesverkehrsministerium in Berlin die Aufnahme des Vorstandsvorsitzenden der Duisburger Hafen AG in die Weltruhmeshalle der Logistik.



Der ehemalige Bertelsmann-Chef Prof. Mark Wössner (r.) übergibt die Hall of Fame-Urkunde an Erich Staake.



Als Mitglied der Logistics Hall of Fame findet sich Erich Staake nun in der Nachbarschaft eindrucksvoller Namen. Dazu gehören Rolf Schnellecke als Innovator der Automobillogistik, Amazon-Gründer Jeff Bezos als Revolutionär des E-Commerce, aber auch die historischen Postbegründer Franz und Johann Baptista von Taxis. In der Ruhmeshalle der Logistik trifft man zudem auf Automobilpioniere wie Gottlieb Daimler und Henry Ford, zeitgenössische Logistik-Erneuerer aus Nordrhein-Westfalen wie Hermann Grewer und Heinz und Hugo Fiege sowie die prägenden Logistik-Wissenschaftler Reinhardt Jünemann und Michael Ten Hompel (beide vom Fraunhofer IMV, Dortmund).



Der damalige Bundeskanzler Gerhard Schröder (rechts) zeigte sich am 2. Februar 2000 auf logport I beeindruckt vom positiven Verlauf des Strukturwandels.



Das logport-Konzept: Von der Industriebrache zu einem der führenden Logistikstandorte Europas ist heute eine echte Erfolgsgeschichte.



„Als ‚Modernisierer der Binnenhafenlogistik‘ ist Erich Staake in die internationale Ruhmeshalle der Logistik aufgenommen worden. Richtig, er hat die Logistik wahrhaftig ‚aufgemischt‘ und zu neuen Ufern geführt.“

Wolfgang Clement
Ministerpräsident in
Nordrhein-Westfalen a. D.

DAS JAHR 2019 IN ZAHLEN

123,7

Mio. Tonnen
Gesamtumschlag
aller Duisburger
Häfen inkl. privater
Werkshäfen

61,1

Mio. Tonnen
in den Häfen der
duisport-Gruppe

44,0

Mio. TEU
Container-
Umschlag

292,6

Mio. Euro Umsatz
+ 5,1 % zu 2018

Prozent des gesamten Handels per Güterzug
zwischen China und Europa wird bereits über
den Duisburger Hafen abgewickelt.

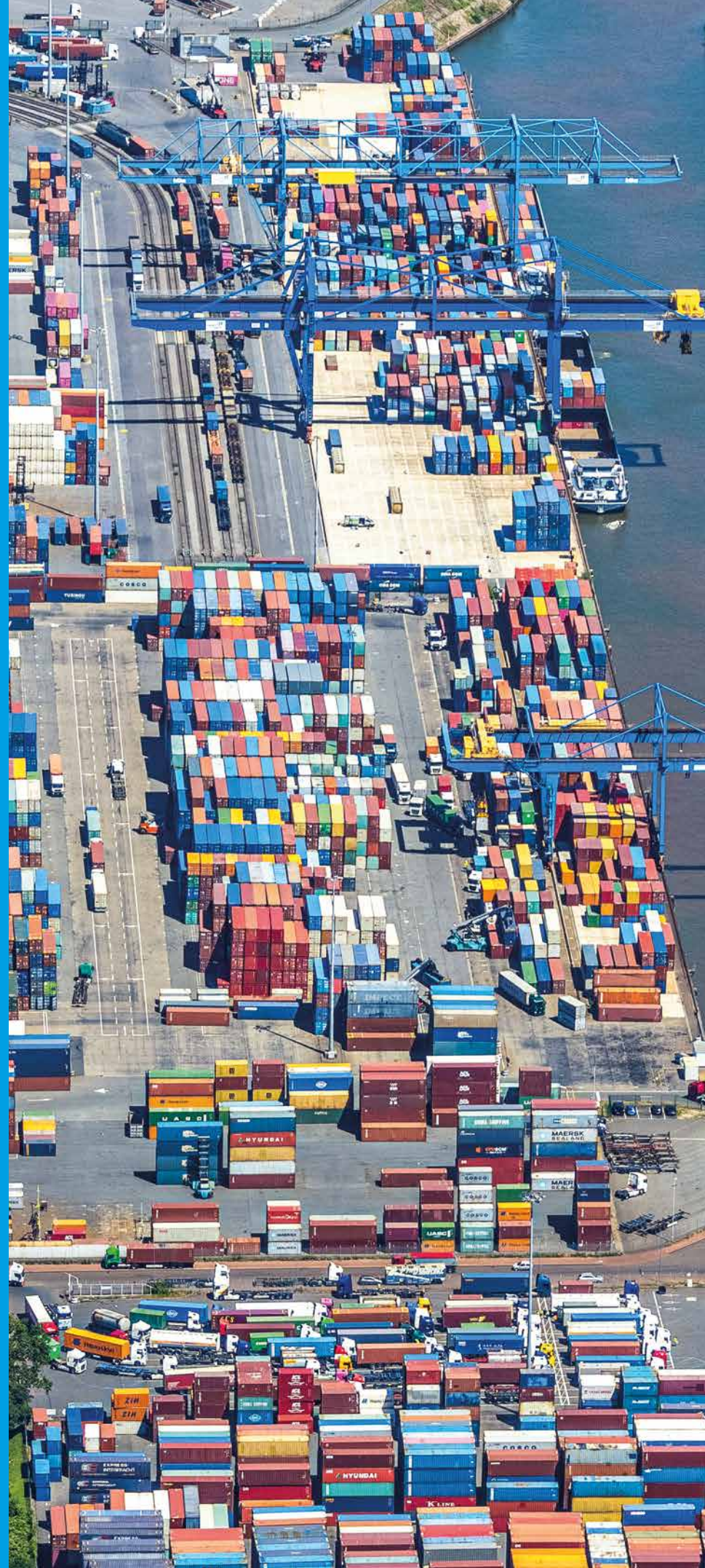
rd. 30

DUISPORT – INTERMODAL IN DIE ZUKUNFT

Die duisport-Gruppe hat sich seit dem Start von logport I einen weltweiten Ruf als Entwickler und Vermarkter neuer Logistikflächen und -hubs und für deren logistische Anbindung an internationale Netze erworben.

Diese Strategie wurde 2019 neu auf die wesentlichen Zukunftsaufgaben fokussiert. Diese werden definiert durch den zweiten Strukturwandel, den Deutschlands Wirtschaft mit Blick auf Energiewende, den Klimawandel und die Digitalisierung bewältigen muss – besonders in der Rhein-Ruhr Region. Hinzu kommt der in 2020 durch die Corona-Pandemie verursachte gravierende Einschnitt.

Allein optimal strukturierte intermodale Lieferketten halten die weltweit komplex vernetzte Wirtschaft aufrecht, wie in der Corona-Krise schmerzlich zu spüren ist. Die krisenhafte Entwicklung erinnert einerseits an die alte Weisheit, dass Bäume niemals in den Himmel wachsen. Andererseits liegt nahe festzustellen: Logistik ist als eigenständige Industrie längst herausgewachsen aus dem zu klein geratenen Bild, dass sich die Öffentlichkeit noch von diesem Wirtschaftszweig macht. Nicht grauer Kuli der Wirtschaft, nicht lästige Randerscheinung, sondern integraler Bestandteil und unverzichtbarer, eigenständiger Mitgestalter der eng verzahnten Produktions- und Lieferketten – so stellt sich die Funktion der Logistik heute dar.



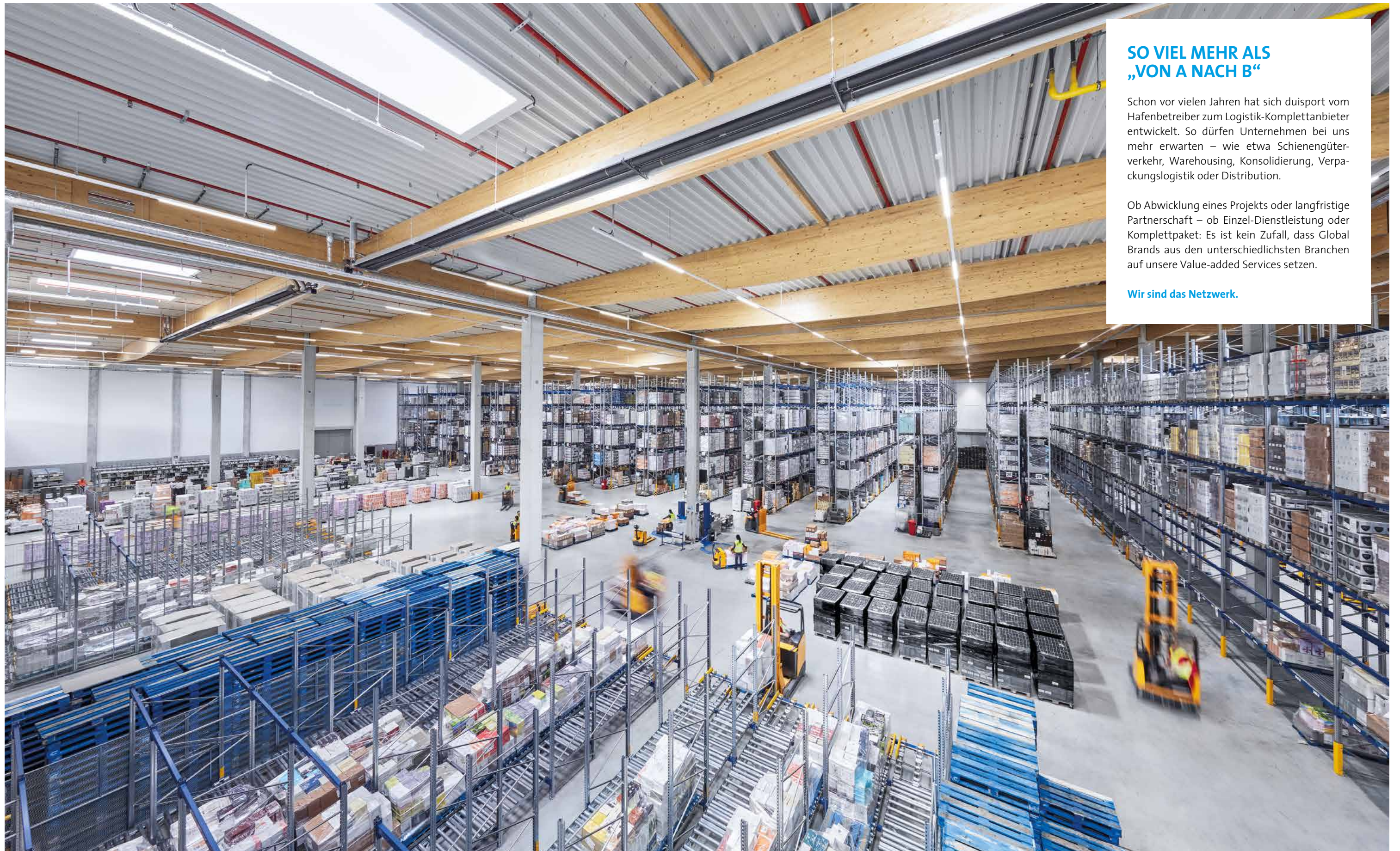
Die duisport-Gruppe reagiert in der erzwungenen Denk- und Wachstumspause mit der Fortschreibung des eigenen Erfolgskonzeptes. Dabei liegt ein Schwerpunkt auf der Weiterentwicklung des Standorts Duisburg und weiterer logistischer Umschlagplätze. duisport initiiert und vermittelt die Verbindungen zwischen diesen Hubs durch international agierende Netzwerklogistiker. So wird Duisburgs Rolle als zentrale Drehscheibe für den Warenaustausch in und für Europa gefestigt. Dabei sind künftig Wachstumsreserven zu heben und wieder neue Arbeitsplätze zu generieren.

Lieferketten optimieren

Die Kombination der Verkehrsarten im „Modal Split“ spielt bei der Optimierung der Lieferketten eine tragende Rolle. Der Kombinierte Verkehr hilft, Lasten neu zu verteilen, dabei gleichzeitig Kosten und Zeit zu sparen – und er ist bestens geeignet, den ökologischen Fußabdruck jeder Lieferung zu verbessern. Intermodale Verkehrsangebote eignen sich daher als Königsweg in Richtung einer klimaneutralen Logistik. duisport hat diesen Weg als Vorreiter bereits vor über 20 Jahren eingeschlagen – der auf die jeweiligen Kundenbedürfnisse ausgerichtete Modal Split wurde eines der Fundamente für den Erfolg des damals neuen logport-Modells. Heute wird dieses Modell als Kern künftiger Nachhaltigkeitsstrategien weitergedacht, am Standort Duisburg wie entlang der neuen Seidenstraße.

Bahnverkehr stärken

Als größte Herausforderung neben dem dringlichen Ausbau der Kanalnetze und neben der Erneuerung des Lkw-Parks erweist sich für einen neuen Mix der Verkehrsarten die weitere Optimierung der Eisenbahnangebote. Aktuell werden 74 Prozent der Lieferverkehre in Deutschland durch Lkw abgewickelt, 19 Prozent über die Schiene und sieben Prozent durch Binnenschiffe. Um diese Relationen zu verändern, bieten sich vier Schritte an: Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten, Ausbau der Schienen-Infrastruktur, Vereinfachung von Regulierungen und Einführung von ressourcensparenden, robusten Technologien. Nordrhein-Westfalen hat das erkannt – und investiert unter Begleitung von Unternehmen wie duisport massiv in ein eigenes Ertüchtigungsprogramm für Schienenwege. Aber mehr Initiativen sind notwendig, wenn der Ruf nach einer spürbaren Entlastung der Straßen und Autobahnen ernst gemeint ist. In Duisburg arbeiten bereits acht leistungsfähige intermodale Terminals. Gemeinsam mit internationalen Partnern investiert duisport nun noch einmal massiv in neue Netzwerke, neue Technik und neue Infrastruktur.



SO VIEL MEHR ALS „VON A NACH B“

Schon vor vielen Jahren hat sich duisport vom Hafenbetreiber zum Logistik-Komplettanbieter entwickelt. So dürfen Unternehmen bei uns mehr erwarten – wie etwa Schienengüterverkehr, Warehousing, Konsolidierung, Verpackungsl Logistik oder Distribution.

Ob Abwicklung eines Projekts oder langfristige Partnerschaft – ob Einzel-Dienstleistung oder Komplettpaket: Es ist kein Zufall, dass Global Brands aus den unterschiedlichsten Branchen auf unsere Value-added Services setzen.

Wir sind das Netzwerk.

FLÄCHENENTWICKLUNG AN RHEIN UND RUHR

Gewerbeflächen sind ein begehrtes Gut in der Rhein-Ruhr-Region. duisport ist 2019 erneut seinem Ruf und Anspruch als erfolgreicher Entwickler und Vermarkter solcher Flächen gerecht geworden. Allerdings zeigt sich: Die Dauer der jeweiligen Genehmigungsverfahren nimmt tendenziell zu. Das von Städten, Gemeinden und interessierten Bürgergruppen gebildete Umfeld reagiert zunehmend sensibler auf den Flächenbedarf der Logistik. Und Belange des Artenschutzes spielen eine wachsende Rolle bei Einwänden und Bedenken, die jeweils abzuwägen sind. Zudem sind nach jüngsten Beobachtungen verstärkte Tendenzen zu kleinteiligeren Flächen erkennbar, die sich wegen ihrer Nähe zu stadtnahen Quartieren besonders für neue Unternehmen des E-Commerce eignen.

logport I

Mit dem 265 Hektar, also etwa 371 Fußballfelder, großen Gelände des stillgelegten Krupp-Stahlwerks in Duisburg-Rheinhausen begann 1998 in Duisburg eine neue Ära.



logport VI in Duisburg-Walsum – Schritt für Schritt voran

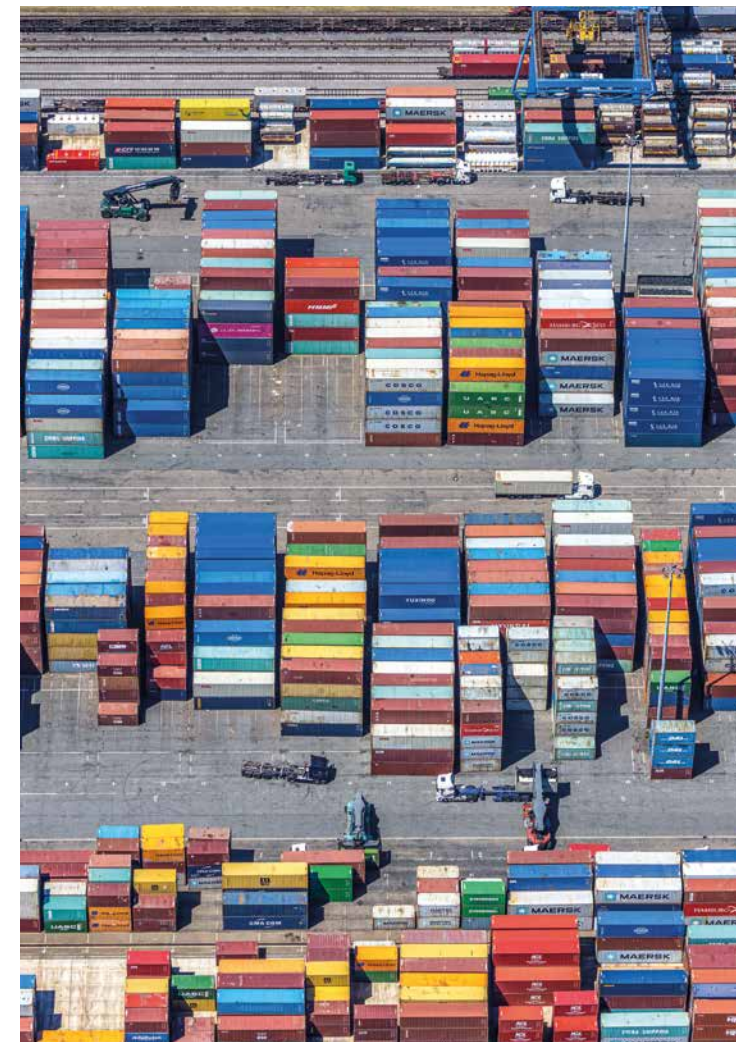
Das mit einer Fläche von ca. 400.000 Quadratmetern bislang zweitgrößte Entwicklungsprojekt seit logport I hat im September 2019 das erste Etappenziel erreicht. Zu diesem Zeitpunkt war der Abriss der Fabrikhallen der 2016 in Konkurs gegangenen Papierfabrik Walsum beendet, die Fläche war baureif gemacht. Mit dem dänischen Logistikunternehmen DSV konnte bereits 2019 der erste Vertrag über ein Erbbaurecht auf zwölf Hektar Fläche abgeschlossen werden. Der Logistikanbieter DSV beabsichtigt eine Inbetriebnahme im Sommer 2021 und wird am Standort neue Arbeitsplätze schaffen.

„Dieses Investment unterstreicht einmal mehr, dass es uns gelungen ist, unseren Kunden beste wirtschaftliche Rahmenbedingungen als führende logistische Drehscheibe in Zentraleuropa bereitzustellen“, so duisport-Vorstandsvorsitzender Erich Staake.

Verhandlungen mit weiteren Interessenten haben begonnen, unterdessen hat duisport die Bauanträge für das geplante eigene trimodale Terminal auf logport VI gestellt.

Ein für logport VI vorrangiges Straßenbauprojekt ist mithilfe der von Stadt und duisport neu gegründeten Duisburger Infrastrukturgesellschaft (DIG) auf den Weg gebracht, nur zehn Monate nach der Gründung der DIG. Ziel ist, die etwa zwei Kilometer lange Südwest-Querspange zwischen logport VI und der A59 zu realisieren. Der erste Bauabschnitt soll 2022, der zweite Ende 2024 fertiggestellt werden.

Belange des Artenschutzes haben zusätzliche Investitionen erfordert: Weil auf einem Nachbargrundstück eine Amphibien-Population heimisch ist, musste um logport VI ein dichter Amphibienzaun errichtet werden, um die geschützte Tierart vom Baugrundstück fern zu halten. Auch Schutzvorrichtungen für bestimmte Vogelarten sind zu beachten.



logport II

Das 350.000 Quadratmeter große Areal der ehemalige Zinkhütte im Stadtteil Wanheim beherbergt seit 2013 das weltgrößte CKD-Zentrum der AUDI AG.



logport VI

Auf dem knapp 40 Hektar großen Gelände entsteht ein trimodaler Logistikstandort der logport-Familie inklusive eines Containerterminals für die Ansiedlung von Unternehmen der wertschöpfenden Logistik.





Die neu gegründete Gesellschaft DIG, vertreten durch Matthias Palapys (l.) und Prof. Thomas Schlipköther (r.), bündelt die Kräfte aller Beteiligten und ermöglicht zugleich einen sachgerechten und unverzichtbaren Ausbau einer zukunftsorientierten Verkehrsinfrastruktur.



DIG Duisburger Infrastrukturgesellschaft – Beschleunigung von Infrastrukturprojekten

Bereits im Jahr 2016 entstand in Duisburg der Plan, im Bereich der Vohwinkelstraße eine „Umgehungsstraße Meiderich“ für Lkw-Verkehre vom und zum Hafen auszubauen. Die Straße war zur Entlastung vorgesehen, während in Rheinhafen die marode OB-Lehr-Brücke saniert werden sollte. Doch keiner der beiden Pläne konnte bisher realisiert werden – auch aus förderpolitischen Gründen. Um diese Situation zu überwinden, gründeten die Stadt Duisburg und duisport im Februar 2019 die neue gemeinsame „Duisburger Infrastrukturgesellschaft“ (DIG). Dabei hält die Stadt 75,1 Prozent und duisport 24,9 Prozent der Anteile.

Ziel der DIG ist, die Stärken beider Partner zu bündeln und sowohl einen sachgerechten als auch schonenden Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie weitere Wachstumsentwicklungen im und rund um den Hafen zu bewältigen. Dabei trägt die Stadt Duisburg Projektverantwortung und setzt ihre Kompetenzen im Förderbereich ein, duisport legt seine langjährige Erfahrung bei der Planung, Finanzierung und Realisierung großer Projekte in die Waagschale.

Nur zehn Monate nach der Gründung wurde am 16. Dezember 2019 der erste Spatenstich für die 1.700 Meter lange Umgehungsstraße Meiderich samt Brückenbauwerk, Lärmschutzwänden und Straßenentwässerung vollzogen. Die Fertigstellung ist für 2022 vorgesehen. Damit erhält auch das geplante Duisburg Gate Terminal Anschluss an die Autobahn, ohne die Einwohner weiter zu belasten. Der Rat der Stadt Duisburg beschloss 2019 zuvor einen Bebauungsplan, die notwendigen Förderverfahren im Land und bei der EU wurden bewältigt und der Bauauftrag konnte erteilt werden. Das „Duisburger Modell“ könnte damit auch ein Vorbild für anspruchsvolle Infrastrukturprojekte in der Region werden.

logport V in Oberhausen – Edeka-Hallen wachsen empor

Im Oktober 2019 fand auf dem Areal in Sichtweite der A3 der erste Spatenstich für das neue Zentrallager von EDEKA Rhein-Ruhr statt. Während die Logistikhallen in den Himmel wachsen, arbeitet die logport ruhr GmbH an der Vollenendung einer zwei Kilometer langen Verbindungsstraße zum Autobahnanschluss. Dazu wurde es notwendig, die bisherige Tennisanlage des DTC Oberhausen zu verlagern. Die Eröffnung der neuen Anlage ist für den Sommer 2020 vorgesehen. Schon im Frühjahr 2020 wurde die Entwässerung des neuen Edeka-Lagers fertiggestellt. Edeka plant die Eröffnung des Lagers rechtzeitig vor dem Start der Weihnachtssaison 2021.



logport V

Nach Fertigstellung des hochmodernen Logistik-Zentrums wird Edeka über 1.000 Lebensmittel- und Getränkemärkte in der Region Rhein-Ruhr beliefern.



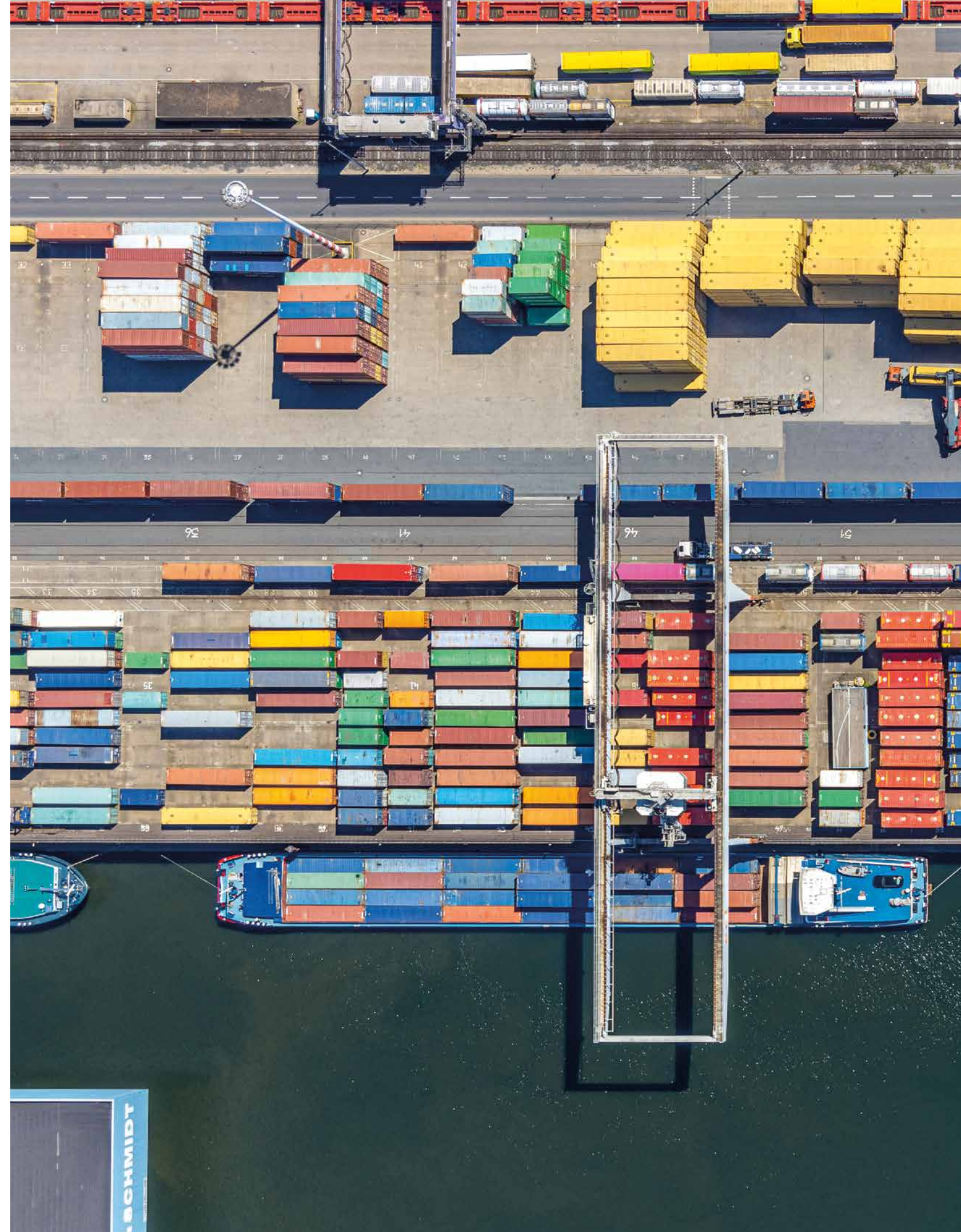
logport IV in Kamp-Lintfort – Flächen komplett vermarktet

Nach dem E-Commerce-Unternehmen Chaltec und der Steinhoff-Gruppe (Poco-Möbel) hat sich im ersten Quartal 2020 ein drittes Unternehmen auf der Fläche des einstigen Kohlelagers angesiedelt. Alpha Industrial baut für die Meyer QSL, die dort Food-Logistik für die Burger King-Kette und Möbellogistik für IKEA organisieren will. Bis zum Sommer soll der Bauantrag gestellt werden, duisport übernimmt die Erschließung des Grundstücks.



logport IV

Die logport ruhr GmbH hat in Rekordzeit die 30 Hektar große Brache des ehem. Kohlelagers in ein modernes, wertschöpfendes Logistikareal umgewandelt.





logport II – Raum für mehr E-Commerce

Entsprechend eines Bebauungsplanes, der 2008 beschlossen wurde, wird derzeit in Duisburg-Wanheim eine Logistikhalle am Rand des Areals logport II gebaut. Zwei Hallenabschnitte sollen eine Fläche von etwa 15.000 Quadratmetern anbieten und eine Höhe von ca. 14 Metern erreichen. Sie liegt unterhalb der Landmarke Tiger & Turtle. Die Halle ist vorgesehen für eine Nutzung im wachsenden Bereich des E-Commerce. 45 Arbeitsplätze sollen dort entstehen. Das Projekt rundet die Entwicklung von logport II ab. Das gesamte Gelände wurde bis Anfang der 2000er Jahre von der Sudamin-Metallhütte, einem Recyclingunternehmen, genutzt und dann mit massiv giftigen Rückständen hinterlassen. duisport hatte das Areal auf dringenden Wunsch der damaligen Landesregierung übernommen und die Flächen aufwändig saniert und baureif gemacht. Hauptakteure auf der Fläche sind heute VW und Audi, die von hier aus jährlich weit über eine Mio. Kubikmeter Pkw-Komponenten für die weltweiten Produktionsstätten auf den Weg bringen.

