

---

**North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co.****Bremerhaven****Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2022 bis zum 31.12.2022****Bilanz zum 31. Dezember 2022****Aktiva**

	31.12.2022	31.12.2021
	€	€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Software	215.687,00	260.307,00
2. Geleistete Anzahlungen	3.791,88	7.722,60
	219.478,88	268.029,60
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	76.121,00	102.327,00
2. Technische Anlagen und Maschinen	106.123.526,00	120.784.667,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.173.184,00	1.278.219,00
4. Geleistete Anzahlungen	6.311.048,36	0,00
	113.683.879,36	122.165.213,00
III. Finanzanlagen		
Beteiligungen	1.250,00	1.250,00
	113.904.608,24	122.434.492,60
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	227.369,69	195.095,13
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	34.287.575,80	26.017.586,40
2. Sonstige Vermögensgegenstände	2.218.441,39	16.159.177,51



	31.12.2022	31.12.2021
	€	€
	36.733.386,88	42.371.859,04
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	13.507.581,72	9.888.541,83
	50.240.968,60	52.260.400,87
C. Rechnungsabgrenzungsposten	531.574,61	528.483,22
	164.677.151,45	175.223.376,69
<b>Passiva</b>		
	31.12.2022	31.12.2021
	€	€
A. Eigenkapital		
I. Kapitalanteile der Kommanditisten	16.500.000,00	16.500.000,00
II. Rücklage	12.500.000,00	12.500.000,00
III. Gewinnvortrag	19.500.000,00	19.500.000,00
IV. Jahresüberschuss	11.916.110,49	11.153.401,71
	60.416.110,49	59.653.401,71
B. Rückstellungen		
1. Steuerrückstellungen	0,00	1.793.193,89
2. Sonstige Rückstellungen	42.065.692,05	38.449.100,45
	42.065.692,05	40.242.294,34
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	52.256.250,00	64.893.752,77
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.797.557,22	6.588.612,11
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	282.286,81	130.542,56
4. Sonstige Verbindlichkeiten	3.198.141,58	3.208.465,48
(davon aus Steuern: € 956.364,58; Vorjahr: € 915.550,71)		
(davon aus im Rahmen der sozialen Sicherheit: € 335.415,73; Vorjahr: € 339.895,48)		
	61.534.235,61	74.821.372,92
D. Rechnungsabgrenzungsposten	661.113,30	506.307,72
	164.677.151,45	175.223.376,69

## Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	2022	2021
	€	€
1. Umsatzerlöse	234.601.394,01	235.677.104,47
2. Sonstige betriebliche Erträge	3.592.731,28	3.565.605,04
3. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-18.861.982,83	-13.290.754,77
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-78.800.988,95	-86.363.115,16
	-97.662.971,78	-99.653.869,93
4. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-74.852.999,58	-72.627.509,36
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	-14.871.229,09	-