2019



logport II

2020



Hier entsteht der Bau einer neuen Logistikhalle am Rande des logport II-Areals.



47.000

Im Jahr 2019 sind insgesamt
47.000 Beschäftigte direkt
oder indirekt in den
verschiedenen Transport-
und Logistikunternehmen
des Hafens tätig.

JOBMOTOR IN DER RHEIN-RUHR-REGION – WACHSTUMSMARKT LOGISTIK

Nordrhein-Westfalen steht in Europa an der Spitze der Logistikindustrie. Mehr als 600.000 Arbeitsplätze werden der Branche in Nordrhein-Westfalen zugerechnet. Zudem zählt die Logistik mit seinen zahlreichen Geschäftsfeldern und vielfältigen Berufsbildern zu den wachstumsstärksten Branchen weltweit.

Die duisport-Gruppe ist einer der größten und wichtigsten Arbeitgeber in der Region Rhein-Ruhr: Insbesondere die logport-Hubs des Duisburger Hafens sind der Jobmotor für die gesamte Region. Im Jahr 2019 sind insgesamt 47.000 Beschäftigte direkt oder indirekt in den verschiedenen Transport- und Logistikunternehmen des Hafens tätig. Über 300 weltweit agierende Industrie- und Logistikunternehmen sind 2019 auf Duisburger Hafengebiet angesiedelt. Im Hafen fügen sich diese Unternehmen zu einem stabilen Netzwerk unterschiedlichster Arbeitgeber im nationalen sowie internationalen Kontext zusammen.



Im Rahmen seiner Ruhrgebiets-Visite besuchte Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier 2019 den Duisburger Hafen.



duisport als Impulsgeber für gelingenden Strukturwandel

Am 22. November 2019 besuchte Bundespräsidenten Frank-Walter Steinmeier logport I sowie die duisport-Tochter startport im Duisburger Hafen, um sich zu Beginn seiner eintägigen Ruhrgebiets-Visite persönlich über die neuesten Aktivitäten und Innovationen von duisport zu informieren. Auf dem Gelände des ehemaligen Krupp-Stahlwerkes in Duisburg-Rheinhausen ist mit logport I ein boomendes Logistikareal entstanden. Auf der 265 Hektar großen Fläche beschäftigen heute rd. 50 Unternehmen über 5.000 Mitarbeiter. Der Duisburger Hafen hat mit logport I dem Strukturwandel in Duisburg und der Rhein-Ruhr-Region einen kräftigen Anschlag geleistet.

Die zweite Station des Hafenbesuches von Bundespräsident Steinmeier war die duisport-Tochter startport in der Werhahn-mühle. Der Startup-Accelerator hat sich seit seinem Start 2017 als Plattform für innovative Ideen in der Logistikbranche mit internationaler Strahlkraft entwickelt. Mit der Innovationsplattform startport sorgt duisport für frischen Wind in der Logistikbranche.

„Ich sehe im Besuch von Bundespräsident Steinmeier zum einen eine besondere Anerkennung unserer Arbeit und zum anderen eine Form der Wertschätzung für den wertvollen Stellenwert des Duisburger Hafens in der Rhein-Ruhr Region“,
so duisport-Vorstandsvorsitzender Erich Staake.



Die zweite Station des Hafenbesuches war der Startup-Accelerator startport in der Werhahn-mühle im Duisburger Innenhafen.

Köhler informierte sich über die Weiterentwicklung des gelungenen Strukturwandels durch das logport-Konzept und die aktuellen duisport-Projekte.



duisports-Vorstandsvorsitzender Erich Staake empfing Horst Köhler und seine Ehefrau im Beisein seiner Vorstandskollegen Professor Thomas Schlipköther und Markus Bangen.



Die einzigartige Erfolgsgeschichte von logport I in Duisburg-Rheinhausen zeigt beispielhaft, wie Strukturwandel gelingen kann, indem eine vom Steinkohlebergbau hinterlassene Brache in eines der modernsten Logistikareale der Region umgewandelt und einer neuen Nutzung zugeführt wurde.

Die neuesten Branchentrends in der Logistikindustrie standen beim anschließenden Besuch des Startup-Accelerators startport in der Werhahnmühle im Mittelpunkt der Gespräche mit Bundespräsidenten a. D. Horst Köhler.

Schulungszentrum duisport – Weiterbildung im Bahn- und 3D-Kransimulator

Das duisport-Schulungszentrum im Duisburger Freihafen verfügt seit Januar 2019 über einen eigenen Bahnsimulator. Im Januar 2020 hat die duisport-Gruppe zudem ihren eigenen Kransimulator offiziell vorgestellt: Eine Premiere für den kombinierten Verkehr im europäischen Hinterland. Damit setzt der weltweit größte Binnenhafen nicht nur neue Maßstäbe auf dem Gebiet der technischen Weiterentwicklung der Logistikbranche, sondern investiert gleichzeitig in die professionelle Aus- und Weiterbildung der eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Von der Industriebrache zu einem der führenden Logistikstandorte Europas

Bundespräsidenten a. D. Horst Köhler besuchte am 10. Januar 2020 bereits zum dritten Mal den Duisburger Hafen, um sich über den Fortschritt beim logport-Konzept sowie die aktuellen duisport-Projekte zu informieren.

duisport-Vorstandsvorsitzender Erich Staake empfing Horst Köhler im Beisein seiner Vorstandskollegen Professor Thomas Schlipköther und Markus Bangen. Erster Besichtigungspunkt war logport I. logport I ist Start- und Endpunkt der Chinazüge, von denen 2019 wöchentlich 35 bis 40 zwischen dem Duisburger Hafen und einem Dutzend Destinationen in China verkehrten. duisport ist damit die wichtigste zentraleuropäische Logistikkreuzung im Chinahandel.

Während der Nutzung des Simulators werden Krananlagen in einer virtuellen Umgebung bedient, die dem realen Kran und der Szenerie im Duisburger Hafen nachempfunden sind.



Neben der Nachwuchsförderung legt duisport den Fokus auf die konstante Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Durch die Kombination von Bahn- und Kransimulator ist das Schulungsprogramm der duisport-Gruppe einzigartig im europäischen Vergleich.

Neueste Technik für höchste Ansprüche

Der Kransimulator verfügt über sieben 4k-Flachbildschirme, die auf einer proprietären 3-DOF-Bewegung (Dreidimensionaler Raum) basieren. Dadurch können Schulungsteilnehmer erfahren, wie sich der gesamte Simulator auf realistische Weise bewegt und verschiebt – genau so, wie sich die tatsächliche Ausrüstung beim Bedienen eines echten Krans bewegt. Eine Instruktor-Kontrollstation hält ständig Kontakt zwischen System und Schulungsteilnehmer. So können unbegrenzt viele, individuelle Szenarien einschließlich schwieriger Wetterbedingungen oder spezieller Notfallsituationen unter Anleitung nachgestellt werden.

Solche Szenarien können im täglichen Betriebsablauf an einem realen Kran nicht geübt werden. Ein entscheidender Vorteil des in den USA gefertigt sowie an die besonderen Ansprüche und Gegebenheiten des Duisburger Hafens exakt angepassten Kransimulators.

duisport setzt auf die eigene Ausbildung

duisport hat 2019 sein Ausbildungsangebot erweitert. Und zum vierten Mal in Folge wurde die duisport-Gruppe im Dezember 2019 als „Ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb“ zertifiziert. Seit 2013 wird das Qualitätssiegel jährlich auf Initiative der „ertragswerkstatt“ verliehen. Die Auszeichnung gilt als größte unabhängige Zertifizierung für Ausbildungsbetriebe in Deutschland.

Bereits zum vierten Mal in Folge überreichte die Geschäftsführerin der ertragswerkstatt GmbH, Judith Grefe, das Qualitätssiegel an duisport, hier stellvertretend mit einigen Auszubildenden.

**AUSGEZEICHNETER
AUSBILDUNGSBETRIEB
AZUBI-GEPRÜFT
2019**



Die duisport-Gruppe gehört mit ihren insgesamt zwölf Ausbildungsberufen im kaufmännischen und gewerblichen Bereich zu den größten Ausbildungsstätten in der Region Rhein-Ruhr. 22 neue Azubis starteten 2019 ihre Ausbildung, insgesamt 55 Auszubildende erlernten bei duisport im Jahr 2019 ihren Beruf – und das mit guten Zukunftsperspektiven: so viele wie noch nie in der Unternehmensgeschichte.

Die Binnenschifffahrt – Tradition im digitalen Zeitalter

Seit 2019 bietet die duisport-Gruppe in Kooperation mit der Ausbildungsinitiative Binnenschifffahrt e. V. in Duisburg auch die Ausbildung zum Binnenschiffer an. duisport hat maßgeblich in die Modernisierung der Nachwuchsförderung im Binnenschifffahrtswesen investiert, um Traditionen zu erhalten und gleichzeitig Innovationen voranzutreiben.

Die Binnenschifffahrt pflegt eine lange Tradition, ihre außerordentliche Bedeutung für die Logistikindustrie ist ungebrochen. Ein großes Binnenschiff bietet im Schnitt die gleiche Kapazität wie rd. 100 Lkw und stößt dabei deutlich weniger Kohlendioxid aus. Auch deshalb rückt die Binnenschifffahrt immer stärker als nachhaltiges, effizientes Transportmittel ins Bewusstsein. Erforderte der Beruf des Binnenschiffers früher vor allem handwerkliches Geschick, steht heute darüber hinaus unter anderem der Einsatz digitaler Medien und computergesteuerter Assistenzsysteme auf dem Lehrplan. Navigationssysteme, elektrische Flusskarten, Informations-, Steuerungs- und Schiffssysteme mit feinsten Sensorik, digitale Befrachtungssysteme und mehr: ein wertvolles Handwerk mit digitaler Praxis.

NACHHALTIG IN ALLEN PROZESSEN

Als hochfrequenter Logistikstandort trägt duisport viel Verantwortung. Und die nehmen wir an: Das beginnt bei eigenen Projekten – wie der Anbringung von Solarfolien oder der Aufstellung von Tankstellen für Landstrom und Elektroautos. Und geht weiter bei der Hilfe für die ansässigen Unternehmen, ihre Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.

Im neuen Umwelt-Council wird fortan immer wieder geprüft, wo noch Potenziale stecken, ressourcenschonender zu arbeiten. Das alles macht duisport nicht nur zum Drehkreuz der Logistik, sondern auch der Energiewende.

Wir sind das Netzwerk.



INNOVATION, ENERGIE UND NACHHALTIGKEIT

duisport als Drehkreuz der Energiewende – Vorreiter in Sachen Klimaschutz

duisport rüstet um – und schreitet voran bei den Themen Nachhaltigkeit, Emissionsvermeidung sowie Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. „Gemeinsam für die Energiewende“: Unter diesem Motto sind innogy SE (heute Teil des E.ON-Konzerns) und die duisport-Gruppe bereits 2016 eine zukunftsweisende Partnerschaft eingegangen, um den Duisburger Hafen zu einem Drehkreuz für die Energiewende auszubauen sowie neue, zukunftsweisende Wege der Erzeugung, Einsparung und Nutzung erneuerbarer Energien für die Logistikindustrie zu erproben. Im Geschäftsjahr 2019 stellte duisport sich nachdrücklich auf veränderte Anforderungen eines klimafreundlichen Wirtschaftens ein.

Organische Solarfolien – Innovation im Bereich der erneuerbaren Energien

Ein Schwerpunkt der Partnerschaft mit innogy SE sind die dezentrale Versorgung von Immobilien mit Strom und Wärme sowie effiziente Energieanwendungen. Erprobt werden neuartige Konzepte zur nachhaltigen Energiegewinnung wie die Verwendung ultraleichter organischer Solarfolien auf Dächern und insbesondere Fassaden, die für konventionelle Photovoltaik-Module nicht geeignet sind.

2018 wurden erstmals im Duisburger Hafen organische Solarfolien auf einer 200 Quadratmeter großen Hallenfassade angebracht. Nach erfolgreicher Testphase gingen die von der innogy-Beteiligungsgesellschaft Heliatek in Dresden entwickelten Solarfolien 2019 in die Serienfertigung und bilden eine der wichtigsten Innovationen im Bereich der erneuerbaren Energien. Auch der Einsatz von Wärmepumpen, die das Rheinwasser als Umgebungswärme nutzen, wird in diesem Zusammenhang getestet.



Die organischen Solarfolien wurden auf einer 200 Quadratmeter großen Hallenfassade im Freihafen angebracht.



2019 sind insgesamt sechs Ladesäulen für e-Fahrzeuge im Hafen mit zwölf Ladepunkten für Flotten- sowie Mitarbeiterfahrzeuge entstanden.

Gleichzeitig erfolgt eine schrittweise Elektrifizierung der Fahrzeugflotte der Duisburger Hafen AG.



Im Frühjahr 2019 sind drei von innogy betriebene Landstromtankstellen in Duisburg-Ruhrort installiert worden.

Umrüstung auf LED – Energieeffiziente Leuchtmittel

Ein weiterer Schwerpunkt der Partnerschaft mit Innogy SE ist die Umrüstung auf energieeffiziente Leuchtmittel. Seit 2018 wurde die Beleuchtung von über 100.000 Quadratmetern Hallenfläche im Duisburger Hafen auf stromsparendes LED umgerüstet. In einer Halle der duisport packing logistics (dpl) im Freihafen wurden mehr als 150 Innen- und Außenleuchten durch LED ausgetauscht. Dabei wurden modulare LED-Strahler installiert, um eine optimale Anpassung an die Ausleuchtungsanforderungen sicherzustellen. In Kombination mit einem Fünfjahres-Pachtmodell konnten duisport und dpl den Energieverbrauch um mehr als 60 Prozent senken.

e-Mobility – Errichtung einer Ladesäuleninfrastruktur

Mit Unterstützung von innogy SE wurden in den vergangenen Jahren nach und nach Ladesäulen für Elektrofahrzeuge im Duisburger Hafen errichtet: 2019 sind insgesamt sechs Ladesäulen für e-Fahrzeuge im Hafen mit zwölf Ladepunkten für Flotten- sowie Mitarbeiterfahrzeuge entstanden. Die Fahrzeugflotte der duisport-Gruppe umfasst aktuell zehn Elektrofahrzeuge. Bis 2021 wird die gewerbliche Dienstfahrzeugflotte durch die Anschaffung von zunächst acht e-Fahrzeugen weiter elektrifiziert. Für die Jahre 2020 bis 2021 ist die Installation von zwei bis fünf weiteren Ladesäulen geplant. Zukünftig werden duisport und Innogy zudem die Kunden im Hafen bei der Identifikation von optimalen Standorten für die Errichtung einer Ladesäuleninfrastruktur sowie bei der Koordination der Flottenanalyse zur Identifikation des Elektrifizierungspotenzials beraten.

duisport und CargoBeamer setzen auf innovative Bahnlogistik

Nachdem die Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren bereits angebahnt wurde, konnte in 2019 eine maßgebliche Kooperation erfolgreich in die Praxis überführt werden: Im Dezember 2019 hat duisport eine langfristig angelegte Partnerschaft mit dem Leipziger Bahntechnologie-Unternehmen CargoBeamer AG für mehr Wachstum im kombinierten Verkehr Schiene/Straße vereinbart. Ziel der Zusammenarbeit ist eine Verlagerung von Güterverkehren auf die umweltfreundliche Schiene.

Neben Umschlag- und automatisierten Warenzentren wird die duisport-Gruppe künftig für ihre Kunden digitale Drehscheiben für die Abwicklung von LTL und LCL entwickeln.



„Rund drei Viertel des europäischen Straßen-güterverkehrs läuft mit modernen Sattelauf-liegern, die bisher aus technischen Gründen die Schiene nicht nutzen können. **duisport** wird sein europaweit führendes Angebot im trimodalen Güterumschlag Straße/Schiene/Schiff nun auf dieses große Marktsegment ausweiten“, so Erich Staake.

Gemeinsam entwickeln die Kooperationspartner innovative Logistik-Angebote zugunsten einer klimafreundlichen Verkehrswende: Im Zentrum aller Überlegungen stehen ein automatisierter Umschlag für Sattelaufleger von der Straße auf die Schiene, robotisierte Warenzentren sowie die elektromobile Verteilung von Gütern zu Industriezentren und in urbane Ballungsräume. Die CargoBeamer-Technologie beruht auf der durchgängig automatisierten und durchsatz-starken Be- und Entladung von Sattelauflegern aller Bauarten: Ein Cargo-Beamer-Umschlaggleis ent- und belädt einen ganzen Zug innerhalb von 15 bis 20 Minuten.

Das Netzwerk innovativer Ein- und Ausstiegsbahnhöfe für Sattelaufleger ist dabei nur eine Säule der Zukunftsvision der Partner. Neben den Umschlag-zentren und automatisierten Warenzentren wird die duisport-Gruppe für ihre Kunden auch digitale Drehscheiben für die Abwicklung von LTL und LCL (Teilladung „Less than truck“ bzw. „Less than container“) realisieren. Zudem setzen die Kooperationspartner auf eine weitere Innovation: Die CBoXX – ein robotisiert be- und entladbarer Hochvolumen-Bahncontainer. Der heute den Markt domi-nierende Seecontainer beherrscht bisher die transkontinentalen Warenströme,

ist allerdings für Seeschiffe und nicht für eine automatisierte kontinentale Bahnlogistik optimiert. Die CBoXX wird der zwar umweltfreundlichen, bisher aber wenig flexiblen Güterbahn die Anknüpfung an moderne Warenzentren und neue Angebote wettbewerbsfähige Stückkosten gerade im flexiblen Markt für Teilladungen ermöglichen.

„Rund drei Viertel des europäischen Straßengüterverkehrs läuft mit modernen Sattelauflegern, die bisher aus technischen Gründen die Schiene nicht nutzen können. duisport wird sein europaweit führendes Angebot im trimodalen Güterumschlag Straße/Schiene/Schiff nun auf dieses große Marktsegment ausweiten. So bieten wir unseren Kunden effiziente und maximal klimaverträgliche Logistikketten von Rampe zu Rampe auf der Basis ihres vorhandenen Fahrzeugparks. Das ist erneut ein Quantensprung für die Logistik, wie ihn die Kunden von unserem Premium Port gewohnt sind und auch weiterhin erwarten können. Hier verbinden sich starke Innovationskräfte aus der Rhein-Ruhr-Region mit anspruchsvollen Neuentwicklungen aus Sachsen“, so duisport-Vorstandsvorsitzender Erich Staake.

Projekt enerPort – Energieeffizienter Binnenhafen

Im Rahmen des Projektes enerPort erarbeiten das Oberhausener Fraunhofer-Institut für Umwelt-, Sicherheits- und Energietechnik UMSICHT und die duisport-Gruppe seit Juli 2019 ein gemeinsames Gesamtkonzept zur effizienten Energienutzung und -versorgung des über 1.550 Hektar großen Hafenareals. enerPort wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie mit mehr als 1 Mio. Euro gefördert: Das Projekt verfolgt einen cross-industriellen Ansatz, der die Energiewirtschaft mit den Bereichen Wohnen, Gewerbe, Industrie, Logistik und Verkehr koppelt.

Das Projekt bestätigt die Vorbildfunktion von duisport als größtem Binnenhafen der Welt auch für andere Binnenhäfen beim Erreichen nationaler und internationaler Klimaschutzziele.

„Liquefied Natural Gas“ (LNG), also flüssiges Erdgas, ersetzt Diesel künftig vermehrt bei Hafenfahrzeugen.



LNG-Nutzungskonzept – LNG-Tankstelle im Duisburger Hafen

Im September 2019 haben duisport und die RWE Supply & Trading GmbH im Rahmen des RWE-Energiedialogs eine gemeinsame mobile LNG-Tankstelle für die Betriebsfahrzeuge des Duisburger Hafens eingeweiht. „Liquefied Natural Gas“ (LNG), also flüssiges Erdgas, ersetzt Diesel zunächst bei Hafenfahrzeugen. Die mobile Tankstelle ist der erste Schritt bei der Etablierung einer umfassenden LNG-Infrastruktur. Im nächsten Schritt wird der Einsatz von LNG auf weitere Fahrzeuge und Fahrzeugtypen ausgeweitet. In der Anfangsphase wurden bereits Reachstacker und Terminal-Zugmaschinen auf LNG umgerüstet.

Die LNG-Tankstelle ist zudem Teil eines gemeinsamen Forschungsprojektes von RWE Supply & Trading, duisport und der Universität Duisburg-Essen. **Ziel der Projektpartner ist es, LNG durch die Entwicklung eines ganzheitlichen Nutzungskonzeptes als umweltfreundlichen Kraftstoff langfristig im Duisburger Hafen zu etablieren und dadurch einen weiteren wichtigen Beitrag zur Reduzierung der lokalen Emissionen zu leisten.**

Mit der mobilen LNG-Tankstelle wird in der Region erstmals eine LNG-Infrastruktur und damit ein funktionierendes Anwendungsumfeld für diesen Kraftstoff aufgebaut. Wegen seines wegweisenden innovativen Potentials wird das LNG-Infrastrukturprojekt vom „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE) mit 740.000 Euro gefördert.

„Wir treiben den Ausbau der LNG-Infrastruktur im Duisburger Hafen zielstrebig voran. Dadurch leisten wir einen wichtigen umweltpolitischen Beitrag zur Reduzierung der lokalen Emissionen“, so duisport-Vorstandsvorsitzender Erich Staake.

WIR WARTEN NICHT AUF INNOVATIONEN

Digitalisierung und E-Commerce sind keine Schlagworte mehr für die Dinge, die da kommen. Gerade in der Logistik sind sie allgegenwärtig und werden jeden Tag gelebt. Wir adaptieren dabei nicht nur neue Konzepte, wir arbeiten aktiv an ihrer Entwicklung.

Mit unserem Startup-Accelerator startport unterstützen wir deshalb frische, junge Ideen. Wir öffnen Türen zu zahlreichen Unternehmen, bieten Mentoring und die Möglichkeit, neue Konzepte in der Praxis auf Herz und Nieren zu testen.

Wir sind das Netzwerk.



STARTPORT-ÖKOSYSTEM MIT STRAHLKRAFT

NRW-Wirtschafts- und Digitalminister Prof. Dr. Andreas Pinkwart auf der 1st startport Conference 2019: „Im Duisburger Innenhafen treffen Traditionsbewusstsein, Zukunftsvision und Gründergeist aufeinander.“



Von vier auf 35 Gründerteams in zwei Jahren – startport etabliert sich als Logistik-Startup-Netzwerk und wird zum Magnet für B2B-Gründer.

Die Besuche von Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier, Bundespräsident a. D. Horst Köhler und Landeswirtschaftsminister Andreas Pinkwart in 2019 zeigen: Innovationen in der Logistik tun nicht nur der Wirtschaft, sondern auch der Gesellschaft und der Umwelt gut.

STARTPORT

„startport ist die Schnittstelle zwischen Unternehmen vor Ort und Logistik-Startups. Das stärkt unser gesamtes duisport-Netzwerk“, so startport-Geschäftsführer Peter Trapp.

Fans bringen Ideen künftig per App ein. V. l. n. r.: Niklas Schwichtenberg (Idea-ly), Peter Trapp (startport), Carsten Cramer (BVB).

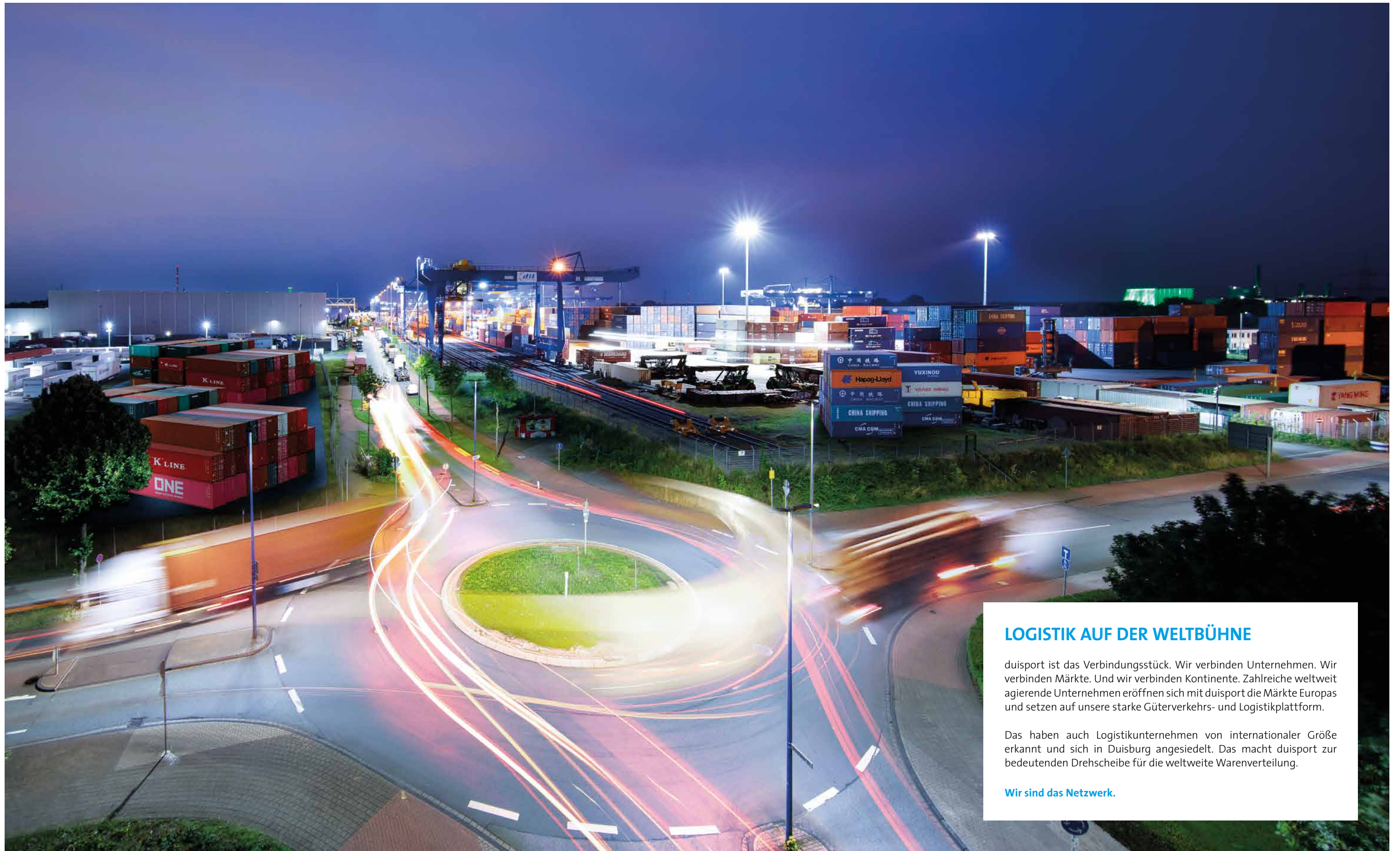


Die duisport-Tochter startport zieht immer mehr Startups in den Hafen, die die Logistik und Supply Chain neu denken, nachhaltig und digital machen. Als wesentlicher Treiber des Strukturwandels setzt der Accelerator Maßstäbe für Unternehmen am wichtigsten Logistik-Standort Europas. Der Industrie-Standort Duisburg ist für die Gründer attraktiv, denn hier können sie ihre Geschäftsidee direkt umsetzen. Bei Veranstaltungen wie dem Reverse Pitch zeigen die startport-Partner wie der BVB oder die Wirtschaftsbetriebe Duisburg, welchen Innovationsbedarf sie haben.

„Mit startport im duisport-Netzwerk ziehen wir junge Unternehmer an, die neue Wertschöpfungsketten für die Unternehmen vor Ort erschließen. Wir und unser Netzwerk machen die Logistik zum Innovationstreiber und die Industrie 4.0 wird Realität“, so duisport-Vorstandsvorsitzender Erich Staake.



Seit der Gründung wurde bisher 35 Startups die Möglichkeit gegeben, gemeinsam mit dem Accelerator startport, innovative Lösungen für die Logistik-Branche zu entwickeln.



LOGISTIK AUF DER WELTBÜHNE

duisport ist das Verbindungsstück. Wir verbinden Unternehmen. Wir verbinden Märkte. Und wir verbinden Kontinente. Zahlreiche weltweit agierende Unternehmen eröffnen sich mit duisport die Märkte Europas und setzen auf unsere starke Güterverkehrs- und Logistikplattform.

Das haben auch Logistikunternehmen von internationaler Größe erkannt und sich in Duisburg angesiedelt. Das macht duisport zur bedeutenden Drehscheibe für die weltweite Warenverteilung.

Wir sind das Netzwerk.

DUISPORT BAUT NATIONALES UND INTERNATIONALES NETZWERK AUS

Gateway-Funktion weiter gestärkt

Die Wirtschaftsforscher kündigen wegen der Corona-Krise eine Rezession mit massiven Einbußen beim Wirtschaftswachstum an. Vor diesem Hintergrund fokussiert duisport sich betont auf die eigenen Stärken und auf langfristige strategische Zukunftsfelder.

Der Entwicklungsansatz hat das Ziel, Duisburg noch stärker als Gateway in Zentraleuropa zu positionieren. Es geht darum, internationale Hubs nach dem logport-Modell zu entwickeln und die Verbindung dieser Knotenpunkte durch Vernetzung mit leistungsstarken Netzwerklogistikern sicherzustellen. Dabei spielen neue intermodale Angebote und Terminalprojekte sowie Great Stone in Minsk eine zentrale Rolle.

Terminal-Start in Minsk

Im Sommer 2019 konnte die duisport-Gruppe ihre Rolle als Partner im zentraleuropäischen Handel mit China entlang der Korridore „Belt & Road“ weiter festigen. Nachdem bereits 2018 eine Minderheitsbeteiligung an der Entwicklungsgesellschaft für den weltweit größten Industrie- und Logistikpark Great Stone bei Minsk fixiert worden war, folgte 2019 als nächster Schritt ein weiterer Vertragsabschluss: Danach übernimmt duisport federführend die Leitung beim Bau eines Railport für Great Stone. Partner bei diesem Projekt sind diese Unternehmen: China Merchants China-Belarus, die weißrussische Staatsbahn und die Schweizer Hupac SA. Anfang 2020 haben die Arbeiten am

Beim Bau eines Railport für Great Stone übernimmt duisport federführend die Leitung.



duisports Vorstandsvorsitzender Erich Staae auf dem Podium des „Belt and Road Forum“ im Industrie- und Logistikpark Great Stone bei Minsk in Belarus.

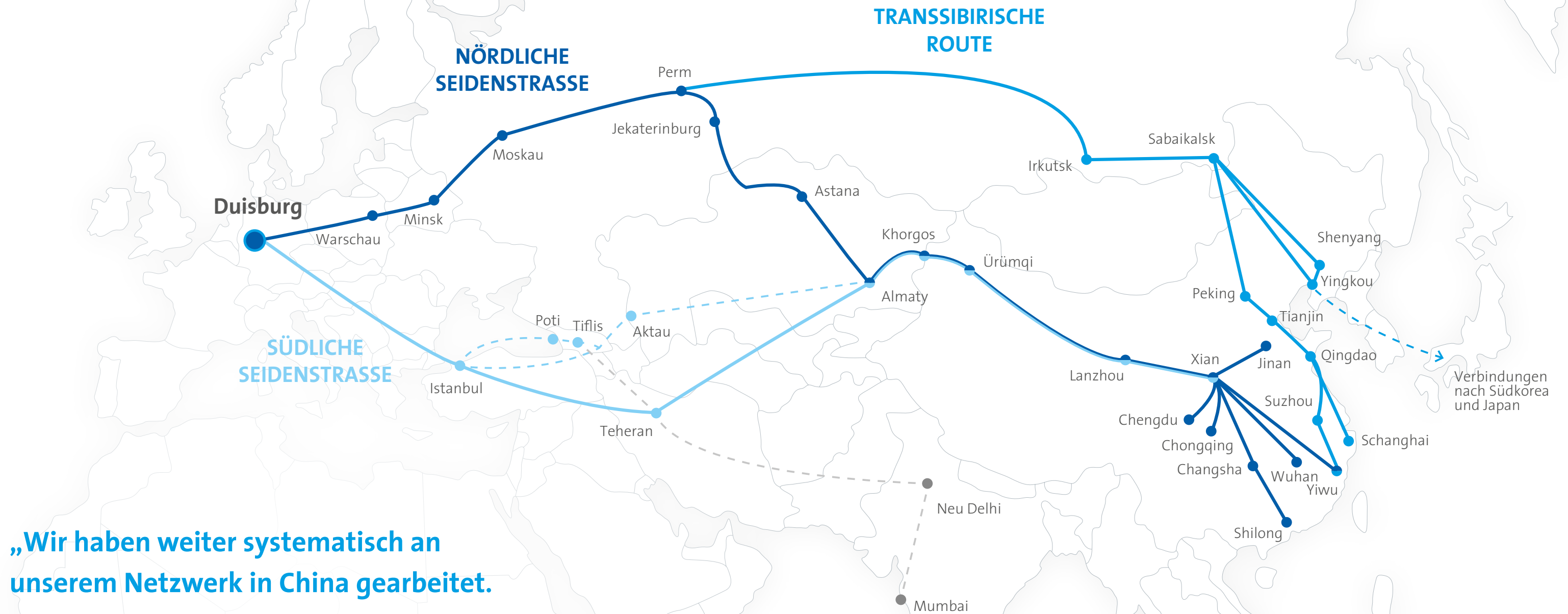
Von 2014 bis 2019 wurde die Zahl der Züge verzehnfacht.

Baugrundstück des Railterminals begonnen. Weitere 50 Hektar Fläche werden von duisport nach logport-Vorbild zur Ansiedlung europäischer Logistikunternehmen vorbereitet und angeboten. Die Inbetriebnahme ist für 2021 geplant.

Netzwerk erweitert – China-Verkehre weiter gesteigert

Weiter gestärkt wird die Drehkreuz-Funktion von duisport zwischen China und Europa durch 2019 neu eingerichtete Bahnverkehre von und nach Rotterdam sowie durch neu vereinbarte Linienverkehre vom und zum COSCO SHIPPING Ports-Terminal in Zeebrügge. Eine Kooperation mit dem chinesischen Bahnoperateur DBO ersetzt eine direkte Bahnverbindung, die zwischen China und Dourges bei Lille bestand. Die Containerverkehre von und nach Dourges werden nun seit Februar 2020 über das Drehkreuz duisport abgewickelt. Somit sind die ca. 100 Duisburger Bahnnetzverbindungen erstmals auch mit dem Industriegebiet in Nordfrankreich verknüpft.

Der Schienenverkehr ist eine wichtige Alternative zur Seefracht. Daher arbeitet duisport intensiv an der Erweiterung des Netzwerks und hat im April 2020 die Zug-Angebote um weitere Destinationen erweitert. Strategischen Kooperationen mit allen relevanten Logistik-Hubs in China machen die Schienenverkehre für duisport Kunden noch attraktiver. Duisburg ist schon heute der bevorzugte Zielpunkt für den chinesischen Güterverkehr auf der Schiene in Europa. Als leistungsfähiger Logistik-Hub hat duisport außerdem den Marktvorteil des raschen Weitertransports, auch in die Seehäfen an den europäischen Küsten.



„Wir haben weiter systematisch an unserem Netzwerk in China gearbeitet.“

Offensichtlich mit Erfolg: Im April 2020 konnten wir unsere Zug-Angebote – trotz Corona – um weitere chinesische Destinationen erweitern. Beispielsweise durch die Anbindung von Jinan in Nordostchina und Changsha in Zentralchina. Unsere strategischen Kooperationen mit allen relevanten Logistik-Hubs in China machen die Schienenverkehre für unsere Kunden noch attraktiver“, so Erich Staake.

duisport und CRCT haben 2019 ein Rahmenabkommen über den weiteren Ausbau der China Railway Express-Verkehre vereinbart.



V. l. n. r.: Du Baozhong (Geschäftsführer, China Merchants China-Belarus Commerce & Logistics Corporation, CJSC), Erich Staake (Vorstandsvorsitzender, Duisburger Hafen AG), Vladimir Morozov (Leiter der Belarusian Railways, State Enterprise Belarusian Railways) und Michail Stahlhut (Geschäftsführer, Hupac SA).



duisport & CRT – Kooperation vereinbart

In einem Rahmenabkommen haben duisport und „China Railway Container Transport Corp. Ltd.“ (CRCT) im November 2019 einen weiteren gemeinsamen Ausbau der CRCT-Express-Verkehre vereinbart. Das Tochterunternehmen der „China State Railway Group“ bietet den Transport von Gütern, internationale Speditionsdienstleistungen und internationalen Warenhandel an. Dazu der duisport-Vorsitzende Erich Staake: „Durch die Zusammenarbeit schaffen wir nicht nur ein zusätzliches Angebot für unsere Kunden, sondern erhöhen gleichzeitig die Auslastung und steigern die Effizienz.“ Ende November 2019 eröffnete CRCT mit der „CRCT Europe Logistic GmbH“ zudem offiziell seine europäische Niederlassung in Duisburg.

Netzwerkmanagement auf internationalen Messen

Shanghai – China International Import Expo: Als wichtigster europäischer Knotenpunkt für die sogenannten China-Züge war Duisburg auch im Jahr 2019 auf der größten internationalen Importmesse Chinas mit einem eigenen Stand vertreten. Im Rahmen der Messe hat duisport bestehende Kontakte vertieft und neue Abkommen geschlossen. Zum Beispiel wurden mit dem japanischen Logistikunternehmen Yusen Optionen für den Aufbau regelmäßiger Zugverkehre von Japan bis Deutschland erarbeitet.

München – Transport & Logistik: Auf der weltweiten Leitmesse der Logistikbranche war der duisport-Stand erneut Zentrum zahlreicher Gespräche mit Kunden und Partnern. Hauptthema war hier die Vorstellung der neu vereinbarten Zusammenarbeit mit der Schweizer Hupac SA auf dem Gebiet des intermodalen Verkehrs in Europa und entlang der neuen Seidenstraßen.

Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der duisport-Gruppe, David Liu, CEO of CSP Zeebrugge Terminal, Joachim Coens, CEO Port of Zeebrugge, und Peter Plewa, Geschäftsführung duisport agency GmbH (dpa).





AUCH IM WANDEL: DUISPORT BLEIBT DUISPORT

Wie die Rhein-Ruhr-Region zu duisport gehört – und andersherum –, gehört der Wandel zum Duisburger Hafen. duisport gestaltet diesen Wandel aktiv mit und bleibt vor allem eines: der verlässliche Partner, der Verantwortung trägt – nicht zuletzt für die Region und die Menschen.

So fördern wir Kulturprojekte, Bildungsinitiativen und Sportvereine. Und duisport bleibt ein Jobmotor und beste Anlaufstelle für Talente – sei es für Professionals, Auszubildende oder Studierende.

Wir sind das Netzwerk.

DUISPORT HILFT

Kulturell vernetzt

duisport unterstützt als Hauptsponsor das „Klavier-Festival Ruhr“ und sein Bildungsprogramm für Kinder und Jugendliche.



Seit drei Jahrzehnten steht das Klavier-Festival Ruhr im Kalender der Musikfreunde – in Nordrhein-Westfalen und weit über das Land hinaus. Diesmal steht das Festival musikalisch im Zeichen des Beethoven-Jahres. Alle Klavierwerke des großen Jubilars aus Bonn sollen das Publikum begeistern. Zunächst aber begann es am 21. April 2020 ohne Publikum und ohne das gewohnte Eröffnungskonzert. Wegen der Corona-Pandemie wurden die ersten Konzerte bis einschließlich Mai 2020 auf den Herbst verschoben. Von den für Juni und Juli geplanten Konzerten fanden, wenn auch in modifizierter Form, 17 Konzerte statt. Der Auftakt erfolgte am 4. Juni mit der Deutschen Erstaufführung der „Neuen Diabelli-Variationen“ durch Rudolf Buchbinder im Anneliese Brost Musikforum Ruhr in Bochum.

duisport – seit Jahrzehnten vor der eigenen Haustür als Unterstützer gesellschaftlicher, kultureller und sportlicher Initiativen bekannt – hat für das Jahr 2020 bereits zum zweiten Mal die Rolle des Hauptsponsors für das Klavier-Festival übernommen.

Der Vorstandsvorsitzende Erich Staake ist zudem Schirmherr des Festivals. Was aber bewegt einen viel beschäftigten Unternehmenschef, sich mit ganzer Kraft einer solchen zusätzlichen Aufgabe zu widmen? In seinem Grußwort zum Start des Festivals schreibt Erich Staake, das Klavier-Festival sei „ein gutes Beispiel dafür, dass es sich lohnt, voran zu gehen, Neues auszuprobieren und den Willen zum Erfolg zu haben.“

So, wie sich die einstige Duisburger Hafenbehörde zur Drehscheibe für die europäische Logistik entwickelt hat und nun gemeinsam mit internationalen Partnern zum Dreh- und Angelpunkt des Handels zwischen China und Europa heranwächst, so könne das Klavier-Festival Ruhr zum Partner dieser Entwicklung werden: „Auf den Erfolgsrouten des grenzüberschreitenden Handels wirkte die Kultur, ganz besonders die Musikkultur, zu allen Zeiten als Brückenbauerin zwischen Menschen und Völkern. So könnte und sollte es auch künftig wieder



Little Piano School: Seit 2006 entwickelt das Klavier-Festival ein breites Programm musikalischer Bildungsangebote, besonders für Kinder und Jugendliche aus sozial benachteiligten Verhältnissen.

Die duisport-Gruppe engagiert sich seit Jahren als Förderer des Talent Awards Ruhr.





Höhepunkt des 26. Ruhrorter
Hafenfestes: Seit 10 Jahren spon-
soriert duisport das halb-stündige
Höhenfeuerwerk im Rahmen des
Hafenfestes.

zwischen Asien und Europa geschehen," betont Erich Staake. Denn: „Mehr kultu-
relle Gemeinsamkeiten ermöglichen Bildung und persönliche Weiterentwicklung
auf Augenhöhe.“ Das Festival sei geeignet, diese Bestrebungen zu unterstützen,
dabei wolle duisport helfen.

Schon seit 2006 entwickelt das Team des Klavier-Festivals unter Leitung von
Intendant Prof. Franz-Xaver Ohnesorg mit einer Stiftung an Rhein und Ruhr ein
breites Programm musikalischer Bildungsangebote, besonders für Kinder und
Jugendliche aus sozial benachteiligten Verhältnissen. Dazu gehört beispiels-
weise die „Little Piano School“, die Kinder in Duisburg-Marxloh zum Klavierspiel
ertüchtigt.

Das jüngste Kind dieser so genannten Education-Reihe besuchte der dui-
sport-Vorstandsvorsitzende Erich Staake 2019 in Marxloh. An der Grundschule
Sandstraße und am Elly-Heuss-Knapp-Gymnasium lernen Kinder zuerst selbst
schwierige Klavierstücke etwa von Bela Bartok und Igor Strawinsky kennen.
Dann üben sie ein, sogar dazu zu tanzen. Die Musik weckt erst Aufmerksamkeit,
dann Konzentration, Und spätestens beim aktiven Mitgestalten durch Tanz folgt
die Begeisterung – der beste Weg zu gelingender Integration, wie Erich Staake
anmerkt.

Die Unterstützung durch duisport ermöglicht es der Stiftung nun, das Programm
auf weitere Städte im Ruhrgebiet auszudehnen.

duisport-Social-Activities

Die duisport-Gruppe hat im Geschäftsjahr 2019 über 40 soziale und kulturelle
Projekte in der Rhein-Ruhr-Region und darüber hinaus unterstützt. Dadurch wol-
len wir einen Beitrag für den Zusammenhalt der Zivilgesellschaft leisten.

So wurde beispielsweise wiederholt ein Schülerstipendiat der Roland Berger
Stiftung finanziell unterstützt. Außerdem war duisport in der Saison 2018/2019
Hauptsponsor der Jugend (U17 und U19) des MSV Duisburg. Auch der Ideen-
wettbewerb „LogistiKids“, der Vorschul- und Grundschulkindern spielerisch die
Logistik näherbringt, ist ein Projekt, an dem sich der Duisburger Hafen seit Jahren
beteiligt.

„Als international ausgerichtete Unternehmensgruppe mit Sitz in Duisburg
fühlen wir uns den Menschen in der Region verbunden. Dabei ist die Talentförde-
rung ein wichtiger Schwerpunkt, denn sie bildet die Basis für die Führungskräfte
von morgen – sowohl im Sport als auch in unserem Hauptgeschäft Logistik. Hier
möchten wir unseren Beitrag dazu leisten, dass junge Menschen ihre Fähigkeiten
optimal entfalten können, um sich als wertvolle Teamplayer und künftige Leis-
tungsträger in unserer Gesellschaft einbringen zu können“, so Erich Staake,
Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG.

Auch die Arbeit des gemeinnützigen Vereins „ARCHEMED – Ärzte für Kinder in
Not e. V.“ war 2019 Teil der duisport-Social-Activities. Im Rahmen der Planung
einer neuen Kinderkrankenstation in Eritrea half der Duisburger Hafen bei der
Abwicklung und der Verschiffung eines 40'-Containers. Dieser hatte zahlreiche
Hilfsgüter geladen, die sowohl in Asmara, der Hauptstadt Eritreas, sowie in der
Provinzstadt Keren dringend benötigt wurden.

Weitere Hilfen erhielten unter anderem der Duisburger Zoo, das Ruhrorter
Schifferkinderheim, der Stadtsportbund oder die Deutsche Seemannsmission,
unter anderem als Unterstützung bei der Reparatur des Kirchenbootes.

Mit dem Ziel Kindern Logistik näher
zu bringen unterstützt duisport seit
Jahren die LogistiKids.

Durch die Abwicklung und
Verschiffung eines Containers
mit Hilfsgütern unterstützte
duisport die „ARCHEMED – Ärzte
für Kinder in Not e. V.“



Inhaltsverzeichnis

Konzernlagebericht	80
I. Grundlagen des Konzerns	80
II. Wirtschaftsbericht	80
1. Rahmenbedingungen	80
2. Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage	81
2.1 Geschäftssegment Infra- und Suprastruktur	84
2.2 Geschäftssegment Logistische Dienstleistungen	86
2.3 Geschäftssegment Verpackungslogistik	89
2.4 Geschäftssegment Kontraktlogistik	90
2.5 Beteiligungen	91
2.6 Investitionen	91
2.7 Mitarbeiter	92
2.8 Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf	93
III. Chancen-, Risiko- und Prognosebericht	93
1. Chancen- und Risikobericht	93
2. Gesamtaussage zur Chancen- und Risikolage	97
3. Prognose	97
IV. Nachhaltigkeit	97
V. Erklärung zur Veröffentlichung der Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex und Erklärung zur Unternehmensführung	98
VI. Erklärung gemäß § 312 Abs. 3 AktG	99
Jahresabschluss	102
Duisburger Hafen Konzern	102
Duisburger Hafen Aktiengesellschaft	114
Konzernanhang und Anhang	122
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	150
Gesellschafter	154
Bildnachweis und Quellenangaben	156
Impressum	158
Hafenplan	159

Konzernlagebericht

I. GRUNDLAGEN DES KONZERNS

Die Duisburger Hafen AG (duisport) ist die Eigentums- und Managementgesellschaft des Duisburger Hafens und Konzernobergesellschaft der duisport-Gruppe (duisport-Gruppe). Als führende Logistikkreisläufe in Zentraleuropa und Gateway zu den europäischen Märkten vernetzt der weltweit größte Binnenhafen effizient und multimodal internationale Güterverkehre. Die Kombination von vorteilhafter geografischer Lage, guten Standortbedingungen und einem umfassenden logistischen Know-how bilden dabei die Grundlage, auf der die duisport-Gruppe als Partner der Industrie- und Logistikwirtschaft eigene Beiträge zur Optimierung von Transportketten von Industrie und Handel leistet.

Als Partner der Unternehmen aus Industrie und Logistik bietet die duisport-Gruppe vielfältige logistische Dienstleistungen sowie maßgeschneiderte Lösungen für ihre Kunden. Das Produktportfolio von duisport umfasst vier wesentliche Geschäftsbereiche: Infra- und Suprastruktur, Logistische Dienstleistungen, Verpackungslogistik und Kontraktlogistik. Mit diesem breit gefächerten Angebot verfolgt die duisport-Gruppe das Ziel, sich stabil und zukunftsfähig aufzustellen – vorzugsweise in Zusammenarbeit mit all jenen Unternehmen, die sich im Duisburger Hafen angesiedelt haben bzw. die Leistungen der duisport-Gruppe nutzen.

duisport sowie die im Hafen ansässigen Unternehmen und Logistikfirmen beschäftigen heute – direkt und indirekt – über 47.000 Menschen, Tendenz steigend, was die Relevanz und wirtschaftliche Bedeutung von duisport für die Stadt Duisburg nachdrücklich unterstreicht.

Die Beteiligungsverwaltungsgesellschaft des Landes Nordrhein-Westfalen mbH hält zwei Drittel der Anteile an der Gesellschaft. Ein Drittel der Anteile hält die Stadt Duisburg.

II. WIRTSCHAFTSBERICHT

1. Rahmenbedingungen

Nach Berechnungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) lag das geschätzte globale Wirtschaftswachstum 2019 bei 2,9 %. Dies entspricht einem Rückgang von 0,8 Prozentpunkten im Vergleich zum Jahr 2018. Gründe für den Rückgang lagen sowohl in der zunehmenden Unsicherheit durch geopolitische Risiken als auch konkret in belastenden Faktoren wie dem Handelsstreit zwischen den USA und China, neuen Sonderzöllen, dem bevorstehenden Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union sowie dem Klimawandel. Im Euroraum nahm das wirtschaftliche Wachstum im Vergleich zu 2018 um 0,6 Prozentpunkte auf 1,2 % ab. Die Volkswirtschaften China und Indien zählten im Jahr 2019 mit einem jeweiligen Wachstum von 6,1 % bzw. 4,8 % weiterhin zu den globalen Treibern.¹

Insgesamt entwickelte sich die Wirtschaft im Vorjahresvergleich weit weniger dynamisch als in den Vorjahren, was sich auch negativ auf den internationalen Handel auswirkte.

Das Wachstum in Deutschland hat laut Statistischem Bundesamt im Jahr 2019 entsprechend an Schwung verloren. Verglichen mit dem Durchschnittswert der vergangenen zehn Jahre von +1,3 % ist die deutsche Wirtschaft 2019 mit einer Veränderung des preisbereinigten Bruttoinlandsprodukts von +0,6 % gegenüber 2018 (+1,5 %) und 2017 (+2,5 %) deutlich schwächer gewachsen.

Belastend wirkte sich diesbezüglich die Schwächephase in der Industrie aus. Stützender Faktor war dagegen die anhaltende Konjunktur im Baugewerbe. Auch der private Konsum bei einem weiterhin robusten Arbeitsmarkt zählte zu den positiven gesamtwirtschaftlichen Aspekten in 2019.²

2. Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Konzernabschluss der duisport-Gruppe

Ertragslage

Die duisport-Gruppe konnte ihre Umsätze³ zuzüglich der Umsatzerlöse aus nicht konsolidierten strategischen Beteiligungen von 278,5 Mio. Euro im Vorjahr auf 292,6 Mio. Euro im Berichtsjahr (davon Umsatzerlöse aus den nicht konsolidierten strategischen Beteiligungen in Höhe von 22,6 Mio. Euro) steigern und liegt somit oberhalb des für 2019 prognostizierten Korridors von 280 bis 290 Mio. Euro.

Umsatz³, EBITDA⁴ und das Ergebnis vor Steuern sind die finanziellen Leistungsindikatoren des Konzerns.

Im Geschäftssegment **Infra- und Suprastruktur** erzielte die duisport-Gruppe Umsätze³ in Höhe von 53,5 Mio. Euro (2018: 54,3 Mio. Euro). Dieser leichte Rückgang resultierte in erster Linie aus der zeitweisen Anpassung der Pachtbedingungen bei einem Großkunden.

Im Geschäftssegment **Logistische Dienstleistungen** sanken die Umsätze³ im Jahr 2019 um 1,5 % auf 75,9 Mio. Euro (2018: 77,1 Mio. Euro). Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren insbesondere niedrigere Erlöse im Bereich der Verkehrsrentgelte im Zusammenhang mit der sich abkühlenden Konjunktur.

Das Geschäftssegment **Verpackungslogistik** erreichte 2019 ein Umsatzvolumen³ von 102,0 Mio. Euro. Dies entspricht einer Steigerung zum Vorjahr von 8,4 Mio. Euro, die in erster Linie aus dem deutlich gestiegenen Geschäftsumfang aufgrund von Neugeschäften sowie aus der erstmaligen Vollkonsolidierung der BREEZE Industrial Packing GmbH sowie der erstmaligen quotalen Konsolidierung der E.I.L.S. resultiert.

Das Geschäftssegment **Kontraktlogistik** erzielte Umsatzerlöse³ in Höhe von 29,7 Mio. Euro (2018: 24,4 Mio. Euro). Der Anstieg resultiert in erster Linie aus einem neu akquirierten Großkunden.

292,6 Mio. Euro

betrug der Umsatz der duisport-Gruppe im Berichtsjahr 2019.

¹ IMF World Economic Outlook Update, Januar 2020.

² Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 018, 15.01.2020.

³ Umsatzerlöse inklusive der aktivierten Eigenleistungen und der Bestandsveränderungen der duisport-Gruppe.

⁴ Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf Goodwill und andere Vermögenswerte.

Das EBITDA⁴ verbesserte sich 2019 abermals auf nunmehr 43,9 Mio. Euro (2018: 43,1 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Steuern liegt bei 21,3 Mio. Euro und somit leicht oberhalb des Vorjahreswertes von 21,2 Mio. Euro. Die Prognose des Vorjahres, ein stabiles Ergebnis erzielen zu wollen, wurde damit erfüllt.

Die Entwicklung der Gruppenkennzahlen im Vergleich zum Vorjahr ist beeinflusst durch eine Grundstücksaufbereitung und -veräußerung durch die logport ruhr GmbH im Rahmen der Vermarktung des Geländes logport IV in Oberhausen. Dieser Sachverhalt wurde mit 50 % im Konzernabschluss der Duisburger Hafen AG berücksichtigt.

Im Anstieg der Konzernbetriebsaufwendungen spiegelt sich der anteilige Materialaufwand aus der Grundstücksveräußerung bei der logport ruhr GmbH ebenfalls wider. Darüber hinaus führte auch der übrige Umsatzanstieg zu dem im Vergleich zum Vorjahr höheren Wert. Die Materialintensität ist im Vergleich zum Vorjahr stabil.

Der höhere Personalaufwand ist auf Gehaltserhöhungen sowie zahlreiche Neueinstellungen bzw. Übernahmen von Leiharbeitnehmern zur Abwicklung neuer Großkundenprojekte zurückzuführen.

Der Anstieg der Abschreibungen beruht in erster Linie auf einer außerplanmäßigen Abschreibung im Zusammenhang mit einem geplanten neuen Containerterminal auf der

Kohleninsel sowie einer Festwertabschreibung für ein neu erstelltes Ufer.

Die Ausweitung der Geschäftsaktivitäten führte zudem zu angestiegenen sonstigen betrieblichen Aufwendungen, insbesondere im Bereich der Mieten und Pachten. Darüber hinaus fielen höhere Instandhaltungsaufwendungen als im Vorjahr an.

Der Anstieg der sonstigen Steuern beruht auf der im Vorjahr erfolgten Rückerstattung der Grundsteuer für ein Geländeobjekt. Im Geschäftsjahr 2019 erreichen die sonstigen Steuern wieder das normale Niveau.

Das Finanzergebnis ist weiterhin durch das niedrige Zinsniveau gekennzeichnet. Neutrale Aufwendungen oder Erträge aus der Auf- bzw. Abzinsung von langfristigen Rückstellungen haben in diesem Geschäftsjahr das Finanzergebnis im Vergleich zu den Vorjahren hingegen nicht wesentlich geprägt.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme der duisport-Gruppe stieg im Vergleich zum Vorjahr aufgrund von Investitionen und der Ausweitung des Geschäftsbetriebes von 387,5 Mio. Euro auf 399,6 Mio. Euro.

43,9 Mio. Euro

EBITDA im Geschäftsjahr 2019 sind abermals eine Verbesserung zum Vorjahr.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat die duisport-Gruppe 25,4 Mio. Euro (2018: 20,0 Mio. Euro) an Sach- und Finanzinvestitionen getätigt. Diese beinhalten unter anderem den Erwerb eines Grundstücks zwecks Bau einer Logistikimmobilie sowie Investitionen in das Projekt logport VI in Walsum.

Weitere finanzielle Mittel in Höhe von 10,3 Mio. Euro (2018: 9,5 Mio. Euro) wurden 2019 für Instandhaltungen zum Erhalt der Leistungsfähigkeit der Infra- und Suprastruktur des Duisburger Hafens verwendet.

Damit wurden 2019 insgesamt 35,7 Mio. Euro an finanziellen Mitteln investiert.

Im Infrastrukturgeschäft sind Aktiva überwiegend als Anlagevermögen, wie Grundstücke, Gebäude oder Hafeninfrastruktur, langfristig gebunden. Die Anlagenintensität blieb mit 79,8 % nahezu unverändert (Vorjahr: 80,6 %).

Das Umlaufvermögen ist in 2019 auf 80,0 Mio. Euro (2018: 74,8 Mio. Euro) angewachsen. Neben höheren Guthaben bei Kreditinstituten ist der Anstieg im Wesentlichen mit höheren Liefer- und Leistungsforderungen aufgrund der Ausweitung des operativen Geschäftsbetriebes sowie des Verkaufs eines Grundstücks durch die logport ruhr GmbH begründet.

Die Eigenkapitalquote der duisport-Gruppe stieg zum 31. Dezember 2019 auf 40,7 % (31. Dezember 2018: 39,6 %).

Der leichte Anstieg der Rückstellungen resultiert überwiegend aus höheren Rückstellungen für ausstehende Eingangsrechnungen.

Im Vergleich zum Vorjahr sind die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit 145,6 Mio. Euro (2018: 146,8 Mio. Euro) nahezu unverändert geblieben. Unter Einbeziehung der Guthaben bei Kreditinstituten sanken die Nettobankverbindlichkeiten um 2,1 Mio. Euro. Grund hierfür ist der hohe operative Cashflow, mit dem ein Großteil der Investitionen finanziert werden konnte.

Finanzlage

Die dem Darlehensbestand der duisport-Gruppe zugrunde liegenden Kreditkonditionen sind verglichen mit dem Vorjahr nahezu unverändert.

Die Kapitalflussrechnung zeigt, dass der positive Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von 36,1 Mio. Euro zusammen mit einem Großteil der zum Vorjahresstichtag vorhandenen liquiden Mittel zur Deckung der Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit in Höhe von 23,2 Mio. Euro sowie der Finanzierungstätigkeit in Höhe von 10,8 Mio. Euro verwendet wurde.

Jahresabschluss der Duisburger Hafen AG

Ertragslage

Die Umsatzerlöse im Einzelabschluss der Duisburger Hafen AG liegen mit 45,9 Mio. Euro um 2,7 Mio. Euro über dem Vorjahr und damit oberhalb des im Vorjahr prognostizierten Korridors von 40 bis 45 Mio. Euro. Der Jahresüberschuss liegt mit 11,5 Mio. Euro allerdings um 0,7 Mio. Euro unter dem im Vorjahr erzielten Niveau und somit leicht unter dem im Vorjahr prognostizierten Wert.

Der Umsatzanstieg resultiert in erster Linie aus höheren Pachterlösen sowie einem Zuwachs bei den konzerninternen Dienstleistungen.

Das Betriebsergebnis⁵ bewegt sich mit 3,7 Mio. Euro leicht über dem Niveau des Vorjahres (2,4 Mio. Euro). Dabei werden höhere sonstige betriebliche Erträge, die insbesondere aus der Aufwertung eines in Vorjahren abgeschriebenen Darlehens an ein Beteiligungsunternehmen resultieren, durch gestiegene Abschreibungen teilweise wieder kompensiert. Diese sind auf die außerplanmäßige Abschreibung einer Platzbefestigung im Zusammenhang mit der ab 2020 anstehenden Umgestaltung und Umwidmung der Koh-

⁴ Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf Goodwill und andere Vermögenswerte.

⁵ Jahresergebnis zuzüglich Ertragsteuern und abzüglich Finanzergebnis.

leninsel zurückzuführen. Ferner stiegen die Aufwendungen für bezogene Leistungen um 1,4 Mio. Euro bedingt durch höhere Planungsleistungen für Projekte.

Die Personalaufwendungen konnten im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der geringeren Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen und zu den Personalrückstellungen verringert werden. Kompensiert wurde dies durch eine höhere Mitarbeiteranzahl und Tarifierhöhungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen auf dem Niveau des Vorjahres. Geringeren Instandhaltungsaufwendungen sowie Mieten und Pachten stehen hierbei insbesondere höhere Werbeaufwendungen aufgrund der alle zwei Jahre stattfindenden Messe „transport logistic“ in München gegenüber.

Das Finanzergebnis verschlechterte sich insbesondere aufgrund von geringeren Beteiligungserträgen der Gesellschaften, mit denen die Duisburger Hafen AG einen Ergebnisabführungsvertrag abgeschlossen hat, und der im Vergleich zum Vorjahr verringerten Vereinnahmung von Dividenden. Demgegenüber stieg das im Finanzergebnis enthaltene Zinsergebnis bei stabilem Basisgeschäft insbesondere dadurch, dass neutrale Aufwendungen/Erträge aus der Auf- bzw. Abzinsung von langfristigen Rückstellungen in 2019 anders als im Vorjahr keine signifikanten Effekte zur Folge hatten.

Darüber hinaus wurden in 2019 die Beteiligung und das Gesellschafterdarlehen an eine ausländische Tochtergesellschaft vollständig wertberichtigt.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme erhöhte sich im Einzelabschluss der Duisburger Hafen AG um rd. 10,5 Mio. Euro. Dies ist auf der Aktivseite auf den Anstieg des Anlagevermögens (+13 Mio. Euro) zurückzuführen. Hierzu trugen in erster Linie der Erwerb eines Logistikgrundstücks sowie höhere Ausleihungen an verbundene Unternehmen bei.

Das Umlaufvermögen hingegen ging um rd. 3 Mio. Euro zurück. Dies ist auf geringere Forderungen gegen verbundene Unternehmen sowie einen niedrigeren Bankbestand zurückzuführen.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital unter Berücksichtigung der erfolgten Gewinnausschüttung und des Jahresergebnisses an. Die Eigenkapitalquote im Jahresabschluss der Duisburger Hafen AG befindet sich mit 39,9 % weiterhin auf dem hohen Niveau des Vorjahres (2018: 38,9 %). Die Rückstellungen verringerten sich in erster Linie aufgrund niedrigerer Steuerrückstellungen und gesunkener kurzfristiger sonstiger Rückstellungen um 3,3 Mio. Euro. Demgegenüber erhöhten sich die Verbindlichkeiten um 6,1 Mio. Euro. Hierzu haben ein gestiegener Bestand an Bankdarlehen sowie höhere Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen – insbesondere aus dem Cash-Pooling – beigetragen. Ferner haben sich die sonstigen Verbindlichkeiten aufgrund von höheren Umsatzsteuerverbindlichkeiten um 1,7 Mio. Euro erhöht.

Die Finanzierung der Gesellschaft selbst sowie die Wahrnehmung der konzerninternen Finanzierungsfunktion sind über bestehende Darlehenslinien und langfristige Darlehensverträge bei mehreren Kreditinstituten sichergestellt.

2.1 Geschäftssegment Infra- und Suprastruktur

Das Geschäftssegment Infra- und Suprastruktur beinhaltet die Verpachtung von Gewerbe- und Industrieflächen sowie die Vermietung von Hallenflächen und weiteren Suprastruktureinrichtungen.

Innerhalb des Geschäftssegments wurden im Geschäftsbereich Infrastruktur in 2019 Umsätze³ aus der Verpachtung von Gewerbe- und Industrieflächen in Höhe von 30,2 Mio. Euro (2018: 29,3 Mio. Euro) erzielt.

Die **Duisburger Hafen AG** und die **Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH (HDR)** haben in 2019 insgesamt rd. 360.000 Quadratmeter Fläche neu vermarktet.



In 2019 haben die Duisburger Hafen AG und die Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH (HDR) rd. 360.000 Quadratmeter Fläche neu vermarktet.

Für eine Fläche von rd. 12 Hektar auf logport VI in Duisburg-Walsum wurde Ende 2019 ein Erbbaurechtsvertrag mit einem namhaften Kontraktlogistiker geschlossen. Der Kunde beabsichtigt im Jahr 2020 die Bauarbeiten für einen neuen Distributionsstandort aufzunehmen.

Bezogen auf logport II konnte mit einem Automobilunternehmen eine nahtlose Anschlussvermietung hinsichtlich einer Fläche im Umfang von rd. 11 Hektar realisiert werden.

Auf logport I wurde das letzte freie Grundstück mit einer Grundfläche von rd. 32.500 Quadratmetern als Logistikfläche für Fahrzeuge an einen bereits ansässigen Automobillogistiker verpachtet.

Etwa 17 Hektar der in 2019 von duisport vermarkteten Flächen betreffen Grundstücke, für die im Rahmen eines Pächterwechsels eine Anschlussvermarktung realisiert werden konnte.

Im vierten Quartal 2019 wurde von der logport ruhr GmbH ein Kaufvertrag über rd. 86.300 Quadratmeter mit der Stadt

Oberhausen gezeichnet. Auf dieser Fläche wird unter anderem das Straßenbauvorhaben für die Anbindung der in 2019 an Edeka Rhein-Ruhr zur Errichtung eines neuen Zentrallagers verkauften Fläche realisiert.

Der Umsatz³ im Geschäftsbereich Suprastruktur setzt sich aus der Vermietung von Hallenflächen sowie weiteren Suprastruktur-Einrichtungen für logistische Zwecke zusammen. Er lag im Jahr 2019 bei 23,2 Mio. Euro und damit unterhalb des Niveaus des Vorjahres von 25,1 Mio. Euro.

Der Rückgang des Umsatzes resultiert in erster Linie aus der zeitweisen Anpassung der Pachtbedingungen bei einem Großkunden. Teilweise konnte dieser Effekt durch Indexveränderungen von Pachten sowie die Anpassung von Nebenkostenpauschalen an die aktuellen Kostenentwicklungen kompensiert werden.

Insgesamt stehen im Duisburger Hafen über 2 Mio. Quadratmeter überdachte Lagerflächen zur Verfügung, die von den rd. 300 im Hafen ansässigen Unternehmen genutzt werden.

³ Umsatzerlöse inklusive der aktivierten Eigenleistungen und der Bestandsveränderungen der duisport-Gruppe.

2.2 Geschäftssegment Logistische Dienstleistungen

Der Aufbau und die Optimierung von Transportketten sowie die Stärkung der Schienenverkehrsdrehscheibe in Duisburg zählen zu den Kernkomponenten des logistischen Dienstleistungsportfolios der duisport-Gruppe.

Dabei werden effiziente Transportleistungen im gesamten multimodalen Güterverkehr realisiert und passgenau auf die Wünsche und Bedürfnisse der Kunden ausgerichtet. Dies stellt duisport durch eine professionelle und erfolgreiche Verknüpfung der Verkehrsträger Lkw, Schiff und Bahn in Kombination mit weiteren Service- und Dienstleistungen sicher. Dazu zählen vielfältige Angebote wie beispielsweise die Projektlogistik aber auch umfassende Consulting-Leistungen.

Einschließlich der privaten Werkhäfen wurden im gesamten Duisburger Hafen 2019 rd. 124 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen (2018: 128 Mio. Tonnen). Von Rückgängen waren am stärksten die Gütergruppen Kohle und Eisen/Stahl/NE-Metalle betroffen; auch der Containerumschlag lag unter dem Vorjahresvolumen. Dabei zeigte sich der Schiffsverkehr, aufgrund von Zuwächsen bei den übrigen Massengütern, relativ stabil zum vergleichbaren Vorjahreszeitraum.

In den Häfen der duisport-Gruppe wurde 2019 ein Verkehrsvolumen von 61,1 Mio. Tonnen (2018: 65,3 Mio. Tonnen)

bezogen auf die drei Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lkw abgewickelt. Umbrüche im Kohlegeschäft infolge der Energiewende und die schwächere Weltkonjunktur mit entsprechend negativen Auswirkungen auf den Welthandel führten insgesamt zu rückläufigen Mengen bei nahezu allen Gütergruppen. Einzig die Gütergruppe Mineralöle nahm gegenüber dem Vorjahr leicht zu.

Im Bereich Massengut verzeichneten markt- und konjunkturbedingt vor allem die Gütergruppen Kohle, chemische Erzeugnisse und „Steine/Erden/Baustoffe“ deutliche Rückgänge gegenüber dem Vorjahr. Marktbedingt negative Entwicklungen bei der Gütergruppe Eisen/Stahl/NE-Metalle sowie leicht geringere Mengen im Kombinierten Verkehr führten zu einem entsprechenden Rückgang des Stückgut-segments.

Die Gütertransporte per Schiff gingen im Jahr 2019 folglich auf 13,8 Mio. Tonnen zurück (2018: 14,2 Mio. Tonnen). Auch der Eisenbahnverkehr lag mit 16,9 Mio. Tonnen unter dem Niveau des Vorjahres (2018: 18,7 Mio. Tonnen). Dies ist unter anderem auf die zeitweise Sperrung der Öresundbrücke in 2019 und den damit verbundenen Rückgang von Verkehren von und nach Skandinavien zurückzuführen. Die Lkw-Verkehre (Vor- und Nachlauf) verzeichneten 2019 ein Umschlagergebnis von 30,4 Mio. Tonnen (2018: 32,3 Mio. Tonnen).

61,1 Mio. Tonnen

betrug der Gesamtumschlag in den Häfen der duisport-Gruppe.



Unter Einbeziehung aller Verkehrsträger erreichte der Containerumschlag in den Häfen der duisport-Gruppe im Jahr 2019 rd. 4,0 Mio. Euro (2018: 4,1 Mio. Euro). Der schiffs- und bahnseitige Containerumschlag (inkl. Ro-Ro-Güter) ging von 17,7 Mio. Tonnen im Jahr 2018 auf 17,1 Mio. Tonnen in 2019 zurück.

Mit Blick auf die absoluten Zahlen hält die duisport-Gruppe trotz konjunkturbedingter Umschlagrückgänge weiterhin ihre Spitzenposition als zentraleuropäische Logistikdrehscheibe.

Die Kooperationen mit chinesischen Unternehmen, die im Rahmen der Seidenstraßen-Initiative „One Belt, One Road“ geknüpft wurden, konnten im Geschäftsjahr 2019 weiter intensiviert und ausgebaut werden. Sichtbares Ergebnis sind die sogenannten „Chinazüge“, die wöchentlich inzwischen bis zu 50 Mal zwischen Duisburg und verschiedenen Zielen in China verkehren. Duisburg ist als Start- und Zielpunkt der Chinazüge der führende Güterumschlagplatz in Zentraleuropa für chinesische Waren.

Als zentrale Marketing- und Vertriebsgesellschaft übernimmt die **duisport agency GmbH (dpa)** innerhalb der duisport-Gruppe komplexe Aufgaben in allen Transport- und Logistikbereichen. Dabei werden sowohl eigene als auch die im Partnerverbund vorhandenen logistischen Dienstleistungsangebote eingesetzt. Damit leistet die dpa einen ent-

scheidenden Beitrag, um das zuverlässige Hinterland-Netzwerk von duisport zu stärken und weiter auszubauen. Dazu nutzt die dpa auch ihre eigenen Shuttle-Systeme, um für Kunden optimale Logistiklösungen bereitzustellen. So wurde im vergangenen Jahr der Antwerpen-Shuttle dahingehend erweitert, dass neben den drei international operierenden Seehafenterminals in Antwerpen seit Mitte 2019 auch ein internationales Seehafen-Terminal in Zeebrugge an dieses wichtige zentraleuropäische Zugsystem angebunden wurde.

Im Hinblick auf die Konzeptionierung und Realisierung intermodaler Hinterlandverkehre bildet die dpa den zentralen Anlaufpunkt im Duisburger Hafen. Dabei integriert sie alle erforderlichen logistischen Dienstleistungen in ihre kundenorientierten Logistikkonzepte, um durch eine effiziente Verflechtung von Verkehrsträgern zuverlässige, kostengünstige multimodale Transportketten aufzustellen. Nach diesem Prinzip werden alle Güterströme der dpa-Kunden (Handel, Automotive, Stahl, Getränke etc.) in Bezug auf die Seehäfen Antwerpen, Rotterdam und Zeebrugge trimodal gesteuert, so dass die Lagerstandorte der Kunden in Duisburg optimal bedient werden.

Ein Schwerpunkt der dpa in 2019 bestand zudem im weiteren Ausbau des bestehenden Logistik-Netzwerks zur Stärkung der Hub- und Gateway-Funktion von Duisburg entlang der Ost-West-Achse.

Die **dfl duisport facility logistics GmbH (dfl)** fokussiert sich innerhalb des Dienstleistungsportfolios der duisport-Gruppe auf den Geschäftsbereich „Port Logistics“. Hier hat sie ein besonderes Know-how im Bereich des Betriebs von Container- und Massengutterminals aufgebaut. Im Jahr 2019 hat sich die dfl auf dem Gebiet der Digitalisierung intensiv mit der Entwicklung und Implementierung von innovativen Softwarelösungen zur Optimierung der operativen Prozesse von Containerterminals beschäftigt.

Sämtliche von der dfl betriebenen Krananlagen an drei Containerterminalstandorten im Duisburger Hafen verfügen mittlerweile über ein umfassendes Crane Management System (CMS) und bieten damit optimale Voraussetzungen zur weiteren Digitalisierung des operativen Terminalbetriebs.

Als innovative Neuerung wurde zuletzt ein sogenanntes Soft Landing System entwickelt und inzwischen auch erfolgreich implementiert. Mit diesem System ist es unter anderem möglich, die Geräuschentwicklung beim Aufsetzen des Spreaders auf einen Container deutlich zu reduzieren.

Für die Ausbildung der Kranführer wurde in 2019 ein 3D-Kransimulator angeschafft, der nach der Implementierungs- und Erprobungsphase zur Aus- und Weiterbildung von Eigen- und Fremdpersonal zur Verfügung steht. Durch eine praxisnahe und realistische Schulung am Simulator soll die Sicherheit und Effizienz beim Containerumschlag maßgeblich erhöht werden.

Die **duisport rail GmbH (dpr)** verzeichnete als öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2019 bezogen auf die von ihr durchgeführten lokalen und regionalen Bahnverkehre im Rhein-Ruhr-Gebiet einen stabilen Geschäftsverlauf. Neben den Transportleistungen für zahlreiche regionale Bahnshuttles wurden weitere Serviceleistungen wie Ladestellenbedienung, Einzelwagenverkehre, Verwiegung und wagentechnische Untersuchungen erbracht.

Die dpr begegnet der sich verschärfenden Lage auf dem Facharbeitermarkt mit massiven Anstrengungen zur Ausbildung im eigenen Betrieb. So betreibt sie im Freihafen in Duisburg-Ruhrort ein eigenes Ausbildungszentrum. Hier erfolgt unter Einsatz eines modernen Simulators ein maßgeblicher Teil der Lokführerausbildung. Aufgrund der guten Erfahrungen wird die Ausbildung von Eisenbahnberufen im Betrieb bei der dpr zukünftig weiter ausgebaut.

Die **duisport consult GmbH (dpc)** hat als Consulting- und Projektgesellschaft der duisport-Gruppe im Jahr 2019 insbesondere auf der benachbarten Fläche zum Masslog-Terminal im Duisburger Hafen die Ingenieurbauwerke für die Errichtung einer Kohlenmahlanlage im Auftrag eines Kunden realisiert. Darüber hinaus übernahm die dpc den Auftrag für den Bau einer Wartungs- und Reparaturhalle für Trailer neben dem Bahnterminal logport III.

2.3 Geschäftssegment Verpackungslogistik

Die drei Kernbereiche Verpackung, Logistik und Service definieren maßgeblich den Geschäftsbereich Verpackungslogistik der duisport-Gruppe. Als Verpackungsspezialist für die Investitionsgüterindustrie zählt duisport seit Jahren zu den Marktführern in Deutschland und bietet vor diesem Hintergrund Gesamtlösungen im Verpackungsbereich für jede Dimensionierung bis hin zu ganzen Produktionsanlagen und Fabriken. Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus sind die wesentlichen Kunden in diesem Geschäftssegment.

In 2019 herrschte im deutschen Maschinen- und Anlagenbau Hochkonjunktur. Hiervon konnten alle Unternehmen

des Geschäftssegments Verpackungslogistik profitieren und ihre Umsätze ausweiten. Im Zuge der Übernahme weiterer Aufgaben und Prozesse konnten wesentliche Kundenbeziehungen entsprechend ausgebaut werden. Dem Full-Service-Gedanken folgend wird stets das umfangreiche Leistungsportfolio der gesamten duisport-Gruppe bedarfsorientiert einbezogen. Die stärkere kundenseitige Verflechtung trägt gerade auch in konjunkturschwächeren Zeiten zu einer Verstärkung der Umsätze bei.

Im betrieblichen Bereich lag der Fokus im Geschäftssegment Industriegüterverpackung in 2019 auf der Optimierung des Ressourcen- und Holzeinsatzes. Die Digitalisierung von Prozessen in der Produktion und beim Verpacken zur Vereinfachung von Abläufen sowie zur Einsparung von Kosten wird weiterhin erfolgreich und mit Nachdruck vorangetrieben.

Die **duisport packing logistics GmbH** konnte ihr Umsatzvolumen in 2019 steigern. Gestützt durch den vorhandenen Auftragsbestand zeigt sich der seit 2018 anhaltende Konjunkturabschwung derzeit noch nicht in den aktuellen Zahlen.

Die **dpl Chemnitz GmbH** konnte im Geschäftsjahr 2019 ein höheres Umsatzvolumen erwirtschaften, welches unter anderem auf eine stärkere Beschäftigung bei unterschiedlichen Bestandskunden zurückzuführen ist.

Die Umsatzerlöse der **dpl Weinzierl Verpackungen GmbH** blieben 2019 hinter dem Niveau des Vorjahres zurück. Dies ist vor allem auf konjunkturelle Einflüsse bei den maßgeblichen Kunden aus den Bereichen Anlagen- und Maschinenbau und Automobilbau zurückzuführen, die in Bayern sehr stark vertreten sind. Insbesondere hat sich dies negativ auf die Standorte in Offenbach und München ausgewirkt. Der Geschäftsverlauf am Standort Sinzing verlief im Jahr 2019 hingegen sehr stabil und übertraf die Erwartungen. Da hier eine Vielzahl von Kunden unterschiedlicher Größenordnung bedient wird, konnten vereinzelte konjunkturbedingte Auftragsrückgänge entsprechend kompensiert werden.



Im Segment der Verpackungslogistik konnte die duisport packing logistics GmbH ihren Umsatz 2019 steigern.



Bohnen Logistik betreibt seit dem 1. März 2019 für die Heineken Deutschland GmbH ein modernes Zentrallager für Bier- und Weinerzeugnisse im westfälischen Werne.

Die **Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG** konnte die Umsatzerlöse in 2019 im Vergleich zum Vorjahr erneut steigern und ein stabiles Ergebnis erwirtschaften. Basis hierfür war der weitere Ausbau der Beziehungen zu Bestandskunden durch die Entwicklung maßgeschneiderter Lösungen.

2.4 Geschäftssegment Kontraktlogistik

Die Integration der Bohnen Logistik-Gruppe in die duisport-Gruppe wurde in 2019 abgeschlossen. Zudem konnte duisport auf Grundlage des hohen Marktpotenzials in der Kontraktlogistik das Geschäftsvolumen in diesem Segment im Jahr 2019 deutlich ausweiten. Den hohen Anforderungen in der Kontraktlogistik wurde kundenorientiert mit umfassenden Logistiklösungen, einem hohen Individualisierungsgrad und einem hohen Integrationsgrad bezogen auf die Leistungsbeziehungen begegnet.

Der Geschäftsverlauf der **Bohnen Logistik GmbH & Co. KG** war 2019 maßgeblich durch den Aufbau eines neuen Geschäfts in der Getränke-logistik am Standort Werne gekennzeichnet. Dies war in der Hochlaufphase mit großen Anstrengungen verbunden, um neue operative Prozessabläufe zu implementieren und im weiteren Jahresverlauf entsprechend zu optimieren. Zum Jahresende belasteten Bahnstreiks in Frankreich die Produktversorgung eines Kunden aus der Lebensmittelbranche am Standort Duisburg.

Die **RBL Reiner Bohnen Logistik GmbH** ist im Wesentlichen für einen führenden Anbieter von Waschaumhygienelösungen und Textilserviceleistungen tätig. Hier wurden die operativen Prozesse im Jahr 2019 weiter angepasst und optimiert.

Insgesamt konnten in der Kontraktlogistik die in 2019 vorherrschenden negativen konjunkturellen Einflüsse durch

die Hochlaufphase des in 2019 gestarteten, neuen Großkundenprojekts in der Getränke-logistik teilweise überlagert werden. Mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot hat Bohnen Logistik ihre Marktposition in der Kontraktlogistik im Verlauf des Jahres 2019 insgesamt ausgebaut. Auf dieser Grundlage hat sich Bohnen in 2019 darauf vorbereitet, in 2020 neue Kontraktlogistikprojekte zu übernehmen und bestehende Geschäfte weiter auszubauen.

2.5 Beteiligungen

Die duisport-Gruppe hielt im Geschäftsjahr 2019 Beteiligungen an verschiedenen Betreibergesellschaften von Terminals in den Bereichen Containerumschlag, Kombierter Verkehr und Importkohleumschlag.

Zudem forciert sie über die Beteiligung an der logport ruhr GmbH die Entwicklung und Vermarktung von Logistikarealen und -immobilien im Ruhrgebiet.

Darüber hinaus bestehen Gemeinschaftsunternehmen mit Partnern aus Industrie und Wirtschaft zum weiteren Ausbau strategischer Geschäftsfelder.

2.6 Investitionen

Der Duisburger Hafen zählt zu den tragenden Säulen der Wirtschaftsstruktur und des Arbeitsmarktes in der Rhein-Ruhr-Region und ist darüber hinaus ein bedeutender Motor des Strukturwandels im Ruhrgebiet mit einer zukunftsweisenden internationalen Ausrichtung.

Die duisport-Gruppe hat im Jahr 2019 Sach- und Finanzinvestitionen in das Anlagevermögen von 26,4 Mio. Euro getätigt (Vorjahr: 20,0 Mio. Euro).

So entwickelt duisport auf dem ehemaligen Gelände der ehemaligen Papierfabrik in Duisburg-Walsum derzeit ein neues Logistikareal in einer Größenordnung von rd. 40 Hektar, das unter der Marke logport VI vermarktet wird. Die Arbeiten zur Aufbereitung und Herrichtung des Geländes sind in 2019 abgeschlossen worden. Ende 2019 wurde der erste Erbbaurechtsvertrag über rd. 12 Hektar mit einem internationalen Unternehmen aus der Kontraktlogistikbranche gezeichnet. Die Bauarbeiten seitens des Kunden werden in 2020 beginnen, um in 2021 operativ vor Ort die Arbeit aufnehmen zu können. Mit weiteren Ansiedlungsinteressenten werden aktuell Verhandlungen geführt.

26,4 Mio. Euro

Sach- und Finanzinvestitionen hat die duisport-Gruppe im Jahr 2019 in das Anlagevermögen getätigt.



duisports-Vorstandsvorsitzen-
der Erich Staake (rechts oben)
ließ Anfang August die 22
neuen Auszubildenden an ihrem
ersten Tag im Unternehmen
willkommen.

In Essen hat die Duisburger Hafen AG in 2019 ein Grundstück erworben. Dieses wird über einen Erbbaurechtsvertrag langfristig an ein heimisches Industrieunternehmen verpachtet.

2.7 Mitarbeiter

Im Geschäftsjahr 2019 waren in der duisport-Gruppe, inklusive der Auszubildenden und des Fremdpersonals, im Jahresdurchschnitt rd. 1.450 Mitarbeiter beschäftigt. Damit hat sich das Beschäftigungsniveau im Vergleich zum Vorjahr (1.400 Mitarbeiter) um rd. 4 % erhöht. Qualifizierte und engagierte Mitarbeiter sind für die duisport-Gruppe eine wichtige Voraussetzung für langfristigen Erfolg. Daher ist der Schwerpunkt der Personalstrategie, Talente zu gewinnen, zu fördern und durch attraktive Arbeitsbedingungen langfristig zu binden.

duisport betreibt Nachwuchsförderung und Ausbildung auf höchstem Niveau. Um den Bedarf an Fachkräften auch zukünftig zu sichern, hat duisport sein Angebot an betrieblicher Erstausbildung auf weitere Standorte ausgedehnt

sowie neue Ausbildungsberufe aufgenommen: Seit 2019 bildet duisport Fachkräfte für Hafenlogistik und Binnenschiffer aus.

Insgesamt betreute die duisport-Gruppe in 2019 durchschnittlich 40 Auszubildende in den verschiedenen Berufsbildern, inklusive dualer Ausbildungsgänge. Neben der eigenen Ausbildung gewinnt duisport über ein Trainee-programm mit dem Schwerpunkt Logistik gut qualifizierte Nachwuchskräfte, um den hohen Bedarf an Fach- und Führungskräften langfristig zu decken.

Im Rahmen des Nachwuchsförderprogramms „duisport talents“ werden junge Talente gezielt fachlich und persönlich weitergebildet. Berufsbegleitende Fortbildungen, Masterprogramme und logistisch-spezifische Seminarreihen runden das Portfolio ab. Für die Führungskräfte wurde zudem ein neues umfangreiches, modulares Führungskräftecoaching etabliert.

Die Möglichkeit, Beruf und Familie miteinander in Einklang zu bringen, ist ein weiterer wichtiger Baustein der betrieblichen Personalarbeit. Mit dem Ausbau des pme-Familien-

service bietet duisport den Mitarbeitern familienunterstützende Dienstleistungen wie Kinderbetreuung, Feriencamps oder Homecare/Eldercare an.

Bei duisport wird zudem Wert auf ein vorbeugendes Gesundheitsmanagement gelegt. Neben dem gezielten Ausbau der Angebote des Betrieblichen Gesundheitsmanagements bietet das Unternehmen seit 2019 mit „Jobrad“ das Leasen hochwertiger Fahrräder an.

2.8 Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf

Das globale Wachstum verlor 2019 spürbar an Dynamik. Der Warenhandel ist bereits seit Herbst 2018 rückläufig. Seit Jahresanfang 2019 stagnierte die globale Produktion im verarbeitenden Gewerbe; in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften ist sie sogar gesunken. Der Rückgang des Welt Handels und der Abschwung im verarbeitenden Gewerbe manifestieren sich unter anderem als eine Folge der von den USA ausgehenden handelspolitischen Konflikte. Über dem innereuropäischen Handel lastet weiterhin der Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union.

Vor dem Hintergrund dieser schwierigen, das wirtschaftliche Geschehen insgesamt beeinflussenden Rahmenbedingungen ist das Geschäftsjahr 2019 für die Duisburger Hafen AG und die duisport-Gruppe als zufriedenstellend zu bewerten.

Unter dem Dach von duisport konnte im Geschäftsbereich Kontraktlogistik zudem ein neues Großprojekt mit einem internationalen Getränkekonzern realisiert und weiterentwickelt werden, wodurch sich das Umsatzvolumen im Vergleich zum Vorjahr in der Kontraktlogistik entsprechend ausweitete.

Im Geschäftsbereich Verpackung konnte duisport das Geschäftsvolumen in 2019 ebenfalls steigern. Auf Grundlage des vorhandenen Auftragsbestands wirkte sich der seit 2018 anhaltende Konjunkturabschwung nur bedingt auf die

aktuellen Zahlen aus. Absehbar ist jedoch, dass die vorherrschende Konjunkturlage die Akquisition neuer Aufträge in Zukunft erschweren dürfte.

Insgesamt war die Geschäftsentwicklung der duisport-Gruppe im abgelaufenen Geschäftsjahr durch eine weitere Internationalisierung, die Initiierung von Neugeschäften und den weiteren Ausbau bestehender Kundenbeziehungen gekennzeichnet. Das solide wirtschaftliche Ergebnis in sämtlichen Geschäftsbereichen der duisport-Gruppe ist dabei auf die kunden- und lösungsorientierte Ausrichtung des Angebotsportfolios zurückzuführen und basiert zudem auf kostengünstigen und damit im internationalen Vergleich wettbewerbsfähigen Strukturen innerhalb der duisport-Gruppe.

Zukunftsweisende und wirtschaftlich tragfähige neue Projekte wurden in 2019 vorbereitet und befinden sich vor der Umsetzung.

So wurde in 2019 das Gelände von logport VI aufbereitet und hergerichtet. Erste Vermarktungserfolge haben sich durch die Ansiedlung eines bedeutenden Ankercunden bereits eingestellt.

III. CHANCEN-, RISIKO- UND PROGNOSEBERICHT

1. Chancen- und Risikobericht

Logistische Wertschöpfung erfolgt größtenteils entlang internationaler Supply Chains und in internationalen Netzwerken. Daher hängt der Erfolg der duisport-Gruppe maßgeblich von der Art der Einbindung in diese Lieferketten sowie der Qualität eigener Netzwerke ab. Über die Realisierung internationaler Projekte stärkt duisport seine Position und Bedeutung. Darüber hinaus wird das Netzwerk stetig durch neue Partnerschaften erweitert. Im Ergebnis stärkt duisport damit die Wettbewerbsfähigkeit und die Attraktivität des Logistik-/Industriestandorts Duisburg sowie des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen.

³ Umsatzerlöse inklusive der aktivierten Eigenleistungen und der Bestandsveränderungen der duisport-Gruppe.

⁴ Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf Goodwill und andere Vermögenswerte.

Der Ausbau des internationalen Netzwerks, insbesondere in Richtung Asien, die Digitalisierung der Hafen- und Terminalinfrastruktur sowie neue Entwicklungen im Bereich der Nachhaltigkeit beinhalten für duisport vielfältige Chancen. Außerdem steht die Flächenentwicklung für industriell-logistische Nutzungen und Ansiedlungen weiterhin im Fokus.

Die Volksrepublik China treibt kontinuierlich die Wachstumsentwicklung mit der „One Belt, One Road“-Initiative voran. Für die Region rund um Duisburg, die dort angesiedelten Unternehmen und duisport ergeben sich dadurch entsprechende Wachstumsperspektiven.

Ein zukunftsweisender Schritt wird daher in 2020 darin bestehen, dass duisport die Kohleninsel vom Markt nimmt,

damit an gleicher Stelle der Bau eines auf den Handel mit China ausgerichteten Containerterminals beginnt.

Die Duisburger Hafen AG startet damit die Neuausrichtung der Kohleninsel hin zu einem trimodalen Containerterminal mit dem Namen „Duisburg Gateway Terminal“, das zusammen mit internationalen Partnern errichtet und betrieben wird. Das Duisburg Gateway Terminal soll als zentraler Gateway-Hub, insbesondere für Zugverkehre von und nach China, positioniert werden. Dabei umfasst diese Definition auch Volumen von und nach Osteuropa, Russland und Zentralasien.

Die Duisburger Hafen AG wird weiterhin gemeinsam mit einem internationalen Konsortium ein bimodales Terminal, das „Eurasian Rail Gateway“, im Great Stone Industrie- und

Logistikpark nahe Minsk/Weißrussland errichten. Um eine effizientere Abwicklung der transkontinentalen Zugverkehre zu ermöglichen, sollen die Warenströme des gesamten Industrieparks gebündelt werden. Ziel des Engagements von duisport ist es, einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Wertschöpfung im Industrie- und Logistikpark zu leisten und gemeinsam mit internationalen Partnern einen zentralen Logistik-Hub mit einer direkten Anbindung an Duisburg und Zentraleuropa zu entwickeln und zu betreiben.

Um den durch die stark steigenden Verkehre entlang der transkontinentalen Ost/West-Route resultierenden Engpässen an der polnisch/weißrussischen Grenze erfolgreich zu begegnen, wurde mit der Entwicklung und Etablierung eines intermodalen Operators in Polen (duisport agency Polska) begonnen. Das wesentliche Ziel dieser Maßnahme ist es, den Grenzübergang Brest-Małaszewicze über die Verlagerung und effizientere Abwicklung der Verkehre zu entlasten und gleichzeitig ein neues leistungsfähiges intermodales Produkt auf dem Markt anzubieten.

Im Rahmen des gemeinsam mit dem türkischen Logistikunternehmen Arkas Holding S.A. gegründeten Unternehmens „Railport Terminal İşletmecileri“ wurde der Baubeginn des Bahnterminals in der Nähe von Istanbul in 2020 angesetzt.

In 2019 hat die Duisburger Hafen AG zusammen mit der Stadt Duisburg die gemeinsame Gesellschaft DIG Duisburger Infrastrukturgesellschaft mbH (DIG) gegründet. Die DIG soll neben Sonderprojekten für die Stadt Duisburg in erster Linie kommunale Infrastrukturprojekte planen und realisieren, die für den Standort „Duisburger Hafen“ existenziell sind. Das erste Projekt der DIG ist die für den Erhalt der Erreichbarkeit des Hafenstadtteils Duisburg-Ruhrort notwendige Umfahrung Meiderichs durch einen leistungsfähigen Umbau der Vohwinkelstraße direkt an die Autobahn A59. Die Bauarbeiten hierzu haben Ende 2019 begonnen. Die Straße soll bis 2022 fertiggestellt sein. Das nächste Projekt der Gesellschaft wird die Schaffung des Planungsrechts für die Süd-West-Querspange „Umgehungsstraße Marxloh/

Walsum“ sowie deren Umsetzung sein. Diese dient hauptsächlich der Straßenanbindung von logport VI.

Die Logistikbranche steht angesichts der Globalisierung der Wertschöpfung, neuer Produktionskonzepte, der Digitalisierung von Geschäfts- und Arbeitsprozessen und des starken Wachstums des E-Commerce vor neuen Herausforderungen. Hinzu kommen steigende Anforderungen seitens der Politik und der Gesellschaft im Zuge des Klimawandels. Auch kundenseitig werden Umweltbelange stärker eingefordert. Diese Trends bestimmen die Entwicklung der Branche nachhaltig, was sich bereits deutlich abzeichnet und zum Entstehen veränderter sowie neuer Geschäftsmodelle auf Basis digitaler Technologien führt. Diese Entwicklung wird sich in Zukunft noch deutlich beschleunigen.

Demzufolge hat duisport bereits im Vorjahr einen eigenen Unternehmensbereich für Digitalisierung geschaffen und strategisch in allen Unternehmensbereichen digitale Initiativen in Form eines digitalen Leitbilds gestartet. Dadurch werden zukunftsorientierte Themenfelder massiv vorange-

Der Ausbau des internationalen Netzwerks, insbesondere in Richtung Asien, bleibt künftig ein wichtiger strategischer Bestandteil des Unternehmens.



Gemeinsam mit der Stadt Duisburg hat die Duisburger Hafen AG die gemeinsame Gesellschaft DIG Duisburger Infrastrukturgesellschaft gegründet.



trieben, aktiv durch duisport gestaltet und sowohl unternehmensintern als auch im Verbund mit Partnern und Kunden weiterentwickelt.

Damit die erfolgreiche Transformation in das digitale Zeitalter gelingt, wird nicht nur die Digitalisierung der Geschäftsprozesse konsequent in den Fokus gestellt, sondern duisport hat darüber hinaus mit der startport-Initiative eine erfolgreiche Plattform innerhalb der Logistikbranche in Europa etabliert, um Innovationen in der Logistik und Supply Chain zu fördern, Startups umfänglich zu unterstützen und auf diesem Weg den Know-how-Transfer zwischen Neugründungen und der etablierten Wirtschaft zu forcieren.

Neben den Chancen analysiert duisport auch seine Risiken systematisch. So erfüllt das seit vielen Jahren implementierte Risikomanagementsystem in allen Belangen die aktienrechtlichen Anforderungen an ein Frühwarnsystem für bestandsgefährdende Risiken. Im Zuge der Risikosteuerung werden diese durch geeignete Gegenmaßnahmen reduziert, so dass das potenzielle Risikovolumen insgesamt begrenzt wird.

Zu den wesentlichen Einzelrisiken zählt duisport die marktseitigen Risiken, die insbesondere durch die Konsolidierung in der Logistik und sich verschärfende Markt- und Wettbewerbsbedingungen gekennzeichnet sind. Auf Veränderungen im wirtschaftlichen Umfeld reagiert duisport mit einer kontinuierlichen Anpassung an die jeweiligen Marktgegebenheiten und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Als größter Infrastrukturanbieter der Region bestehen für duisport Risiken, dass verpachtete Flächen nach Rückgabe durch die Pächter aufbereitet werden müssen, bevor sie einer erneuten Nutzung zugeführt werden können. Durch die Vereinbarung von Rückbauverpflichtungen mit den Pächtern werden in diesem Zusammenhang potentielle finanzielle Belastungen der duisport-Gruppe weitgehend minimiert.

Im Hinblick auf die Infrastrukturvorhaben der duisport-Gruppe wird den steigenden Herausforderungen hinsichtlich öffentlicher Unternehmenskommunikation und Bürger-

beteiligung aktiv begegnet, um berechnete Fragen zeitnah zu beantworten und mögliche Bedenken abzubauen. Auf diesem Weg wird ein entscheidender Beitrag geleistet, um die Realisierung von Infrastrukturprojekten im vorgegebenen Zeitrahmen umzusetzen.

Der Duisburger Hafen mit seinem Standort im Ballungsraum Ruhrgebiet ist in besonderem Maße auf eine funktionierende öffentliche Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Eines der aktuell größten Probleme im regionalen Umfeld ist daher der Zustand sowie die zeitintensive Sanierung im Bereich der öffentlichen Straßeninfrastruktur sowie der dazugehörigen Brückenbauwerke.

Die Risikostruktur des Kreditportfolios wird mittels Kennzahlen gesteuert und ständig mit Markteinschätzungen abgeglichen. Das Zinsänderungsrisiko wird durch den Einsatz von Zinsderivaten auf ein Minimum reduziert. Darüber hinausgehende finanzwirtschaftliche Risiken werden bei duisport und in der duisport-Gruppe umfassend abgesichert.

Im Jahr 2019 wurde zudem die Compliance-Risikoanalyse fortgeschrieben. Überdies wurde mit der Überarbeitung des im Jahr 2016 erstellten CMS-Handbuches nebst der entsprechenden Risikoanalyse begonnen. Ein besonderer Schwerpunkt des Compliance-Bereichs in 2019 lag in der Schulung und Sensibilisierung der Mitarbeiter in Bezug auf ein compliance-konformes Verhalten.

Zu Beginn des Jahres 2020 hat das Coronavirus (Covid-19) das weltweite Wirtschaftsleben nahezu lahmgelegt. Dies hat insbesondere seit dem Monat März 2020 Auswirkungen auf die Zahlen und Ergebnisse der duisport-Gruppe. Diese hat auf die neuen Herausforderungen mit der Einrichtung eines Krisenstabs reagiert, der die internen Aktivitäten koordiniert und Kontakt zu den zuständigen Behörden hält. Inwieweit und wie lange die Auswirkungen des Coronavirus zu spüren sind, kann derzeit nicht vorhergesagt werden. Die duisport-Gruppe wird jedoch aufgrund ihrer Verantwortung den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und Geschäftspartnerinnen und Geschäftspartnern gegenüber alle Maßnahmen ergreifen, die zu deren Schutz notwendig sind.

2. Gesamtaussage zur Chancen- und Risikolage

Im Hinblick auf die Gesamtbeurteilung der Chancen- und Risikolage sind im Berichtszeitraum keine Risiken festgestellt worden, die einzeln oder kumuliert in der Lage wären, den Bestand der duisport und der duisport-Gruppe zu gefährden. Das identifizierte Risikovolumen hat sich im Vergleich zum Vorjahr nur leicht erhöht.

Die Unternehmen der duisport-Gruppe sind dem Geschäftszweck entsprechend und unter Berücksichtigung ihrer Risikolage angemessen mit Kapital ausgestattet.

3. Prognose

Der internationale Währungsfonds (IWF) erwartete in seinem World Economic Outlook für das Jahr 2020 ursprünglich eine leichte Steigerung des Weltwirtschaftswachstums auf 3,3 %. Auch für den Euroraum und Deutschland wurde ein Wachstum prognostiziert. Doch diese Prognosen wurden spätestens Mitte März 2020 aufgrund der aufkommenden, weltweiten Corona-Pandemie korrigiert. Derzeit erwartet der IWF einen Rückgang des Weltwirtschaftswachstums für 2020 von -3,0 %. Für Deutschland und den Euroraum liegen die prognostizierten Rückgänge sogar zwischen 7,0 % und 7,5 %.⁶

Trotzdem erwartet die duisport-Gruppe neben den bereits unter Punkt III.1. dargestellten Chancen für das Geschäftsjahr 2020, dass die in 2019 initiierten Projekte weiter vorangetrieben werden können. Hierzu zählen insbesondere der Ausbau und die weitere Vermarktung von logport VI sowie die Übernahme eines neuen Großkunden im Kontraktlogistikbereich.

Ohne die Berücksichtigung des Coronavirus plante die duisport-Gruppe für das Geschäftsjahr 2020 Umsätze³ in Höhe von rd. 290 Mio. Euro (zuzüglich der Umsatzerlöse von rd. 32 Mio. Euro aus nicht konsolidierten strategischen Beteiligungen) sowie ein erneut stabiles EBITDA⁴ sowie Vorsteuerergebnis. Die Duisburger Hafen AG prognostizierte für das Geschäftsjahr 2020 Umsatzerlöse³ in Höhe von rd. 45 Mio. Euro sowie ein EBITDA⁴ und ein Vorsteuerergebnis auf dem Niveau des abgelaufenen Geschäftsjahres. Die Auswirkungen des Coronavirus auf diese Planungen sind derzeit nicht absehbar. Es wird allerdings erwartet, dass alle finanziellen Leistungsindikatoren im Vergleich zu 2019 und zur bisherigen Planung 2020 rückläufig sein werden.

IV. NACHHALTIGKEIT

Vor dem Hintergrund des Klimawandels rückt das Thema Nachhaltigkeit mit Eindringlichkeit noch weiter in den Fokus. Dabei ist Nachhaltigkeit für duisport schon immer ein Unternehmensziel gewesen, dem in allen Geschäftsfeldern, Projekten und Aktivitäten höchste Priorität zukommt. Vor diesem Hintergrund leistet duisport durch nachhaltiges Wirtschaften und den angemessenen Umgang mit Ressourcen einen verantwortungsvollen Beitrag zum Umweltschutz.

Gleichzeitig generiert duisport damit Standortvorteile für den Duisburger Hafen und seine Kunden. Diese Entwicklung treibt duisport aktiv voran und setzt dabei auf starke Partnerschaften. Den Rahmen für alle Aktivitäten und Projekte in diesem Bereich bildet ein Viersäulenansatz, der im Kern aus den Elementen Energieeffizienz, dezentrale Energieversorgung, E-Mobility und Green Fuels besteht.

³ Umsatzerlöse inklusive der aktivierten Eigenleistungen und der Bestandsveränderungen der duisport-Gruppe.

⁴ Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf Goodwill und andere Vermögenswerte.

⁶ IMF World Economic Outlook Update, April 2020.

Der Fokus der ersten Säule „Energieeffizienz“ liegt aktuell in der stetigen Umrüstung der Beleuchtung der Logistikimmobilien im Hafengebiet auf intelligente und sparsame LED-Systeme, um so den Energieverbrauch nachhaltig zu reduzieren.

Dazu wurden im Jahr 2019 bereits mehr als 45.000 Quadratmeter Hallenfläche auf LED umgerüstet. Bei der Umstellung wird nicht nur die wirtschaftliche Sicht betrachtet (Reduzierung des Stromverbrauchs um bis zu 60 % pro Jahr), sondern auch die mit der Umrüstung verbundenen positiven Effekte auf die Umwelt (signifikante Reduzierung der CO₂-Emissionen).

Im Fokus der zweiten Säule „dezentrale Energieversorgung“ steht auch weiterhin die Erprobung und Anwendung innovativer, dezentraler Technologien der Energiegewinnung. Nach der Installation von 200 Quadratmetern ultraleichter, flexibler, organischer Solarfolien auf einer Hallenfassade im Freihafen der Duisburger Hafen AG im Jahr 2018 plant duisport gemeinsam mit innogy die großflächige Installation dieser Solarfolien auf Dächern und Hallenfassaden im Duisburger Hafen mit dem Ziel, Flächen für die Energiegewinnung nutzbar zu machen, die für konventionelle Photovoltaik-Module nicht geeignet sind. Übergreifendes Ziel der dezentralen Energieversorgung von Logistikimmobilien ist es, den externen Strombedarf um mehr als 50 % zu reduzieren, zur weiteren Reduzierung der CO₂-Emissionen beizutragen und langfristig energieautarke Logistikimmobilien zu errichten.

Die dritte Säule „E-Mobility“ fokussiert sich nicht nur, wie der Name vermuten lässt, auf die stetige Elektrifizierung der Fahrzeugflotte der Duisburger Hafen AG und den damit einhergehenden Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur, sondern auch auf das Thema Landstrom für die Binnenschifffahrt und die damit verbundene Reduzierung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen der liegenden Binnenschifffahrt. Dafür hat der Duisburger Hafen Mitte des Jahres 2019 gemeinsam mit zwei Partnern sechs innovative und wasser-

dichte Landstromanschlüsse in Ruhrort in Betrieb genommen und nimmt damit eine Vorreiterrolle in diesem Bereich ein.

Der Fokus der vierten Säule „Green Fuels“ liegt weiterhin auf dem im Jahr 2017 ins Leben gerufenen Projekt „LeanDeR“, ein Verbundvorhaben zwischen den Partnern Duisburger Hafen AG, RWE Supply & Trading und der Universität Duisburg-Essen. Mitte des Jahres 2019 wurde mit dem Erhalt der Genehmigung und der anschließenden Inbetriebnahme einer mobilen LNG-Tankstelle ein weiterer Meilenstein im Projektverlauf genommen. Ziel ist es, durch das Projekt und die Projektergebnisse den ökonomischen und ökologischen Nutzen von LNG aufzuzeigen.

Neben den beschriebenen Projekten nimmt die laufende Optimierung der Logistikkonzepte, die kontinuierliche Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene bzw. das Binnenschiff verbunden mit dem Ausbau transkontinentaler Zugverbindungen zwischen Duisburg und China eine wichtige Rolle in den Nachhaltigkeitsbemühungen von duisport ein. Weiterhin ist die kontinuierliche Entwicklung brachliegender Industrieflächen zu modernen Logistikarealen („Brownfield Development“) ein wichtiger Bestandteil des Nachhaltigkeitskonzepts.

VI. ERKLÄRUNG GEMÄSS § 312 ABS. 3 AKTG

VI. ERKLÄRUNG GEMÄSS § 312 ABS. 3 AKTG

Unsere Gesellschaft hat bei den im Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften und Maßnahmen nach den Umständen, die uns im Zeitpunkt, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen oder die Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, bekannt waren, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten.

Duisburg, 14. Mai 2020

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Staake	Prof. Schlipköther	Bangen
(Vorsitzender)		

V. ERKLÄRUNG ZUR VERÖFFENTLICHUNG DER ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM CORPORATE GOVERNANCE KODEX UND ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Da die Duisburger Hafen AG ein Unternehmen in mittelbarem Besitz des Landes Nordrhein-Westfalen ist, fällt sie in den Anwendungsbereich des Public Corporate Governance Kodex des Landes Nordrhein-Westfalen. Der Corporate Governance-Bericht nebst Entsprechenserklärung bezüglich der Frauenquote nach § 289f Abs. 4 HGB wurde auf der Homepage der duisport-Gruppe unter **www.duisport.de/unternehmen/unser-management/** veröffentlicht.

Inhaltsverzeichnis

Jahresabschluss	102
Duisburger Hafen Konzern	102
Konzernbilanz	102
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	104
Entwicklung des Konzernanlagevermögens	106
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	110
Konzern-Kapitalflussrechnung	112
Duisburger Hafen Aktiengesellschaft	114
Bilanz	114
Gewinn- und Verlustrechnung	116
Anteilsbesitz	118
Entwicklung des Anlagevermögens	120
Konzernanhang und Anhang	122
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	150
Gesellschafter	154
 Bildnachweis und Quellenangaben	 156
 Impressum	 158
 Hafenplan	 159

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Konzernbilanz zum 31. Dezember 2019

Aktiva	31.12.2019	31.12.2018
	€	€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3.569.277,24	4.310.156,65
2. Geschäfts- oder Firmenwert	5.154.572,26	6.195.443,59
3. Geleistete Anzahlungen	336.139,20	591.889,46
	9.059.988,70	11.097.489,70
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten	233.818.140,87	221.801.849,87
2. Technische Anlagen und Maschinen	36.233.192,14	37.634.241,18
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	15.135.113,95	15.483.321,14
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	4.541.022,74	8.080.201,37
	289.727.469,70	282.999.613,56
III. Finanzanlagen		
1. Beteiligungen		
a) an assoziierten Unternehmen	3.582.796,72	3.402.906,06
b) sonstige	9.594.300,08	9.370.860,93
2. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7.064.207,93	5.390.745,09
3. Sonstige Ausleihungen	84.499,50	4.140,53
	20.325.804,23	18.168.652,61
	319.113.262,63	312.265.755,87
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.818.279,39	4.332.300,87
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	6.230.625,51	7.085.145,63
3. Fertige Erzeugnisse und Waren	1.048.018,46	1.167.833,88
4. Geleistete Anzahlungen	2.032,50	0,00
	11.098.955,86	12.585.280,38
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	46.333.923,46	42.613.714,40
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.775.570,52	270.065,65
3. Sonstige Vermögensgegenstände	5.242.742,12	4.740.760,25
	53.352.236,10	47.624.540,30
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	15.559.434,30	14.602.142,28
	80.010.626,26	74.811.962,96
C. Rechnungsabgrenzungsposten	498.331,89	394.078,01
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	0,00	26.537,04
	399.622.220,78	387.498.333,88

Passiva	31.12.2019	31.12.2018
	€	€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	46.020.000,00	46.020.000,00
II. Kapitalrücklage	1.533.875,64	1.533.875,64
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	67.725.557,35	60.039.885,33
2. Andere Gewinnrücklagen	29.340.858,16	27.720.817,13
	97.066.415,51	87.760.702,46
IV. Eigenkapitaldifferenz aus der Währungsumrechnung	4.743,75	-2.015,19
V. Konzernbilanzgewinn	11.525.473,98	11.880.226,62
VI. Nicht beherrschende Anteile	6.947.969,88	6.357.262,84
	163.098.478,76	153.550.052,37
B. Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung	58.870,80	30.234,37
C. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	0,00	46,00
D. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	8.539.930,00	8.371.279,29
2. Steuerrückstellungen	546.289,57	2.312.879,67
3. Sonstige Rückstellungen	40.849.100,63	38.618.066,65
	49.935.320,20	49.302.225,61
E. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	145.630.928,92	146.781.131,89
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1.665.227,81	772.402,50
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.796.343,97	14.145.851,51
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	13.849,91
5. Sonstige Verbindlichkeiten	10.709.104,48	8.602.036,77
	172.801.605,18	170.315.272,58
F. Rechnungsabgrenzungsposten	2.245.387,31	2.307.881,43
G. Passive latente Steuern	11.482.558,53	11.992.621,52
	399.622.220,78	387.498.333,88

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 2019

	31.12.2019	31.12.2018
	€	€
1. Umsatzerlöse	270.493.496,20	250.152.103,11
2. Verminderung (Vorjahr: Erhöhung) des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	-958.967,93	1.059.237,87
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	454.420,50	400.000,00
4. Sonstige betriebliche Erträge	7.123.261,57	5.841.788,40
	277.112.210,34	257.453.129,38
5. Materialaufwand	120.279.379,02	112.086.636,34
6. Personalaufwand	64.957.888,70	60.462.166,75
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	20.537.455,74	19.216.670,61
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	46.971.994,02	42.762.684,92
	252.746.717,48	234.528.158,62
9. Erträge aus Beteiligungen	30.000,00	1.164.187,29
10. Erträge aus assoziierten Unternehmen	895.341,57	342.054,39
11. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	234.749,33	314.932,17
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen	133.257,00	0,00
13. Zinsergebnis	-4.061.513,25	-3.563.076,45
	-3.034.679,35	-1.741.902,60
14. Ergebnis vor Steuern	21.330.813,51	21.183.068,16
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	6.289.737,66	8.151.112,29
16. Ergebnis nach Steuern	15.041.075,85	13.031.955,87
17. Sonstige Steuern	1.731.928,79	866.420,18
18. Konzernjahresüberschuss	13.309.147,06	12.165.535,69
19. Auf andere Gesellschafter entfallender Gewinn	-600.084,22	-331.000,00
20. Einstellungen in/Entnahmen aus andere(n) Gewinnrücklagen	-1.183.588,86	45.690,93
21. Konzernbilanzgewinn	11.525.473,98	11.880.226,62

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2019 – Teil 1/2

Anschaffungs- und Herstellungskosten							
	1.1.2019	Zugänge aus Veränderungen des Konsolidierungskreises	Zugänge	Abgänge	Währungs- umrechnungs- differenz	Umbuchungen	31.12.2019
	€	€	€	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände							
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	412.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	412.000,00
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	10.173.068,68	29.339,87	1.222.126,55	0,00	6,87	0,00	11.424.541,97
3. Geschäfts- oder Firmenwert	21.937.570,75	445.090,34	0,00	43.907,54	0,00	0,00	22.338.753,55
4. Geleistete Anzahlungen	591.889,46	0,00	0,00	255.750,26	0,00	0,00	336.139,20
	33.114.528,89	474.430,21	1.222.126,55	299.657,80	6,87	0,00	34.511.434,72
II. Sachanlagen							
1. Grundstücke und Bauten							
Grundstücke, Betriebs-, Verwaltungs- und Wohngebäude	317.786.181,94	91.671,00	15.534.126,74	533.595,37	0,00	4.888.515,12	337.766.899,43
Grundstücke mit Hafenbecken (Festwert)	30.411.395,06	0,00	226.865,51	0,00	0,00	1.495.000,00	32.133.260,57
Straßenbefestigungen	16.395.747,54	0,00	542.051,76	0,00	0,00	0,00	16.937.799,30
Eisenbahnbrücken, öffentliche Straßenbrücken und Hochwasserschutzanlagen	1.178.409,99	0,00	0,00	0,00	0,00	500.791,08	1.679.201,07
	365.771.734,53	91.671,00	16.303.044,01	533.595,37	0,00	6.884.306,20	388.517.160,37
2. Technische Anlagen und Maschinen							
Hafenbetriebsanlagen	44.487.769,05	0,00	1.179.045,36	331.318,63	0,00	0,00	45.335.495,78
Hafenbahnanlagen	36.086.429,99	0,00	179.040,51	23.372,00	0,00	0,00	36.242.098,50
	80.574.199,04	0,00	1.358.085,87	354.690,63	0,00	0,00	81.577.594,28
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	31.795.405,58	278.062,50	3.037.895,08	576.496,48	862,80	80.000,00	34.615.729,48
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8.080.201,37	0,00	3.433.777,57	8.650,00	0,00	-6.964.306,20	4.541.022,74
	486.221.540,52	369.733,50	24.132.802,53	1.473.432,48	862,80	0,00	509.251.506,87
III. Finanzanlagen							
1. Beteiligungen							
a) an assoziierten Unternehmen	3.406.010,12	0,00	354.147,68	41.000,00	0,00	0,00	3.719.157,80
b) sonstige	9.370.860,93	0,00	142.916,85	0,00	0,00	80.522,30	9.594.300,08
2. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8.719.777,06	0,00	503.985,15	0,00	0,00	-80.522,30	9.143.239,91
3. Sonstige Ausleihungen	4.140,53	1.857,56	82.702,43	4.201,02	0,00	0,00	84.499,50
	21.500.788,64	1.857,56	1.083.752,11	45.201,02	0,00	0,00	22.541.197,29
	540.836.858,05	846.021,27	26.438.681,19	1.818.291,30	869,67	0,00	566.304.138,88

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2019 – Teil 2/2

Kumulierte Abschreibungen							Buchwerte		
	1.1.2019	Zugänge aus Veränderungen des Konsolidierungskreises	Zugänge	Abgänge	Zuschrei- bungen	Währungs- umrechnungs- differenz	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018
	€	€	€	€	€	€	€	€	T€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände									
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	412.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	412.000,00	0,00	0
2. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	5.862.912,03	7.698,97	1.984.640,13	0,00	0,00	13,60	7.855.264,73	3.569.277,24	4.310
3. Geschäfts- oder Firmenwert	15.742.127,16	0,00	1.487.310,94	45.256,81	0,00	0,00	17.184.181,29	5.154.572,26	6.195
4. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	336.139,20	592
	22.017.039,19	7.698,97	3.471.951,07	45.256,81	0,00	13,60	25.451.446,02	9.059.988,70	11.097
II. Sachanlagen									
1. Grundstücke und Bauten									
Grundstücke, Betriebs-, Verwaltungs- und Wohngebäude	117.910.003,56	42.564,00	9.063.116,13	141.959,85	0,00	0,00	126.873.723,84	210.893.175,59	199.876
Grundstücke mit Hafenbecken (Festwert)	11.409.230,66	0,00	1.240.590,91	0,00	0,00	0,00	12.649.821,57	19.483.439,00	19.002
Straßenbefestigungen	13.088.195,83	0,00	517.894,75	0,00	0,00	0,00	13.606.090,58	3.331.708,72	3.308
Eisenbahnbrücken, öffentliche Straßenbrücken und Hochwasserschutzanlagen	1.562.454,59	0,00	6.928,92	0,00	0,00	0,00	1.569.383,51	109.817,56	-384
	143.969.884,64	42.564,00	10.828.530,71	141.959,85	0,00	0,00	154.699.019,50	233.818.140,87	221.802
2. Technische Anlagen und Maschinen									
Hafenbetriebsanlagen	26.322.393,19	0,00	1.715.205,55	284.525,45	0,00	0,00	27.753.073,29	17.582.422,49	18.165
Hafenbahnanlagen	16.617.564,67	0,00	997.136,19	23.372,00	0,00	0,00	17.591.328,86	18.650.769,64	19.469
	42.939.957,86	0,00	2.712.341,74	307.897,45	0,00	0,00	45.344.402,15	36.233.192,13	37.634
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung									
	16.312.084,45	138.601,00	3.524.632,22	494.724,32	0,00	22,18	19.480.615,53	15.135.113,95	15.484
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau									
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.541.022,74	8.080
	203.221.926,95	181.165,00	17.065.504,67	944.581,62	0,00	22,18	219.524.037,18	289.727.469,69	283.000
III. Finanzanlagen									
1. Beteiligungen									
a) an assoziierten Unternehmen	3.104,07	0,00	133.257,00	0,00	0,00	0,00	136.361,07	3.582.796,73	3.403
b) sonstige	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9.594.300,08	9.371
2. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht									
	3.329.031,98	0,00	0,00	0,00	1.250.000,00	0,00	2.079.031,98	7.064.207,93	5.391
3. Sonstige Ausleihungen									
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	84.499,50	4
	3.332.136,05	0,00	133.257,00	0,00	1.250.000,00	0,00	2.215.393,05	20.325.804,24	18.169
	228.571.102,19	188.863,97	20.670.712,74	989.838,43	1.250.000,00	35,78	247.190.876,25	319.113.262,63	312.266

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Entwicklung des Konzerneigenkapitals für 2019

Eigenkapital des Mutterunternehmens								Nicht beherrschende Anteile			Konzerneigenkapital
	Rücklagen				Eigenkapital-differenz aus Währungs-umrechnung	Konzernjahres-überschuss, der dem Mutterunternehmen zuzurechnen ist	Summe	Nicht beherrschende Anteile vor Jahresergebnis	Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Gewinne/Verluste	Summe	
	Gezeichnetes Kapital (Stammaktien)	Kapital-rücklage	Gesetzliche Rücklage	Andere Gewinn-rücklagen							
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
31.12.2017	46.020.000,00	1.533.875,64	54.180.110,97	28.294.971,94	3.037,13	10.059.207,66	140.091.203,34	4.265.308,97	1.767.507,62	6.032.816,59	146.124.019,93
Änderungen des Konsolidierungskreises	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Übrige Veränderungen	0,00	0,00	5.859.774,36	-574.154,81	-5.052,32	-5.859.207,66	-578.640,43	0,00	-6.553,75	-6.553,75	-585.194,18
	0,00	0,00	5.859.774,36	-574.154,81	-5.052,32	-5.859.207,66	-578.640,43	0,00	-6.553,75	-6.553,75	-585.194,18
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11.880.226,62	11.880.226,62	0,00	331.000,00	331.000,00	12.211.226,62
Dividendenzahlung	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-4.200.000,00	-4.200.000,00	0,00	0,00	0,00	-4.200.000,00
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	5.859.774,36	-574.154,81	-5.052,32	1.821.018,96	7.101.586,19	0,00	324.446,25	324.446,25	7.426.032,44
31.12.2018	46.020.000,00	1.533.875,64	60.039.885,33	27.720.817,13	-2.015,19	11.880.226,62	147.192.789,53	4.265.308,97	2.091.953,87	6.357.262,84	153.550.052,37
Änderungen des Konsolidierungskreises	0,00	0,00	0,00	310.403,42	0,00	0,00	310.403,42	28.155,45	-37.532,64	-9.377,19	301.026,23
Übrige Veränderungen	0,00	0,00	7.685.672,02	1.309.637,61	6.758,94	-7.680.226,62	1.321.841,95	0,00	0,00	0,00	1.321.841,95
	0,00	0,00	7.685.672,02	1.620.041,03	6.758,94	-7.680.226,62	1.632.245,37	28.155,45	-37.532,64	-9.377,19	1.622.868,18
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11.525.473,99	11.525.473,99	0,00	600.084,22	600.084,22	12.125.558,21
Dividendenzahlung	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-4.200.000,00	-4.200.000,00	0,00	0,00	0,00	-4.200.000,00
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	7.685.672,02	1.620.041,03	6.758,94	-354.752,63	8.957.719,36	28.155,45	562.551,58	590.707,03	9.548.426,39
31.12.2019	46.020.000,00	1.533.875,64	67.725.557,35	29.340.858,16	4.743,75	11.525.473,99	156.150.508,89	4.293.464,42	2.654.505,45	6.947.969,87	163.098.478,76

Vom Konzernjahresüberschuss unterliegt ein Betrag in Höhe von 736 TEUR einer gesetzlichen Ausschüttungssperre.

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Konzern-Kapitalflussrechnung für 2019

	2019	2018
	T€	T€
I. Geschäftstätigkeit		
1 Periodenergebnis (Konzernjahresüberschuss einschließlich Ergebnisanteilen anderer Gesellschafter)	13.309	12.166
2 +/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	19.421	19.217
3 +/- Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	633	-3.126
4 +/- Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	1.560	-823
5 -/+ Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	1.729	-10.459
6 +/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-704	-1.427
7 -/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-1.172	-484
8 +/- Zinsaufwendungen/Zinserträge	3.827	3.248
9 - Sonstige Beteiligungserträge	-925	-686
10 +/- Ertragsteueraufwand/-ertrag	6.290	8.151
11 -/+ Ertragsteuerzahlungen	-7.821	-7.866
12 = Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	36.147	17.911
II. Investitionstätigkeit		
13 + Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens	256	170
14 - Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-1.151	-936
15 + Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	2.034	1.743
16 - Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-24.174	-20.364
17 + Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	0	572
18 - Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-482	-1.323
19 + Einzahlungen aus Abgängen aus dem Konsolidierungskreis	29	6.596
20 + Einzahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition	0	-4.839
21 - Auszahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition	0	0
22 + Erhaltene Zinsen	331	457
23 + Erhaltene Dividenden	0	820
24 = Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-23.157	-17.104

	2019	2018
	T€	T€
III. Finanzierungstätigkeit		
25 + Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten	14.469	21.357
26 - Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten	-17.239	-11.250
27 + Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen	326	1.301
28 - Gezahlte Zinsen	-4.157	-4.277
29 - Gezahlte Dividenden an Gesellschafter des Mutterunternehmens	-4.200	-4.200
30 - Gezahlte Dividenden an andere Gesellschafter	0	0
31 = Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-10.801	2.931
32 Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Summe 12, 24, 31)	2.189	3.738
33 +/- Wechselkurs- und bewertungsbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	5	-7
34 +/- Konsolidierungskreisbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	69	-3.003
Liquide Mittel zum Jahresanfang	14.602	12.347
Kontokorrentverbindlichkeiten zum Jahresanfang	1.671	144
35 + Finanzmittelfonds zum Anfang der Periode	12.931	12.203
Liquide Mittel am Ende der Periode	15.559	14.602
Kontokorrentverbindlichkeiten am Ende der Periode	365	1.671
36 Finanzmittelfonds zum Ende der Periode	15.194	12.931

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Bilanz zum 31. Dezember 2019

Aktiva	31.12.2019	31.12.2018
	€	€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.225.803,14	769.226,49
2. Geleistete Anzahlungen	336.139,20	591.889,46
	1.561.942,34	1.361.115,95
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten	79.394.409,40	73.171.513,31
2. Technische Anlagen und Maschinen	8.178.926,45	7.901.077,71
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.522.544,55	1.969.037,80
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.115.667,06	2.161.094,22
	92.211.547,46	85.202.723,04
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	55.613.510,95	56.116.254,63
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	123.732.943,71	119.115.736,52
3. Beteiligungen	11.960.572,32	11.101.260,11
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7.616.248,62	6.501.461,85
5. Wertpapiere des Anlagevermögens	0,00	7.702,37
6. Sonstige Ausleihungen	0,00	313,71
	198.923.275,60	192.842.729,19
	292.696.765,40	279.406.568,18
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	11.076,48	8.005,98
2. Unfertige Leistungen	1.260.494,34	595.363,10
3. Fertige Erzeugnisse und Waren	8.584,42	3.084,42
	1.280.155,24	606.453,50
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	757.008,35	561.926,53
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	14.983.358,37	17.701.201,64
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.436.404,52	752.165,42
4. Sonstige Vermögensgegenstände	379.108,59	541.478,02
	17.555.879,83	19.556.771,61
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	8.936.657,85	10.448.279,08
	27.772.692,92	30.611.504,19
C. Rechnungsabgrenzungsposten	174.314,27	138.024,84
	320.643.772,59	310.156.097,21

Passiva	31.12.2019	31.12.2018
	€	€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	46.020.000,00	46.020.000,00
II. Kapitalrücklage	1.533.875,64	1.533.875,64
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	67.608.301,48	59.928.074,86
2. Andere Gewinnrücklagen	1.137.072,03	1.137.072,03
IV. Bilanzgewinn	11.525.473,98	11.880.226,62
	127.824.723,13	120.499.249,15
B. Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß § 6b EStG	19.376.397,00	19.437.823,38
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	8.539.930,00	8.087.771,00
2. Steuerrückstellungen	373.533,68	1.650.530,85
3. Sonstige Rückstellungen	14.388.507,87	16.716.254,76
	23.301.971,55	26.454.556,61
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	137.779.751,89	135.073.903,83
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.525.930,60	2.040.383,51
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6.090.773,47	4.751.858,98
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	83.633,27
5. Sonstige Verbindlichkeiten	3.461.558,82	1.762.980,07
	149.858.014,78	143.712.759,66
E. Rechnungsabgrenzungsposten	282.666,13	51.708,41
	320.643.772,59	310.156.097,21

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Gewinn- und Verlustrechnung für 2019

	2019	2018
	€	€
1. Umsatzerlöse	45.865.418,49	43.147.094,87
2. Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen	665.131,24	595.363,10
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	4.420,50	0,00
4. Sonstige betriebliche Erträge	4.197.450,44	3.172.961,41
	50.732.420,67	46.915.419,38
5. Materialaufwand	5.440.950,83	4.035.929,61
6. Personalaufwand	17.923.882,36	18.668.949,40
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	6.317.787,21	4.442.037,38
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	17.368.165,10	17.390.799,31
	47.050.785,50	44.537.715,70
9. Beteiligungsergebnis	10.372.221,13	14.558.269,41
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	7.067.800,89	6.964.385,88
11. Zinsergebnis	-2.991.679,11	-3.471.452,65
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	848.438,95	0,00
	13.599.903,96	18.051.202,64
13. Ergebnis vor Steuern	17.281.539,13	20.428.906,32
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	4.948.551,71	7.836.389,50
15. Ergebnis nach Steuern	12.332.987,42	12.592.516,82
16. Sonstige Steuern	807.513,44	712.290,20
17. Jahresüberschuss = Bilanzgewinn	11.525.473,98	11.880.226,62

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Anteilsbesitz zum 31. Dezember 2019

Anlage C zum Konzernanhang / 1

1. Konsolidierungskreis

Name und Sitz der Gesellschaft	Konsoli- dierungs- status ¹	Anteil am Kapital %	Eigen- kapital in T€
Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg			
Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH, Duisburg ^{2, 3}	V	100	21.767
duisport agency GmbH, Duisburg ^{2, 3}	V	100	260
dfl duisport facility logistics GmbH, Duisburg ^{2, 3}	V	100	172
duisport rail GmbH, Duisburg ^{2, 3}	V	100	100
LOGPORT Logistic-Center Duisburg GmbH, Duisburg	V	100	859
Grundstücksgesellschaft Südhafen mbH, Duisburg	V	100	1.810
duisport consult GmbH, Duisburg	V	100	1.108
Navigare Stauerei- und Speditions GmbH, Duisburg	V	100	854
startport GmbH, Duisburg	V	100	17
Bohnen Logistik GmbH & Co. KG, Niederkrüchten	V	100	364
RBL Reiner Bohnen Logistik GmbH, Niederkrüchten	V	100	808
BVG Verwaltungs-GmbH, Niederkrüchten	V	100	33
dpl Chemnitz GmbH, Chemnitz ^{2, 3}	V	90	4.595
duisport packing logistics India Pvt. Ltd., Pune/Indien	V	88	–202
Duisport Agency Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	V	85	–138
duisport packing logistics GmbH, Duisburg	V	74,9	16.000
dpl International N.V., Antwerpen/Belgien	V	74,9	239
duisport industrial packing service (Wuxi) Co., Ltd., Wuxi/China	V	74,9	498
dpl Weinzierl Verpackungen GmbH, Sinzing	V	66,67	3.405
Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG, Sinzing	V	66,67	1.240
Weinzierl Beteiligungs-GmbH, Sinzing	V	66,67	42
Hafen Duisburg/Amsterdam Beteiligungsgesellschaft mbH, Duisburg	V	66	50
Umschlag Terminal Marl GmbH & Co. KG, Marl ⁴	V	50	363
Umschlag Terminal Marl Verwaltungs-GmbH, Marl ⁴	V	50	26
BREEZE Industrial Packing GmbH, Hamburg	V	50	484
MASSLOG GmbH, Duisburg	Q	50	1.066
logport ruhr GmbH, Duisburg	Q	50	3.986
dev.log GmbH, Niederkassel	Q	50	644
Emballages Industriels, Logistique & Services SAS, Erstein/Frankreich	Q	50	599

¹ Die mit V gekennzeichneten Gesellschaften werden im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss einbezogen.
Die mit Q gekennzeichneten Gesellschaften werden quotaal in den Konzernabschluss einbezogen.
Die mit N gekennzeichneten Gesellschaften wurden wegen untergeordneter Bedeutung gemäß § 311 Abs. 2 HGB zu Anschaffungskosten bilanziert.
² Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag.
³ Die Gesellschaft nimmt die Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch.
⁴ Beherrschender Einfluss gem. § 290 Abs. 2 HGB.

Anlage C zum Konzernanhang / 2

2. Assoziierte Unternehmen

Name und Sitz der Gesellschaft	Konsoli- dierungs- status ⁵	Anteil am Kapital %	Eigen- kapital in T€
Railport Terminal İşletmeleri A.Ş., Kocaeli/Türkei	N	33	9
Heavylift Terminal Duisburg GmbH, Duisburg	E	34,56	–329
Duisburg Gateway Terminal GmbH in Gründung, Duisburg	N	30	495
DIG Duisburger Infrastrukturgesellschaft mbH, Duisburg	N	24,9	95
Distri Rail B.V., Rhoon/Niederlande	E	24,9	111
DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg	E	24	6.938
Duisburg Trimodal Terminal GmbH, Duisburg	N	20	1.132

3. Übrige Anteile

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital %	Eigen- kapital in T€
Antwerp Gateway N.V., Antwerpen/Belgien	10	44.039
Great Stone Industrial- und Logistik Park, Minsk/Weißrussland	0,66	115.669

⁵ Die mit E gekennzeichneten Gesellschaften wurden at equity in den Konzernabschluss einbezogen.
Die mit N gekennzeichneten Beteiligungen wurden wegen untergeordneter Bedeutung gemäß § 311 Abs. 2 HGB zu Anschaffungskosten bilanziert.

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Entwicklung des Anlagevermögens 2019

Anschaffungs- und Herstellungskosten						Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte	
	1.1.2019	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2019	1.1.2019	Zugänge	Abgänge	Zuschreibungen	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	T€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3.660.093,49	577.711,10	16.836,30	436.489,46	4.657.457,75	2.890.867,00	540.787,61	0,00	0,00	3.431.654,61	1.225.803,14	769
2. Geleistete Anzahlungen	591.889,46	180.739,20	0,00	–436.489,46	336.139,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	336.139,20	592
	4.251.982,95	758.450,30	16.836,30	0,00	4.993.596,95	2.890.867,00	540.787,61	0,00	0,00	3.431.654,61	1.561.942,34	1.361
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke und Bauten												
Grundstücke, Betriebs-, Verwaltungs- und Wohngebäude	120.253.804,46	9.341.652,83	414.516,64	2.329,30	129.183.269,95	63.230.162,93	3.535.983,77	76.528,07	0,00	66.689.618,63	62.493.651,32	57.024
Grundstücke mit Hafenbecken (Festwert)	18.483.870,59	131.465,42	0,00	1.495.000,00	20.110.336,01	3.743.693,81	813.232,71	0,00	0,00	4.556.926,52	15.553.409,49	14.740
Straßenbefestigungen	11.161.800,58	154.886,76	0,00	0,00	11.316.687,34	9.771.387,83	211.790,25	0,00	0,00	9.983.178,08	1.333.509,26	1.390
Eisenbahnbrücken, öffentliche Straßenbrücken und Hochwasserschutzanlagen	1.537.036,84	0,00	0,00	0,00	1.537.036,84	1.519.754,59	3.442,92	0,00	0,00	1.523.197,51	13.839,33	17
2. Technische Anlagen und Maschinen												
Hafenbetriebsanlagen	19.601.872,09	840.575,86	0,00	17.879,00	20.460.326,95	16.457.210,35	471.326,91	0,00	0,00	16.928.537,26	3.531.789,69	3.145
Hafenbahnanlagen	8.895.809,06	33.832,72	0,00	0,00	8.929.641,78	4.139.393,09	143.111,93	0,00	0,00	4.282.505,02	4.647.136,76	4.756
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	8.110.096,23	1.160.806,76	20.095,56	0,00	9.250.807,43	6.141.058,43	598.111,11	10.906,66	0,00	6.728.262,88	2.522.544,55	1.969
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.161.094,22	1.503.491,14	33.710,00	–1.515.208,30	2.115.667,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.115.667,06	2.161
	190.205.384,07	13.166.711,49	468.322,20	0,00	202.903.773,36	105.002.661,03	5.776.999,60	87.434,73	0,00	110.692.225,90	92.211.547,46	85.203
III. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	56.116.254,63	10.000,00	210.000,00	92.985,00	56.009.239,63	0,00	395.728,68	0,00	0,00	395.728,68	55.613.510,95	56.116
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	119.115.736,52	4.807.291,59	254.576,74	340.000,00	124.008.451,37	0,00	275.507,66	0,00	0,00	275.507,66	123.732.943,71	119.116
3. Beteiligungen	11.101.260,11	948.977,52	0,00	–12.462,70	12.037.774,93	0,00	77.202,61	0,00	0,00	77.202,61	11.960.572,32	11.101
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10.291.041,47	385.309,07	0,00	–420.522,30	10.255.828,24	3.789.579,62	100.000,00	0,00	1.250.000,00	2.639.579,62	7.616.248,62	6.501
5. Wertpapiere des Anlagevermögens	7.702,37	0,00	7.702,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8
6. Sonstige Ausleihungen	313,71	0,00	313,71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0
	196.632.308,81	6.151.578,18	472.592,82	0,00	202.311.294,17	3.789.579,62	848.438,95	0,00	1.250.000,00	3.388.018,57	198.923.275,60	192.843
	391.089.675,83	20.076.739,97	957.751,32	0,00	410.208.664,48	111.683.107,65	7.166.226,16	87.434,73	1.250.000,00	117.511.899,08	292.696.765,40	279.407

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg – Konzernanhang und Anhang für 2019

Sitz der Duisburger Hafen AG (duisport) ist Duisburg. Die Gesellschaft ist unter der Nummer HRB 180 im Register des Amtsgerichts Duisburg eingetragen.

Die Duisburger Hafen AG stellt mit ihren Tochtergesellschaften zum 31. Dezember 2019 gemäß § 290 HGB einen Konzernabschluss und einen Konzernlagebericht auf. Der Konzernabschluss wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches sowie den ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes und für den kleinsten Kreis der Unternehmen aufgestellt.

Das Tochterunternehmen duisport packing logistics GmbH verzichtet auf die Aufstellung eines Teilkonzernabschlusses und macht damit von den Befreiungsvoraussetzungen des § 291 HGB Gebrauch.

Die Duisburger Hafen AG macht als Muttergesellschaft von ihrem Wahlrecht nach § 298 Abs. 2 HGB Gebrauch, Anhang und Konzernanhang zusammenzufassen.

Der Jahresabschluss wurde auf der Grundlage des Handelsgesetzbuches in der zum 31. Dezember 2019 anzuwendenden Fassung sowie den ergänzenden Bestimmungen des AktG und der Satzung erstellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Zum 31. Dezember 2019 werden neben der Duisburger Hafen AG insgesamt 25 (Vorjahr: 24) Tochterunternehmen im Rahmen der Vollkonsolidierung und 4 Tochterunternehmen (Vorjahr: 4) im Rahmen der Quotenkonsolidierung in den Konzernabschluss einbezogen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen vollkonsolidierten Tochterunternehmen sowie die quotaleinbezogenen Gemeinschaftsunternehmen bilanzieren zum 31. Dezember.

Die Duisburger Hafen AG und ihre Tochterunternehmen werden in den Konzernabschluss der Beteiligungsgesellschaft des Landes Nordrhein-Westfalen mbH, Düsseldorf, einbezogen, die den Konzernabschluss für den größten Kreis der Unternehmen aufstellt. Dieser wird im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Um die Übersichtlichkeit der Darstellung zu verbessern, werden die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten und davon Vermerke im Konzernanhang und Anhang gemacht. Ferner werden einzelne Posten der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Diese Posten werden im Konzernanhang und Anhang gesondert erläutert.

I. KONSOLIDIERUNGSKREIS

Gesellschaft	Kapitalanteil %	Eigenkapital in T€
Vollkonsolidierte Gesellschaften		
Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH, Duisburg (HDR)	100	21.767
duisport agency GmbH, Duisburg (dpa)	100	260
dfl duisport facility logistics GmbH, Duisburg (dfl)	100	172
duisport rail GmbH, Duisburg (dpr)	100	100
LOGPORT Logistic-Center Duisburg GmbH, Duisburg (LOGPORT)	100	857
Grundstücksgesellschaft Südhafen mbH, Duisburg (Südhafen)	100	1.810
duisport consult GmbH, Duisburg (dpc)	100	1.108
Navigare Stauerei- und Speditions GmbH, Duisburg (Navigare)	100	854
startport GmbH, Duisburg (startport)	100	17
Bohnen Logistik GmbH & Co. KG, Niederkrüchten (BL)	100	364
RBL Reiner Bohnen Logistik GmbH, Niederkrüchten (RBL)	100	808
BVG Verwaltungs GmbH, Niederkrüchten (BVG)	100	33
dpl Chemnitz GmbH, Chemnitz (dpl Chemnitz)	90	4.595
duisport packing logistics India Pvt. Ltd., Pune/Indien (dpl India)	88	-202
Duisport Agency Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen (dpa Polska)	85	-138
duisport packing logistics GmbH, Duisburg (dpl GmbH)	74,9	16.000
dpl International N.V., Antwerpen/Belgien (dpl International)	74,9	239
duisport industrial packing service (Wuxi) Co. Ltd., Wuxi/China (dpl China)	74,9	498
dpl Weinzierl Verpackungen GmbH, Sinzing (dpl WZ)	66,7	3.405
Weinzierl Beteiligungs-GmbH, Sinzing (Weinzierl Beteiligung)	66,7	42
Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG, Sinzing (HWF)	66,7	1.240
Hafen Duisburg/Amsterdam Beteiligungsgesellschaft mbH, Duisburg (HDA)	66	50
Umschlag Terminal Marl GmbH & Co. KG, Marl (UTM GmbH & Co. KG)*	50	363
Umschlag Terminal Marl Verwaltungs-GmbH, Marl (UTM Verw.)*	50	26
BREEZE Industrial Packing GmbH, Hamburg (BREEZE)*	50	484
Quotal einbezogene Gesellschaften		
logport ruhr GmbH, Duisburg (lpr)	50	3.986
dev.log GmbH, Niederkassel (dev.log)	50	644
MASSLOG GmbH, Duisburg (MASSLOG)	50	1.066
Emballages Industriels, Logistique & Services SAS, Erstein/Frankreich (EILS)	50	599
At equity einbezogene Gesellschaften		
Heavylift Terminal Duisburg GmbH, Duisburg (HTD)	34,56	-329
DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg (DIT)	24	6.938
Distri Rail B.V., Rhoon/Niederlande (DistriRail)	24,9	111
DIG Duisburger Infrastrukturgesellschaft mbH, Duisburg (DIG)	24	95

* Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag.

Eine Gesamtaufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 Nr. 11 HGB und § 313 Abs. 2 HGB ist in Anlage C zum Anhang dargestellt und wird im Bundesanzeiger elektronisch veröffentlicht.

Mit Wirkung zum 31. Dezember 2019 hat die Duisburger Hafen AG ihre Anteile an der IPS Integrated Projekt Services GmbH veräußert. Die Gesellschaft wurde demnach zum 31. Dezember 2019 entkonsolidiert.

Mit Wirkung zum 1. Februar 2019 hat die Duisburger Hafen AG die Anteile an der Duisport Agency Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen, erworben.

Mit Wirkung ab dem 1. Januar 2019 wurde die Gesellschaft BREEZE Industrial Packing GmbH im Rahmen der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der duisport einbezogen.

Drei weitere inländische Unternehmen sowie ein ausländisches Unternehmen, auf deren Finanz- und Geschäftspolitik aufgrund eines Stimmrechtsanteils zwischen 20 % und 50 % ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann, werden aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung gemäß § 312 HGB nicht in den Konzernabschluss einbezogen.

Seit dem 20. Dezember 2012 hält die Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH 99,9 % der Anteile an der MOLANKA Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Duisport KG, Düsseldorf. Hierbei handelt es sich um eine Objektgesellschaft, die nicht in den Konzernabschluss der duisport einbezogen wird, da weder die Voraussetzungen der § 290 Abs. 1 HGB i. V. m. Abs. 2 Nr. 1–3 noch die der Nr. 4 HGB gegeben sind. Die Gesellschaft weist zum 31. Dezember 2019 ein Eigenkapital von 1.292 TEUR sowie einen Jahresüberschuss von 295 TEUR aus.

II. KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

Die Kapitalkonsolidierung für Tochterunternehmen oder zugekaufte Kapitalanteile, die vor dem 1. Januar 2010 erstmals konsolidiert wurden, ist nach der Buchwertmethode auf Grundlage der Wertansätze zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung des Tochterunternehmens in den Konzernabschluss vorgenommen worden. Hierbei entstandene aktive Unterschiedsbeträge wurden gemäß § 309 Abs. 1 Satz 3 HGB a.F. mit den Gewinnrücklagen verrechnet.

Die Kapitalkonsolidierung für Gesellschaften oder für zugekaufte Kapitalanteile, die nach dem 1. Januar 2010 erstmals konsolidiert wurden, wurde nach der Neubewertungsmethode zum Erwerbszeitpunkt vorgenommen. Die zu aktivierenden Beträge wurden dabei so weit wie möglich den betreffenden Aktivposten zugeordnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäfts- oder Firmenwert aktiviert und über seine voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Die Konsolidierung von Gemeinschaftsunternehmen erfolgt nach denselben Grundsätzen.

Im Rahmen der Erstkonsolidierung der Bohnen-Gruppe wurden im Rahmen einer Kaufpreisallokation stille Reserven ermittelt und den erworbenen Vermögensgegenständen unter Berücksichtigung latenter Steuern zugeordnet. Der verbleibende Unterschiedsbetrag in Höhe von 2.398 TEUR wurde als Firmenwert aktiviert und wird über seine voraussichtliche Nutzungsdauer von zehn Jahren abgeschrieben.

Aus der Erstkonsolidierung im Jahr 2013 der dpl Weinzierl Verpackungen GmbH (ehemals Weinzierl Verpackungen GmbH) resultiert ein aktiver Unterschiedsbetrag in Höhe von 253 TEUR und aus der Erstkonsolidierung der Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG ein aktiver Unterschiedsbetrag von 791 TEUR. Im Rahmen vertraglich festgelegter Kaufpreisanpassungen wurde der Unterschiedsbetrag der dpl Weinzierl Verpackungen GmbH auf 424 TEUR erhöht und der Unterschiedsbetrag der Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG auf 629 TEUR reduziert. Weitere Unterschiedsbeträge resultieren in Höhe von 66 TEUR aus

der Erstkonsolidierung der duisport packing logistics India Pvt Ltd. im Jahr 2013 sowie aus der Erstkonsolidierung der BREEZE Industrial Packing GmbH im Jahr 2015 in Höhe von 320 TEUR. Die Unterschiedsbeträge werden jeweils über einen Zeitraum von fünf Jahren abgeschrieben.

Die Duisburger Hafen AG hält 34,56 % der Anteile an der Heavylift Terminal Duisburg GmbH, Duisburg. Die Gesellschaft wird at equity in den Konzernabschluss einbezogen. Gemäß § 312 Abs. 1 HGB beläuft sich der Unterschiedsbetrag zwischen Beteiligungsbuchwert und dem anteiligen Eigenkapital auf 33 TEUR.

Im Geschäftsjahr hat duisport weitere 21 % der Anteile an der Emballages Industriels, Logistique & Service SAS, Erstein/Frankreich, erworben und hält somit 50 % der Anteile. Die Gesellschaft wird seit dem 1. März 2019 quotaal in den Konzernabschluss einbezogen. Der Unterschiedsbetrag aus der Aufstockung beträgt 405 TEUR und wird über einen Zeitraum von fünf Jahren abgeschrieben.

Der Unterschiedsbetrag der at equity in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaft DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg, gemäß § 312 Abs. 1 HGB beläuft sich auf 289 TEUR.

Der Unterschiedsbetrag gemäß § 312 Abs. 1 HGB der at equity in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaft Distri Rail B.V., Rhoon/Niederlande, beträgt 504 TEUR.

Passive Unterschiedsbeträge aus der Kapitalkonsolidierung werden gesondert nach dem Eigenkapital ausgewiesen. Mit dem im Geschäftsjahr 2008 in das Eigenkapital eingestellten Unterschiedsbetrag aus dem Erwerb der dpl International in Höhe von 68 TEUR wurde in 2009 die Kaufpreiszahlung von 63 TEUR verrechnet, so dass ein passivischer Unterschiedsbetrag von 5 TEUR verbleibt. Der passive Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung der UTM Verw. beträgt 1 TEUR. Ein weiterer passiver Unterschiedsbetrag in Höhe von 9 TEUR resultiert aus der Erstkonsolidierung der Weinzierl Beteiligungs-GmbH in 2015 sowie aus der Erstkonsolidierung der dpl Weinzierl Verpackungen GmbH in Höhe von 15 TEUR. Aus der Erstkonsolidierung der Duis-

port Agency Polska wurde ein passiver Unterschiedsbetrag von 29 TEUR berücksichtigt.

Umsätze, Aufwendungen und Erträge sowie bestehende Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen konsolidierten Tochterunternehmen sind im Konzernabschluss eliminiert. Gleiches gilt für den steuerlichen Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß § 6b EStG sowie die steuerlichen Sonderabschreibungen gemäß § 6b EStG.

Auf Konsolidierungsbuchungen, die zu Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Wertansätzen der Vermögensgegenstände, Schulden oder Rechnungsabgrenzungsposten und deren steuerlichen Wertansätzen führen, wurden latente Steuern gebildet. Diese wurden mit einem Konzernsteuersatz von 34,2 % berechnet.

Für Anteile am Reinvermögen sowie am Nettoergebnis der einbezogenen Tochterunternehmen HDA, UTM GmbH & Co. KG, UTM Verw., dpl India, dpa Polska, dpl China, dpl International, dpl GmbH, dpl Chemnitz, Weinzierl Beteiligung, dpl WZ Verp., BREEZE und HWF, die nicht dem Mutterunternehmen oder einem anderen einbezogenen Unternehmen zuzurechnen sind, wird ein entsprechender Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter als „nicht beherrschende Anteile“ innerhalb des Eigenkapitals gebildet. Dieser wird grundsätzlich an den erfolgswirksamen Konsolidierungsmaßnahmen beteiligt.

Der Bilanzgewinn wird im Konzernabschluss in gleicher Höhe wie im Jahresabschluss des Mutterunternehmens ausgewiesen. Hierzu wurden die Bilanzergebnisse der Tochterunternehmen und sonstige Konsolidierungsmaßnahmen mit den Gewinnrücklagen des Konzerns verrechnet. Hieraus ergibt sich im Geschäftsjahr eine Erhöhung der Konzernrücklagen in Höhe von 1.184 TEUR.

Die Bewertung der vier at equity in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften erfolgt nach der Equity-Methode gemäß § 312 HGB durch Gegenüberstellung von Beteiligungsbuchwert und anteiligem Eigenkapital der jeweiligen Gesellschaft. Die Kapitalaufrechnung erfolgte nach der Buchwertmethode zum Stichtag des Anteilerwerbs.

III. BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN UND DEREN ÄNDERUNGEN

Die zu konsolidierenden Abschlüsse der Duisburger Hafen AG als Muttergesellschaft und der einbezogenen Tochtergesellschaften werden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsregeln aufgestellt, welche stetig angewendet wurden. Im Rahmen der Abschlussprüfung wurden die Jahresabschlüsse der voll und quotal konsolidierten Gesellschaften geprüft und uneingeschränkt testiert.

Die **immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens** und die **Sachanlagen** sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger und außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet. Erhaltene Investitionszuschüsse werden berücksichtigt, indem die Anschaffungs- oder Herstellungskosten des entsprechenden Vermögensgegenstandes um den Betrag des Zuschusses gekürzt werden.

Die planmäßigen Abschreibungen der Geschäfts- oder Firmenwerte, die aus dem Erwerb des Geschäftsbetriebes der heutigen dpl GmbH und dpl Chemnitz via Asset Deal resultieren, erfolgen aufgrund der Schätzung in Bezug auf die Dauerhaftigkeit der übernommenen Geschäftsbeziehungen linear über 15 Jahre.

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Erstkonsolidierung der BREEZE und der Navigare werden linear über fünf Jahre abgeschrieben. Diese erwartete wirtschaftliche Nutzungsdauer entspricht den erworbenen Produktionstechnologien und spiegelt die Ertragsaussichten der übernommenen Kundenbeziehungen wider. Die sonstigen immateriellen Vermögensgegenstände werden ebenfalls über fünf Jahre linear abgeschrieben.

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Erstkonsolidierung der Bohnen-Gruppe werden linear über zehn Jahre abgeschrieben.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear unter Berücksichtigung der voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer. Daneben wurden im Jahresabschluss in

den Vorjahren Übertragungen nach den steuerlichen Vorschriften gemäß § 6b EStG vorgenommen, die, soweit sie auf Grund und Boden entfallen, passivisch im Sonderposten mit Rücklageanteil ausgewiesen sind und bei Gebäuden aktivisch gekürzt wurden. Im Konzernabschluss werden die Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß § 6b EStG sowie die steuerlichen Abschreibungen eliminiert.

Bei den Sachanlagen wurden die folgenden betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

	Jahre
Bauten	bis zu 50
Technische Anlagen und Maschinen	5 bis 18
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 12

Selbst hergestellte Sachanlagen werden zu Herstellungskosten gemäß § 255 Abs. 2 Satz 1 und 2 HGB aktiviert und planmäßig linear über ihre voraussichtliche Nutzungsdauer sowie bei Vorliegen einer voraussichtlich dauernden Wertminderung außerplanmäßig abgeschrieben.

Vermögensgegenstände mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis zu einem Netto-Einzelwert von 800,00 EUR (Geringwertige Wirtschaftsgüter) sind im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben bzw. als Aufwand erfasst worden. Für geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten zwischen 251,00 EUR und 800,00 EUR wurde ein Sammelposten für Anschaffungen bis zum Ende des Geschäftsjahres 2017 gebildet; dieser wird über einen Zeitraum von fünf Jahren erfolgswirksam aufgelöst. Vermögensgegenstände mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten zwischen 801,00 EUR und 1.000,00 EUR werden entsprechend ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer abgeschrieben.

Die Hafenbecken einschließlich Uferbefestigungen sowie der Hafenbahn-Oberbau unterliegen in ihrer Größe, ihrem Wert und ihrer Struktur im rechtsrheinischen Hafenbereich nur geringen Veränderungen und sind daher zu Festwerten angesetzt.

Die **Finanzanlagen** werden zu Anschaffungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips bei dauernden Wertminderungen bewertet. Die **Beteiligungen** und die verzinslichen **Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, sind mit den Nennwerten abzüglich Einzelwertberichtigungen angesetzt. Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen enthalten Darlehen mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren.

Zur Erfüllung von Verpflichtungen aus der Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Altersteilzeitanprüchen sind entsprechende Mittel in Spezialfonds angelegt. Sie sind dem Zugriff übriger Gläubiger entzogen. Die Bewertung der Fonds erfolgt zum beizulegenden Zeitwert; dieser wird mit den jeweils zugrunde liegenden Verpflichtungen verrechnet. Ergibt sich ein Verpflichtungsüberhang, wird dieser unter den Rückstellungen erfasst. Übersteigt der Wert der Wertpapiere die Verpflichtungen, erfolgt der Ausweis als **Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung** auf der Aktivseite der Bilanz.

Die **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe** sind zu durchschnittlichen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips bewertet. Die **fertigen** und **unfertigen Erzeugnisse** sowie die unfertigen Leistungen des Konzerns betreffen angearbeitete Aufträge im Bereich der Verpackungsleistungen und des Projektmanagements. Die unfertigen Leistungen der Duisburger Hafen AG betreffen angearbeitete Aufträge des Projektmanagements. Sie werden zu Herstellungskosten gemäß § 255 Abs. 2 HGB aktiviert. In die Herstellungskosten werden die Einzelkosten sowie angemessene Teile der Materialgemeinkosten, der Fertigungsgemeinkosten und des Werteverzehrs des Anlagevermögens, soweit dieser durch die Fertigung veranlasst ist, einbezogen.

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände sowie **liquide Mittel** werden zu Nennwerten bilanziert. Bei diesen Posten wird allen erkennbaren Einzelrisiken und dem allgemeinen, auf Erfahrungswerten gestützten, Kreditrisiko durch angemessene Wertabschläge Rechnung getragen.

Als **Rechnungsabgrenzungsposten** werden auf der Aktivseite Ausgaben vor dem Bilanzstichtag angesetzt, sofern sie Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen. Weiterhin werden hier die Unterschiedsbeträge zwischen Rückzahlungs- und Verfügungsbetrag (Disagio) aktiv abgegrenzt und über die Laufzeit des Darlehens aufgelöst.

Rückstellungen für **Altersversorgungsverpflichtungen** oder vergleichbare langfristig fällige Verpflichtungen werden nach § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB pauschal mit dem von der Deutschen Bundesbank ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz der letzten zehn Jahre abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

Die **Rückstellungen für Pensionen** werden nach anerkannten versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Anwendung der „Projected-Unit-Credit-Methode“ ermittelt. Die biometrischen Faktoren finden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Anwendung der „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck Berücksichtigung. Für die Abzinsung wurde pauschal eine durchschnittliche Restlaufzeit von 15 Jahren unterstellt. Dabei wurde der durchschnittliche Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre ermittelt und in Höhe von 2,71 % p.a. angesetzt (im Vorjahr durchschnittlicher Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre von 3,21 % p. a.). Erwartete Gehaltssteigerungen wurden mit 2,5 % und erwartete Rentensteigerungen mit 1,75 % berücksichtigt.

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Pensionsrückstellungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren und dem Ansatz der Rückstellung nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen sieben Geschäftsjahren nach § 253 Abs. 6 HGB beläuft sich im Jahresabschluss und im Konzernabschluss auf jeweils 736 TEUR

(Vorjahr: 839 TEUR). Die Gewinne dürfen nur ausgeschüttet werden, wenn die nach der Ausschüttung verbleibenden frei verfügbaren Rücklagen zuzüglich eines Gewinnvortrages und abzüglich eines Verlustvortrages mindestens diesem Unterschiedsbetrag entsprechen.

Die **Steuerrückstellungen und die sonstigen Rückstellungen** werden in Höhe des Erfüllungsbetrages angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung und unter Berücksichtigung von drohenden Verlusten aus schwebenden Geschäften notwendig ist. Bei der Bewertung des Erfüllungsbetrages wurden Kostensteigerungen berücksichtigt. Die sonstigen Rückstellungen enthalten zu rd. 46 % (Jahresabschluss: 54 %) Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen, rechtliche Verpflichtungen und Zuschussrückzahlungen. Weitere rd. 23 % (Jahresabschluss: 10 %) betreffen Rückstellungen für Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen. Rd. 10 % (Jahresabschluss: 13 %) der sonstigen Rückstellungen betreffen Personalrückstellungen und weitere 9 % (Jahresabschluss: 6 %) Rückstellungen für ausstehende Eingangsrechnungen. Die sonstigen Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit fristadäquaten Zinssätzen abgezinst, die von der Deutschen Bundesbank bekannt gegeben worden sind. In Anwendung des in Art. 67 Abs. 3 EGHGB eingeräumten Wahlrechts wurden zum 31. Dezember 2019 Rückstellungen nach § 249 Abs. 2 HGB in der bis zum 28. Mai 2008 geltenden Fassung in Höhe von insgesamt 6.365 TEUR (davon Duisburger Hafen AG 1.078 TEUR) beibehalten (Aufwandsrückstellungen).

Verbindlichkeiten wurden mit den Erfüllungsbeträgen passiviert.

Als **Rechnungsabgrenzungsposten** werden auf der Passivseite Einnahmen vor dem Bilanzstichtag angesetzt, sofern sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Latente Steuern werden für zeitliche Unterschiede zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten ermittelt. Dabei werden bei der Duisburger Hafen AG nicht nur die Unterschiede aus den

eigenen Bilanzposten einbezogen, sondern auch solche, die bei Organtöchtern bzw. bei Personengesellschaften bestehen, an denen die Duisburger Hafen AG als Gesellschafter beteiligt ist. Zusätzlich zu den zeitlichen Bilanzierungsunterschieden werden steuerliche Verlustvorträge berücksichtigt. Im Konzern werden dabei auch Differenzen, die auf Konsolidierungsmaßnahmen gemäß den §§ 300 bis 307 HGB beruhen, berücksichtigt, nicht jedoch Differenzen aus dem erstmaligen Ansatz eines Geschäfts- oder Firmenwerts bzw. eines negativen Unterschiedsbetrages aus der Kapitalkonsolidierung.

Die Ermittlung der latenten Steuern erfolgt auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes des steuerlichen Organkreises der Duisburger Hafen AG von aktuell 34,2 %. Der kombinierte Ertragsteuersatz umfasst Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag. Abweichend hiervon werden latente Steuern aus zeitlichen Bilanzierungsunterschieden bei Beteiligungen in der Rechtsform einer Personengesellschaft auf Basis eines kombinierten Ertragsteuersatzes ermittelt, der lediglich Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag beinhaltet; dieser beträgt derzeit rd. 16 %. Eine sich insgesamt ergebende Steuerbelastung würde in der Bilanz als passive latente Steuer angesetzt werden. Die Aktivierung einer sich ergebenden Steuerentlastung, die aus Differenzen in den Jahresabschlüssen der konsolidierten Unternehmen resultiert, unterbleibt in Nicht Ausübung des dafür bestehenden Ansatzwahlrechts.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Risikoreduzierung eingesetzt. Ihr Einsatz erfolgt im Rahmen der Vorgabe der entsprechenden Konzernrichtlinie. Sie werden einzeln zu Anschaffungskosten oder mit dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert (= Marktwert) am Stichtag bewertet. Sind die Voraussetzungen zur Bildung von Bewertungseinheiten grundsätzlich erfüllt, werden die Sicherungs- und Grundgeschäfte zu einer Bewertungseinheit zusammengefasst. In den Fällen, in denen sowohl die „Einfrierungsmethode“, bei der die sich ausgleichenden Wertänderungen aus dem abgesicherten Risiko nicht bilanziert werden, als auch die „Durchbuchungsmethode“, wonach die sich ausgleichenden Wertänderungen aus dem abgesicherten Risiko sowohl des Grundgeschäfts als auch des Siche-

rungsinstruments bilanziert werden, angewandt werden können, wird die Einfrierungsmethode angewandt. Die sich ausgleichenden positiven und negativen Wertänderungen werden ohne Berührung der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben 719 TEUR eine Restlaufzeit von über einem Jahr (Vorjahr: 774 TEUR). Die Forderungen gegen Beteiligungen bestehen ausschließlich aus dem Liefer- und Leistungsverkehr.

IV. WÄHRUNGSUMRECHNUNG IM KONZERNABSCHLUSS

Die Aktiv- und Passivposten der in ausländischer Währung aufgestellten Jahresabschlüsse wurden, mit Ausnahme des Eigenkapitals (gezeichnetes Kapital, Rücklagen, Ergebnisvortrag zu historischen Kursen), zum Devisenkassamittelkurs am Abschlussstichtag in Euro umgerechnet. Die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sind zum Durchschnittskurs in Euro umgerechnet. Die sich ergebende Umrechnungsdifferenz ist innerhalb des Konzerneigenkapitals nach den Rücklagen unter dem Posten „Eigenkapitaldifferenz aus Währungsumrechnung“ ausgewiesen.

V. ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

1. Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens des Konzerns sowie der Muttergesellschaft ist jeweils in einem Anlagespiegel dargestellt. Der Anlagespiegel des Konzerns ist als Anlage A zum Anhang beigefügt, der der Muttergesellschaft als Anlage B zum Anhang. Der Anteilsbesitz ist als Anlage C beigefügt.

2a. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände – Konzern

In T€	31.12.2019	31.12.2018
Lieferungen und Leistungen	46.334	42.614
Beteiligungen	1.776	270
Sonstige Vermögensgegenstände	5.243	4.741
Gesamt	53.353	47.625

2b. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände – AG

In T€	31.12.2019	31.12.2018
Lieferungen und Leistungen	757	562
Verbundene Unternehmen	14.983	17.701
Beteiligungen	1.437	752
Sonstige Vermögensgegenstände	379	542
Gesamt	17.556	19.557

Sämtliche Forderungen sind wie im Vorjahr innerhalb eines Jahres fällig.

Für die ausgewiesenen Forderungen bestehen keine Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen. Einzelwertberichtigungen wurden in Höhe von 671 TEUR (Vorjahr: 581 TEUR) berücksichtigt.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen bestehen in Höhe von 8.239 TEUR (Vorjahr: 10.916 TEUR) aus dem Cash-Pooling mit diversen Tochtergesellschaften und in Höhe von 6.319 TEUR (Vorjahr: 6.785 TEUR) aus dem Liefer- und Leistungsverkehr der Gesellschaft. Diese wurden im Rahmen der Saldenverrechnung im Konzern teilweise mit Verbindlichkeiten verrechnet. Die Forderungen gegen Beteiligungen bestehen wie im Vorjahr ausschließlich aus dem Liefer- und Leistungsverkehr.

3. Rechnungsabgrenzungsposten – Konzern

Die Rechnungsabgrenzungsposten des Konzerns beinhalten unter anderem Disagiabeträge zu in Vorjahren aufgenommenen Darlehen der Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH in Höhe von 18 TEUR (Vorjahr: 41 TEUR).

4. Latente Steuern gemäß § 274 HGB – Konzern und AG

In der Duisburger Hafen AG resultieren aktive latente Steuern aus Bewertungsunterschieden zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen bei Finanzanlagen, Pensionsrückstellungen und sonstigen Rückstellungen. Diese werden grundsätzlich mit einem Steuersatz von 34,2 % bewertet.

Aus der Anwendung des § 274 HGB resultieren im Konzernabschluss aktive latente Steuern aus Bewertungsunterschieden zwischen den handelsrechtlichen und den steuerlichen Wertansätzen des Konzerns bei Sachanlagen, Finanzanlagen, Pensionsrückstellungen sowie sonstigen Rückstellungen und passive latente Steuern aus der Aktivierung von selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenständen bei einer Tochtergesellschaft. Die Ermittlung der latenten Steuern erfolgt ebenfalls grundsätzlich mit einem Steuersatz von 34,2 %.

Die Aktivierung einer sich ergebenden Steuerentlastung, die aus Differenzen in den Jahresabschlüssen der konsolidierten Unternehmen resultiert, unterbleibt in Nichtausübung des dafür bestehenden Ansatzwahlrechts.

5. Eigenkapital – Konzern und AG

Das gezeichnete Kapital von 46.020 TEUR und die Kapitalrücklage von 1.534 TEUR im Konzern entsprechen den bei der Muttergesellschaft ausgewiesenen Bilanzposten.

Die Gewinnrücklagen des Konzerns umfassen neben denen der Muttergesellschaft die Gewinnrücklagen und Bilanzergebnisse der in den Konzern einbezogenen verbundenen Unternehmen. Darüber hinaus enthält das Eigenkapital Beträge aus der Verrechnung sonstiger Konsolidierungsmaßnahmen.

Der Bilanzgewinn des Konzerns entspricht dem der Muttergesellschaft.

In 2019 hat die Duisburger Hafen AG eine Gewinnausschüttung für das Geschäftsjahr 2018 in Höhe von 4.200 TEUR an die Gesellschafter vorgenommen. Der verbleibende Bilanzgewinn in Höhe von 7.680 TEUR wurde in die gesetzliche Rücklage eingestellt.

Teile des grundsätzlich frei verfügbaren Eigenkapitals im Jahresabschluss der Duisport stehen unter der Ausschüttungssperre des § 253 Abs. 6 HGB.

Bezeichnung	In T€
Unterschiedsbetrag aus der Abzinsung der Pensionsrückstellungen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 10 Jahre ggü. 7 Jahren	736
Ausschüttungsgesperrter Betrag nach § 253 Abs. 6 HGB	736

6. Sonderposten mit Rücklageanteil – Konzern und AG

In T€	Konzern 31.12.2019	Konzern 31.12.2018	AG 31.12.2019	AG 31.12.2018
Steuerliche Wertberichtigungen gemäß § 6b Abs. 1 EStG	0	0	19.376	19.438
Gesamt	0	0	19.376	19.438

Die Gesellschaft hat im Jahresabschluss das Wahlrecht zur Beibehaltung von steuerlichen Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß Art. 67 Abs. 3 Satz 1 EGHGB in Anspruch genommen. Die Sonderposten sind in der Bilanz der Duisburger Hafen AG passiviert. Im Konzernabschluss werden diese steuerlichen Sonderposten mit Rücklageanteil eliminiert.

7. Steuerrückstellungen – Konzern und AG

Die Steuerrückstellungen betreffen in der Hauptsache Körperschaftsteuer sowie Gewerbesteuer für die Geschäftsjahre 2019 und 2018 sowie eine Rückstellung für Folgeeffekte der Betriebsprüfung für die Jahre 2014 bis 2017.

8. Sonstige Rückstellungen – Konzern und AG

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen ungewisse Verpflichtungen gegenüber Dritten und unterlassene Instandhaltungsmaßnahmen. Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Alterszeitzeit (unter Berücksichtigung des Deckungsvermögens), Tantiemen, Beihilfen, Verpflichtungen für nicht in Anspruch genommenen Urlaub, Jubiläumszuwendungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet. Die Rückstellung für Alterszeitzeitverpflichtungen wurde ausschließlich für eigenes oder aktuell bei Tochtergesellschaften beschäftigtes Personal der Muttergesellschaft gebildet. Die übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken.

9a. Verbindlichkeiten – Konzern

In T€	31.12.2019	Restlaufzeit unter 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Kreditinstitute (Vorjahr)	145.631 (146.781)	64.272 (56.031)	81.359 (90.750)	45.456 (45.036)
Erhaltene Anzahlungen (Vorjahr)	1.665 (772)	1.665 (772)	0 (0)	0 (0)
Lieferungen/Leistungen (Vorjahr)	14.796 (14.146)	14.796 (14.146)	0 (0)	0 (0)
Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis (Vorjahr)	0 (14)	0 (14)	0 (0)	0 (0)
Sonstige Verbindlichkeiten (Vorjahr)	10.709 (8.602)	10.709 (8.602)	0 (0)	0 (0)
davon aus Steuern (Vorjahr)	1.761 (1.803)	1.761 (1.803)	0 (0)	0 (0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit (Vorjahr)	482 (348)	482 (348)	0 (0)	0 (0)
Gesamt (Vorjahr)	172.801 (170.315)	91.442 (79.565)	81.359 (90.750)	45.456 (45.036)

Zum Bilanzstichtag werden im Konzern Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 145,6 Mio. EUR ausgewiesen. 0,5 Mio. EUR sind durch Eintragung von Grundschulden im Grundbesitz der Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH besichert. Es wurden weiter Sicherheiten in Form von Gleichstellungs- und Negativerklärungen seitens der Duisburger Hafen AG gegeben sowie Verlustausgleichsansprüche der Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH aus dem Unternehmensvertrag mit der Duisburger Hafen AG abgetreten. Außerdem wurden Verpflichtungen zur Einhaltung festgelegter Bilanzrelationen für die Gruppe abgegeben.

9b. Verbindlichkeiten – AG

In T€	31.12.2019	Restlaufzeit unter 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Kreditinstitute (Vorjahr)	137.780 (135.074)	61.096 (51.809)	76.684 (83.265)	43.757 (41.939)
Lieferungen/Leistungen (Vorjahr)	2.526 (2.040)	2.526 (2.040)	0 (0)	0 (0)
Verbundene Unternehmen (Vorjahr)	6.091 (4.752)	6.091 (4.752)	0 (0)	0 (0)
Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis (Vorjahr)	0 (84)	0 (84)	0 (0)	0 (0)
Sonstige Verbindlichkeiten (Vorjahr)	3.461 (1.763)	3.461 (1.763)	0 (0)	0 (0)
davon aus Steuern (Vorjahr)	415 (232)	415 (232)	0 (0)	0 (0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit (Vorjahr)	0 (7)	0 (7)	0 (0)	0 (0)
Gesamt (Vorjahr)	149.858 (143.713)	73.174 (60.448)	76.684 (83.265)	43.757 (41.939)

Die sonstigen Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen kreditorische Debitoren in Höhe von 2.654 TEUR sowie Pacht- und Mietkautionen in Höhe von 1.102 TEUR. Zur Besicherung der Darlehen wurden Gleichstellungs- und Negativverklärungen sowie Verpflichtungen zur Einhaltung bestimmter Bilanzrelationen abgegeben.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen in Höhe von 6.386 TEUR (Vorjahr: 4.771 TEUR) aus dem Cash-Pooling mit diversen Tochtergesellschaften und in Höhe von 276 TEUR (Vorjahr: 286 TEUR) aus dem Liefer- und Leistungsverkehr der Gesellschaft. Diese wurden im Rahmen der Saldenverrechnung im Konzern mit Forderungen in Höhe von 571 TEUR (Vorjahr: 305 TEUR) verrechnet. Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen ausschließlich den Liefer- und Leistungsverkehr.

10. Latente Steuern aus Konsolidierungsmaßnahmen – Konzern

Aus Konsolidierungsmaßnahmen resultieren passive latente Steuern aus der Eliminierung von steuerlichen Wertansätzen im Konzernabschluss. Aktive latente Steuern ergeben sich aus der Zwischenergebniseliminierung. Die aus der Eliminierung der steuerlichen Wertansätze resultierenden passiven latenten Steuern von 12.683 TEUR wurden gemäß § 306 HGB mit den aktiven latenten Steuern von 1.200 TEUR verrechnet. Bei der Berechnung der latenten Steuern kam ein Steuersatz von 34,2 % (Vorjahr: 34,2 %) zur Anwendung.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Duisburger Hafen AG trägt gegenüber diversen Bewilligungsbehörden selbstschuldnerische Bürgschaften in Höhe von 59,5 Mio. EUR (Vorjahr: 60,0 Mio. EUR) zu Gunsten der HDR. Dies betrifft die Absicherung von Rückzahlungsverpflichtungen für gewährte Fördermittel. Das Risiko einer Inanspruchnahme aus der Bürgschaft für diese Rückzahlungsverpflichtungen wird aufgrund der guten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HDR als gering eingeschätzt.

Bürgschaften hat die Duisburger Hafen AG gegenüber der Tochtergesellschaft dpl WZ in Höhe von 225 TEUR (Vorjahr: 225 TEUR), der dpl GmbH in Höhe von 52 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR) sowie der HWF in Höhe von 1.126 TEUR (Vorjahr: 1.126 TEUR) übernommen. Das Risiko der möglichen Inanspruchnahme aus diesen Verpflichtungen sehen wir als gering an aufgrund der positiven Vermögens-, Finanz- und Ertragslagen.

Die Duisburger Hafen AG hat sich ferner verpflichtet, die HDR auch unterjährig so mit Liquidität auszustatten, dass sie ihren Verpflichtungen nachkommen kann. Das Risiko der möglichen Inanspruchnahme aus dieser Verpflichtung sehen wir aufgrund der guten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HDR ebenfalls als gering an.

Dingliche Belastungen bestanden am Bilanzstichtag wie folgt:

Dingliche Belastungen – Konzern

	m²	Belastung der Grundflächen in %	davon AG m²
Erbbaurechte zugunsten von Hafenanliegern	1.563.082	16,21	1.186.971
Grunddienstbarkeiten (z. B. zum Betrieb von Leitungen und Brunnen)	1.624.725	16,84	652.894
Wegerechte und andere Rechte	899.560	9,33	411.960
Gesamt	4.087.367	42,38	2.251.825

Sonstige finanzielle Verpflichtungen belaufen sich im Konzern nominal auf 17.975 TEUR. Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen der AG betragen 2.621 TEUR. Davon bestehen 1.647 TEUR gegenüber konzernexternen Gesellschaften und 974 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

Das Obligo aus investiven und nicht investiven Maßnahmen des Konzerns beträgt 60,5 Mio. EUR, davon entfallen 27,9 Mio. EUR auf die Muttergesellschaft.

duisport ist Mitglied der Rheinischen Zusatzversorgungskasse (RZVK) mit Sitz in Köln. Die RZVK-Zusatzversorgung hat die Aufgabe, den Beschäftigten ihrer Mitglieder eine zusätzliche Alters-, Erwerbminderungs- und Hinterbliebenenversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage zu gewähren. Die Höhe der Betriebsrente ist abhängig von dem jeweiligen Jahresentgelt und dem Alter des Beschäftigten.

Im Jahr 2019 betrug der Umlagesatz 4,25 % des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts. Der Prozentsatz für das Sanierungsgeld (zur Finanzierung der Ansprüche und Anwartschaften, die vor dem 1. Januar 2002 begründet worden sind) betrug 3,5 %. Die Summe der zusatzversorgungspflichtigen Entgelte für die Beschäftigten der duisport belief sich im Geschäftsjahr 2019 auf 11,4 Mio. EUR.

Bei dieser Verpflichtung handelt es sich um eine mittelbare Pensionsverpflichtung, für die gemäß Art. 28 Abs. 1 Satz 2 EGHGB keine Rückstellung gebildet wurde. Der die duisport betreffende Ausgleichsbetrag gemäß § 15a der Satzung der RZVK beträgt per 31. Dezember 2019 insgesamt 26,5 Mio. EUR. Hierbei handelt es sich um eine Eventualverbindlichkeit, die nur dann von der Duisburger Hafen AG unmittelbar zu tragen wäre, wenn die Gesellschaft die Mitgliedschaft bei der RZVK aufkündigt.

Außerbilanzielle Geschäfte

Zur Beschaffung liquider Mittel zur Finanzierung zukünftiger Investitionsprojekte wurde von der HDR in 2012 eine Logistikimmobilie an die MOLANKA Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Duisport KG, Düsseldorf, veräußert und zurückgemietet (Sale-and-lease-back). Gleichzeitig wurde der Objektgesellschaft ein Erbbaurecht für einen Zeitraum von 70 Jahren gewährt.

Die Immobilie ist langfristig an ein international tätiges Logistikunternehmen vermietet. Die auf diese Weise langfristig erzielbaren Mieterträge übersteigen die von der Gesellschaft zu tragenden Mietaufwendungen aus dem Sale-and-lease-back-Geschäft, das eine Grundmietzeit von 15 Jahren aufweist. Zum Ende der Grundmietzeit besteht eine Option zum Rückerwerb der Immobilie.

Der Vorteil dieser Transaktion besteht darin, dass die über dieses Finanzierungsmodell der Gesellschaft zugeflossenen liquiden Mittel für die in 2019 und den Folgejahren geplanten Investitionen zur Verfügung stehen.

Ein finanzielles Risiko für die HDR kann sich dann ergeben, wenn der Mietvertrag mit dem international tätigen Logistikunternehmen nach Ablauf von zehn Jahren nicht verlängert wird.

Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestanden folgende Zinssicherungs-Swaps:

Art des Zinssicherungs-Swaps

	Konzern Nominalvolumen in T€	Konzern Marktwert in T€	AG Nominalvolumen in T€	AG Marktwert in T€
Payer-Zinsswaps (€)	72.373	-18.253	72.373	-18.253
davon zur Absicherung von finanziellen Verbindlichkeiten	42.191	-9.967	42.191	-9.967
davon zur Absicherung von hochwahrscheinlich geplanten Transaktionen	30.182	-8.286	30.182	-8.286

Im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 werden die variabel verzinslichen Verbindlichkeiten und die Zinsswaps als Bewertungseinheit abgebildet. Eine Drohverlustrückstellung für zum Stichtag mit negativen Marktwerten behaftete Swaps wird grundsätzlich in der Höhe gebildet, in der aufgrund von abweichenden Zinszahlungsterminen Unwirksamkeiten entstehen. Im Jahresabschluss und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 war aus diesem Umstand eine Drohverlustrückstellung in Höhe von 663 TEUR zu bilden.

Die beizulegenden Zeitwerte der Zinsswaps entsprechen dem jeweiligen Marktwert, der durch geeignete finanzmathematische Verfahren (Discounted Cashflows-Methode) bestimmt wird. In die Bewertung der Zinsswaps und des Zins-/Währungsswaps fließen ausschließlich am Markt beobachtbare Parameter ein.

Bewertungseinheiten

Folgende Bewertungseinheiten wurden gebildet:

Grundgeschäft/ Sicherungsinstrument	Risiko/Art der Bewertungseinheit	Einbezogener Betrag in T€	Höhe des abgesicherten Risikos in T€
Variabel verzinsliches Darlehen Payer-Zinsswap (AG)	Zinsrisiko/ portfolio hedge	72.373	-18.253
davon zur Absicherung von finanziellen Verbindlichkeiten		42.191	-9.967
davon zur Absicherung von hochwahr- scheinlich geplanten Transaktionen		30.182	-8.286

Die gegenläufigen Zahlungsströme in diesem Portfolio von Grund- und Sicherungsgeschäften gleichen sich mit einer hohen Effektivität im Sicherungszeitraum, der je nach Einzelsicherungsgeschäft zwischen 2022 und 2032 endet, voraussichtlich aus, weil laut Risikopolitik der Gesellschaft Risikopositionen aus variabler Verzinsung (Grundgeschäft) unverzüglich nach Entstehung gegen das Liquiditätsrisiko abgesichert werden. Bis zum Abschlussstichtag haben sich

die gegenläufigen Zahlungsströme aus den Grund- und Sicherungsgeschäften mit Ausnahme einer geringen Ineffektivität aufgrund von abweichenden Zinszahlungsterminen ausgeglichen. Da die Summe der Nominalwerte der Zinsswaps nicht die Summe der Nominalwerte der Darlehen überschreitet und die Laufzeit der Zinsswaps unter Berücksichtigung der hochwahrscheinlichen Anschlussfinanzierungen nicht länger als die Laufzeit der Grundgeschäfte ist, wird prospektiv von einer hohen Wirksamkeit ausgegangen. Daneben spricht auch die erzielte hohe retrospektive Wirksamkeit für eine hohe prospektive Wirksamkeit. Zur Messung der retrospektiven Wirksamkeit wird die „Change in variable cashflows“-Methode verwendet. Diese Bewertungseinheiten werden sowohl im Jahresabschluss als auch im Konzernabschluss der Duisburger Hafen AG gebildet.

Die Payer-Zinsswaps haben Laufzeiten, die zwischen 2022 und 2032 enden. Die Mehrzahl der in die Bewertungseinheiten einbezogenen variabel verzinslichen Darlehen hat keine feste Laufzeit (revolvierende Kredite). Ein Darlehen mit einem Betrag von 10 Mio. EUR hat eine Laufzeit bis zum 19. Februar 2026. Von der Hochwahrscheinlichkeit der erwarteten Transaktionen gehen wir aus, da wir derzeit erwarten, dass die Darlehen bis zum Ende der Laufzeit der Payer-Zinsswaps mindestens in der derzeitigen Höhe weitergeführt werden bzw. dass entsprechende, ebenfalls variable Anschlussfinanzierungen vorgenommen werden, da die Gesellschaft für zukünftige Investitionen in Infra- und Suprastruktur sowie Instandhaltungsmaßnahmen weiterhin diese Liquidität benötigt. In die Bewertungseinheit werden somit mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (mit in Summe identischem Nominalwert) einbezogen.

VI. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

1. Umsatzerlöse

In T€	Konzern 2019	Konzern 2018	AG 2019	AG 2018
Infrastruktur	30.233	29.263	23.717	22.572
Suprastruktur	22.698	26.122	10.153	9.315
Logistische Dienstleistungen	74.968	75.733	1.412	1.753
Verpackungsleistungen	101.616	92.866	0	0
Kontraktlogistik	29.720	24.430	0	0
Sonstige Umsatzerlöse	11.258	1.738	10.583	9.507
Gesamt	270.493	250.152	45.865	43.147

Aus der Veränderung des Konsolidierungskreises resultieren Umsatzerlöse in Höhe von 6.330 TEUR.

2. Andere aktivierte Eigenleistungen – Konzern

Die aktivierten Eigenleistungen der duisport-Gruppe in Höhe von 455 TEUR resultieren aus verschiedenen Bauprojekten der Duisburger Hafen AG und der Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH.

3. Sonstige betriebliche Erträge

In T€	Konzern 2019	Konzern 2018	AG 2019	AG 2018
Auflösung von Rückstellungen	2.480	2.791	1.222	1.184
Erträge aus Anlagenabgängen	1.437	674	1.180	443
Schadensersatz	792	90	12	38
Zuschreibungen auf Anlage- und Umlaufvermögen	1.264	8	1.253	3
Vereinnahmte Zuschüsse	326	1.301	327	1.301
Wertberichtigungen	261	292	1	29
Sonstige periodenfremde Erträge	221	195	81	85
Kurserträge	10	18	12	18
Übrige	332	473	110	72
Gesamt	7.123	5.842	4.198	3.173

4. Materialaufwand

In T€	Konzern 2019	Konzern 2018	AG 2019	AG 2018
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	38.639	37.698	792	776
Aufwendungen für bezogene Leistungen	81.640	74.389	4.649	3.260
Gesamt	120.279	112.087	5.441	4.036

Aus der Veränderung des Konsolidierungskreises resultieren Materialaufwendungen in Höhe von 3.502 TEUR.

5. Personalaufwand

In T€	Konzern 2019	Konzern 2018	AG 2019	AG 2018
Löhne und Gehälter	52.628	49.106	14.309	14.191
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	12.330	11.356	3.615	4.478
(davon für Altersversorgung)	(1.574)	(2.440)	(1.405)	(2.278)
Gesamt	64.958	60.462	17.924	18.669

Für Mitarbeiter, denen keine direkte Pensionszusage gegeben wurde, besteht bei der Duisburger Hafen AG eine zusätzliche Altersversorgung bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse, Köln.

6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

In T€	Konzern 2019	Konzern 2018	AG 2019	AG 2018
Immaterielle Vermögensgegenstände – planmäßig	3.472	3.329	541	394
Sachanlagen – planmäßig	15.183	15.888	4.028	4.048
Außerplanmäßige Abschreibungen	1.749	0	1.749	0
Gesamt	20.537	19.217	6.318	4.442

7. Sonstige betriebliche Aufwendungen

In T€	Konzern 2019	Konzern 2018	AG 2019	AG 2018
Miet- und Pachtaufwendungen	15.032	12.956	1.926	1.748
Fremdleistungen für Instandhaltung	10.338	9.451	3.014	3.331
Recht, Beratung, Versicherungen und Ähnliches	7.126	7.663	3.449	3.559
Entsorgungskosten	1.891	1.724	963	890
Unternehmenskommunikation und Marketing	1.777	1.316	1.530	1.127
Wertberichtigungen	1.618	406	89	109
Kommunikation	1.497	1.545	836	896
Reisekosten	1.177	1.326	612	604
Schadenskosten	1.095	778	14	21
Fremdpersonal	463	442	369	402
Sonstige periodenfremde Aufwendungen	194	368	0	1
Verlust Abgang Anlagevermögen	116	443	237	2
Dienstleistungen konzernintern	0	0	2.643	2.956
Kursaufwendungen	5	48	5	15
Übrige	4.643	4.296	1.681	1.730
Gesamt	46.972	42.762	17.368	17.391

8. Beteiligungsergebnis

In T€	Konzern 2019	Konzern 2018	AG 2019	AG 2018
Erträge aus Beteiligungen/assoziierten Unternehmen	925	1.556	3.135	3.372
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(0)	(0)	(1.730)	(2.148)
Aufwand aus Ergebnisabführung	0	50	0	50
Erträge aus Ergebnisabführung	0	0	7.238	11.236
Gesamt	925	1.506	10.373	14.558

9. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

In T€	Konzern 2019	Konzern 2018	AG 2019	AG 2018
Erträge aus Ausleihungen	235	315	7.068	6.964
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(0)	(0)	(6.874)	(6.709)
Gesamt	235	315	7.068	6.964

10. Zinserträge und Zinsaufwendungen

In T€	Konzern 2019	Konzern 2018	AG 2019	AG 2018
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	96	714	394	248
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(0)	(0)	(372)	(238)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	–4.158	–4.277	–3.386	–3.719
(davon an verbundene Unternehmen)	(0)	(0)	(–65)	(–111)
(davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen)	(–587)	(–548)	(–285)	(–548)
Gesamt	–4.062	–3.563	–2.992	–3.471

11. Abschreibungen auf das Finanzanlagevermögen

Im Berichtsjahr wurden in der Duisburger Hafen AG außerplanmäßige Abschreibungen auf das Finanzanlagevermögen in Höhe von 848 TEUR vorgenommen. Im Konzern wurden Abschreibungen auf das Finanzanlagevermögen in Höhe von 133 TEUR vorgenommen.

12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag entfallen im Konzern mit 6.290 TEUR und in der Duisburger Hafen AG mit 4.561 TEUR auf das steuerliche Ergebnis des Geschäftsjahres 2019 sowie mit 297 TEUR Effekte aus Vorperioden.

Darüber hinaus betrifft im Konzernabschluss ein Ertrag von 380 TEUR (Vorjahr: Ertrag von 718 TEUR) die Veränderung bilanzierter latenter Steuern.

VII. SONSTIGE ANGABEN

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter nach Unternehmen

	Arbeiter	Angestellte	Auszubildende	Mitarbeiter insgesamt	
				2019	2018
duisport packing logistics GmbH	197	74	12	283	290
Duisburger Hafen AG	3	196	21	220	209
Bohnen Logistik GmbH & Co. KG	116	34	0	150	127
dfl duisport facility logistics GmbH	96	20	0	116	117
dpl Weinzierl Verpackungen GmbH	74	29	2	105	101
duisport rail GmbH	74	7	9	90	85
dpl Chemnitz GmbH	72	12	3	87	71
Emballages Industriels, Logistique & Services SAS	52	15	1	68	0*
RBL Reiner Bohnen Logistik GmbH	51	4	0	55	47
Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG	38	11	1	50	45
duisport agency GmbH	1	41	0	42	42
Umschlag Terminal Marl GmbH & Co. KG	22	9	0	31	28
BREEZE Industrial Packing GmbH	0	22	3	25	22
duisport packing logisitics India Pvt. Ltd.	0	3	0	3	4
MASSLOG GmbH	3	0	0	3	3
Duisport Agency Polska Sp. z o.o.	0	2	0	2	0*
startport GmbH	0	1	0	1	0
LOGPORT Logistic-Center Duisburg GmbH	0	1	0	1	5
Entkonsolidierte Gesellschaft	0	0	0	0	6
Gesamt	799	481	52	1.332	1.202

* Im Konsolidierungskreis ab 2019.

Die übrigen konsolidierten Gesellschaften beschäftigten keine eigenen Mitarbeiter.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Der Finanzmittelfonds beinhaltet den Kassenbestand sowie die Guthaben und Verbindlichkeiten bei Kreditinstituten. Bei den flüssigen Mitteln bestehen keine Verfügungsbeschränkungen.

Der Gesamtbetrag der während des Jahres 2019 im Konzern gezahlten Zinsen lag bei 4,2 Mio. EUR.

Aus quotal einbezogenen Unternehmen resultiert zum 31. Dezember 2019 ein Finanzmittelbestand von 4.228 TEUR.

Angaben nach § 264 Abs. 3 HGB und nach § 264b HGB

Die Tochtergesellschaften Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH, duisport agency GmbH, dfl duisport facility logistics GmbH, duisport rail GmbH und dpl Chemnitz GmbH sowie die Umschlag Terminal Marl GmbH & Co. KG, die Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG und die Bohnen Logistik GmbH & Co. KG nehmen die nach § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB möglichen Erleichterungen insoweit in Anspruch, dass auf die Offenlegung der Abschlüsse gemäß § 325 HGB verzichtet wird.

Nachtragsbericht

Seit Beginn des Jahres 2020 hat das Coronavirus (Covid-19) zu weitreichenden Auswirkungen auf das weltweite Wirtschaftsleben geführt. Dies hat insbesondere seit März 2020 Auswirkungen auf die Zahlen und Ergebnisse der Gesellschaft sowie der gesamten duisport-Gruppe.

Diese hat auf die neuen Herausforderungen mit der Einrichtung eines Krisenstabs reagiert, der die internen Aktivitäten koordiniert und Kontakt zu den zuständigen Behörden hält. Weder Art noch finanzielle Auswirkungen des Coronavirus

auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft und der duisport-Gruppe im Geschäftsjahr 2020 können aufgrund der gegenwärtigen Entwicklungen beurteilt werden. Zumindest wird erwartet, dass alle finanziellen Leistungsindikatoren im Vergleich zu 2019 und zur bisherigen Planung 2020 rückläufig sein werden.

Die duisport-Gruppe wird jedoch aufgrund ihrer Verantwortung den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Geschäftspartnerinnen und Geschäftspartnern gegenüber alle Maßnahmen ergreifen, die zu deren Schutz notwendig sind.

Darüber hinaus haben sich nach dem Schluss des Geschäftsjahres keine Vorgänge von besonderer Bedeutung, die einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft und der duisport-Gruppe haben, ereignet.

Gewinnverwendung

Der Vorstand schlägt vor, aus dem Bilanzgewinn der Duisburger Hafen AG in Höhe von 11.525.473,98 EUR einen Betrag in Höhe von 4.200.000,00 EUR an die Gesellschafter auszusütten und den Restbetrag in die gesetzliche Rücklage einzustellen.

Honorar des Abschlussprüfers

Das Honorar des Abschlussprüfers im Konzern betrug im Geschäftsjahr für

Abschlussprüfungsleistungen	208 T€
andere Bestätigungsleistungen	3 T€
Gesamthonorar	211 T€

Gesamtbezüge des Vorstandes und Aufsichtsrates

Die Bezüge des Vorstandes im Jahr 2019 stellten sich wie folgt dar:

Bezüge in 2019				
In €	erfolgsunabhängiges Gehalt	erfolgsunabhängige sonstige Bezüge	erfolgsbezogene Bezüge	Gesamtbezüge
Erich Staake	386.000,04	63.870,36	169.180,00	619.050,40
Thomas Schlipköther	251.798,52	31.061,64	128.737,00	411.597,16
Markus Bangen	212.100,00	43.321,76*	108.737,00	364.158,76
Gesamt	849.898,56	138.253,76	406.654,00	1.394.806,32

* Inklusive Altersversorgung.

Für die Mitglieder des Vorstandes bestehen folgende Pensionsrückstellungen:

In €	31.12.2018	Zuführung/Auflösung	31.12.2019
Erich Staake	2.878.947,00	-169.618,00	2.709.329,00
Thomas Schlipköther	1.624.398,00	295.905,00	1.920.303,00
Gesamt	4.503.345,00	126.287,00	4.629.632,00

Für die ehemaligen Mitglieder des Vorstandes und deren Hinterbliebene bestehen folgende Pensionsrückstellungen:

In €	
Stand 31.12.2018	3.252.757,00
Pensionszahlungen	-324.210,00
Auflösung	0,00
Laufende Zuführung	109.965,00
Zuführung aus der Aufzinsung	254.414,00
Stand 31.12.2019	3.292.926,00

Die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten in 2019 die folgenden Gesamtvergütungen:

Aufsichtsratsmitglied	Vergütung in 2019 in €	Sitzungsgelder in 2019 in €	Summe in €
Dr. Hendrik Schulte ¹	2.045,16	1.500,00	3.545,16
Karl-Heinz Wich-Kuhnlein ³	1.533,88	2.000,00	3.533,88
Martin Murrack ⁴	1.533,88	1.000,00	2.533,88
Udo Vohl	1.022,58	1.500,00	2.522,58
Susanne Pollmeier	1.022,58	1.500,00	2.522,58
Dr. Patrick Opdenhövel ³	1.533,88	750,00	2.283,88
Ulrich Brottmann	1.022,58	1.000,00	2.022,58
Thomas Susen	1.022,58	1.000,00	2.022,58
Nadine Krischer	1.022,58	750,00	1.772,58
Katrin Floryszak	1.022,58	750,00	1.772,58
Dr. Tobias Traupel	1.022,58	500,00	1.522,58
Martin Gräf	0,00	1.000,00	1.000,00
Sören Link ²	0,00	0,00	0,00
Winfried Pudenz	0,00	0,00	0,00
Summe	13.804,86	13.250,00	27.054,86

¹ Vorsitzender.

² Stv. Vorsitzender (bis zum 27. März 2019).

³ Stv. Vorsitzender.

⁴ Stv. Vorsitzende (ab dem 27. März 2019).

Den Mitgliedern des Aufsichtsrats wurden weder erfolgsabhängige Vergütungen noch solche mit einer langfristigen Anreizwirkung gewährt.

Kredite an Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder

Kredite an Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder bestanden zum Stichtag 31. Dezember 2019 nicht.

Duisburg, den 14. Mai 2020

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Staake (Vorsitzender)	Prof. Schlipköther	Bangen
--------------------------	--------------------	--------

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2019, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzern-Eigenkapitalspiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem mit dem Anhang des Mutterunternehmens zusammengefassten Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den mit dem Lagebericht des Mutterunternehmens zusammengefassten Konzernlagebericht der Duisburger Hafen Aktiengesellschaft, Duisburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Den Abschnitt „NACHHALTIGKEIT“ und den Abschnitt „ERKLÄRUNG ZUR VERÖFFENTLICHUNG DER ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM CORPORATE GOVERNANCE KODEX UND ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG“, in welchem auf die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) verwiesen wird, haben wir im Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss 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 des Konzerns zum 31. Dezember 2019 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und

- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf den Inhalt der obengenannten Abschnitte „NACHHALTIGKEIT“ und „ERKLÄRUNG ZUR VERÖFFENTLICHUNG DER ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM CORPORATE GOVERNANCE KODEX UND ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG“.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten 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 Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen 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 Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen:

- den Abschnitt „IV. NACHHALTIGKEIT“ im zusammengefassten Lagebericht.
- den Abschnitt „V. ERKLÄRUNG ZUR VERÖFFENTLICHUNG DER ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM CORPORATE GOVERNANCE KODEX UND ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG“ im zusammengefassten Lagebericht, in welchem auf die Erklärung nach § 289f Abs. 4 HGB (Frauenquote) verwiesen wird.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Konzernabschlussprüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum zusammengefassten Lagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger

Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns 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 Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

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

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss 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 Konzernabschluss und zum zusammengefassten 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 Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressanten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prü-

fungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten 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 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 des Konzerns 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 Konzernabschluss und im zusammengefassten Konzernlagebericht 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 der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile;
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten 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 Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Düsseldorf, den 15. Mai 2020

Deloitte GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dirk Fischer	Josef Pergens
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

GESELLSCHAFTER

Das Grundkapital der Duisburger Hafen AG beträgt 46.020 T€. Es ist in 46.020 vinkulierte, auf den Namen lautende Stückaktien eingeteilt.

An dem Grundkapital sind beteiligt:

das Land Nordrhein-Westfalen über die Beteiligungsverwaltungsgesellschaft des Landes Nordrhein-Westfalen mbH mit	30.680 T€
--	-----------

die Stadt Duisburg mit	15.340 T€
------------------------	-----------

BILDNACHWEIS UND QUELLENANGABEN

Falls hier nicht anders angegeben liegen Urheberrechte bei der Duisburger Hafen AG. Kontaktaufnahme zu allen Anfragen über die Abteilung Unternehmenskommunikation, presse@duisport.de

Titel
Yuichiro Chino via Getty Images

S. 8
Studio Ignatov, Düsseldorf und Zürich, Denis’ Ignatov

S. 12
Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

S. 18
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf, Frank Reinhold, M.A. (RCA)

S. 21–22
Sebastian Gabsch

S. 23 Luftaufnahmen
Hans Blossey, Hamm

S. 23
Rolf Köppen, Duisburg

S. 26–27
Hans Blossey, Hamm

S. 28–29
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf, Frank Reinhold, M.A. (RCA)

S. 30–31
Hans Blossey, Hamm

S. 33
Hans Blossey, Hamm

S. 34
krischerfotografie, Duisburg, Friedhelm Krischer und Tobias Lühe

S. 35
Hans Blossey, Hamm

S. 35 rechts
EDEKA Handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH

S. 36–39
Hans Blossey, Hamm

S. 40–41
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

S. 42
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf, Frank Reinhold, M.A. (RCA)

S. 43
krischerfotografie, Duisburg, Friedhelm Krischer und Tobias Lühe

S. 44–45
krischerfotografie, Duisburg, Friedhelm Krischer und Tobias Lühe

S. 46
Duisburger Hafen AG

S. 47
Hans Blossey, Hamm

S. 48–49
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf, Frank Reinhold, M.A. (RCA)

S. 51
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf, Frank Reinhold, M.A. (RCA)

S. 52 oben
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

S. 52 unten
Duisburger Hafen AG

S. 53
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

S. 54–55
Hans Blossey, Hamm

S. 56
Duisburger Hafen AG

S. 58–59
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf, Frank Reinhold, M.A. (RCA)

S. 60
krischerfotografie, Duisburg, Friedhelm Krischer und Tobias Lühe

S. 61 oben
Alex Simoes (BVB)

S. 61 unten
krischerfotografie, Duisburg, Friedhelm Krischer und Tobias Lühe

S. 62–63
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf, Frank Reinhold, M.A. (RCA)

S. 64–65
Duisburger Hafen AG

S. 66
Duisburger Hafen AG

S. 70 oben
krischerfotografie, Duisburg, Friedhelm Krischer und Tobias Lühe

S. 70 unten
Duisburger Hafen AG

S. 71
Cosco Shipping

S. 72–73
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf, Frank Reinhold, M.A. (RCA)

S. 75 oben
krischerfotografie, Duisburg, Friedhelm Krischer und Tobias Lühe

S. 75 unten
TalentMetropole Ruhr, Essen

S. 76
Stefan Lehrmann, Wesel

S. 80 oben
krischerfotografie, Duisburg, Friedhelm Krischer und Tobias Lühe

S. 77 links
ARCHEMED – Ärzte für Kinder in Not e.V.

S. 77 rechts
VVWL NRW

S. 85
Hans Blossey, Hamm

S. 87
Hans Blossey, Hamm

S. 88
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

S. 90
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf, Frank Reinhold, M.A. (RCA)

S. 92
krischerfotografie, Duisburg, Friedhelm Krischer und Tobias Lühe

S. 94
REINHOLD IMAGES, Düsseldorf, Frank Reinhold, M.A. (RCA)

S. 95
krischerfotografie, Duisburg, Friedhelm Krischer und Tobias Lühe

IMPRESSUM

Herausgeber

Duisburger Hafen AG
Hafennummer 3650
Alte Ruhrorter Straße 42–52
47119 Duisburg
Tel. +49 203 803-0
Fax +49 203 803-4232
mail@duisport.de
www.duisport.de

Konzeption & Realisation

dws Werbeagentur GmbH, Duisburg
www.dws.de

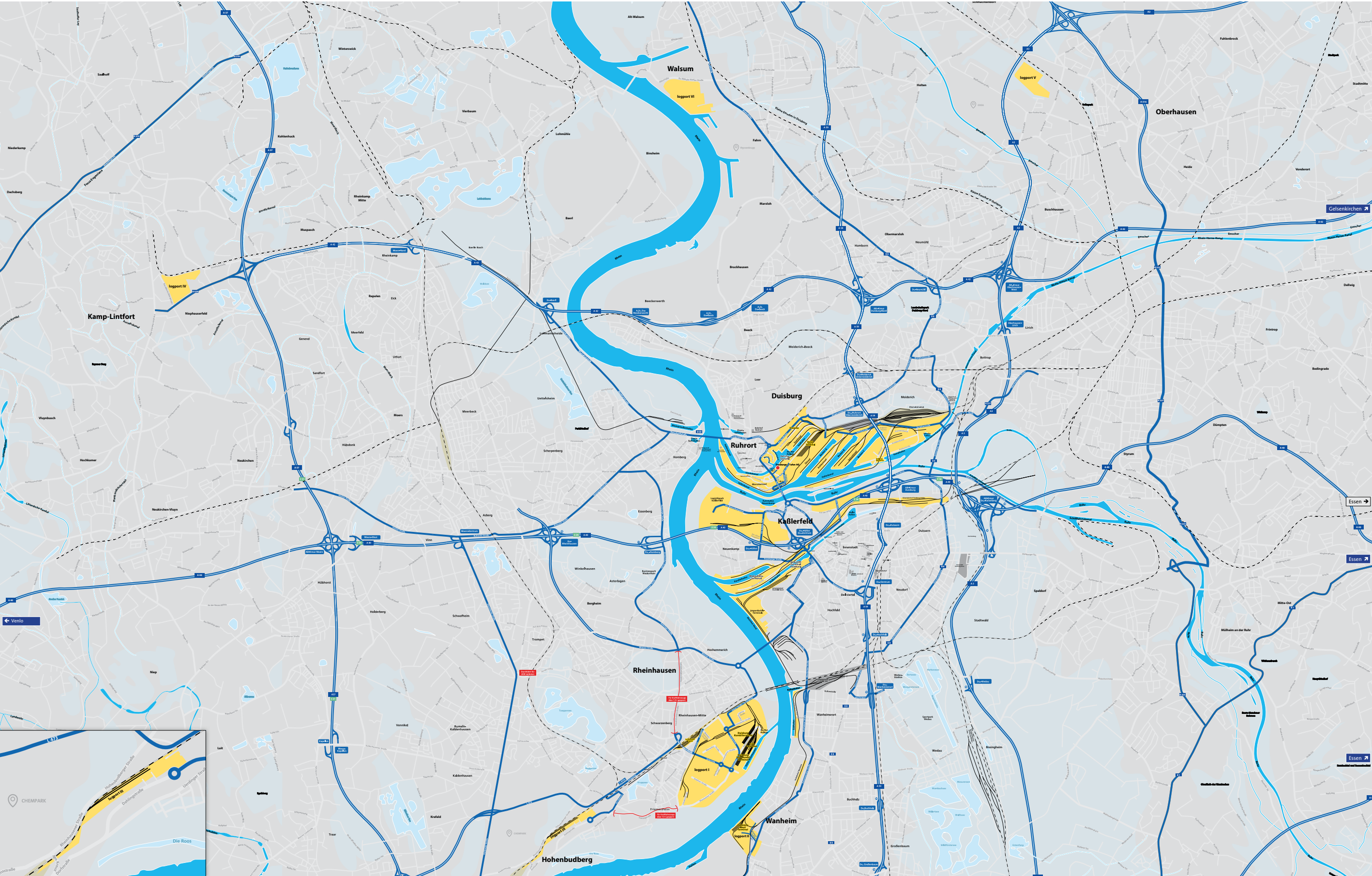
Druck & Verarbeitung

druckpartner
Druck- und Medienhaus GmbH, Essen

Dieser Geschäftsbericht liegt auch in
englischer und chinesischer Sprache vor.



HAFENPLAN



Zeichenerklärung/Legend

- | | | | |
|--|---|---|---|
|  Autobahn/Motorway |  Haupteisenbahnlinsen/
Important connecting railway |  Wasserflähe/Water area |  Sitz der/Headquarters of
Duisburger Hafen AG |
|  Haupteerschließungsstraßen/
Important connecting road |  Eisenbahn/Railway |  Hafengebiet duiport/
duiport port area | |



Duisburger Hafen AG

Hafennummer 3650
Alte Ruhrorter Straße 42–52
47119 Duisburg
Tel. +49 203 803-0
Fax +49 203 803-4232
mail@duisport.de
www.duisport.de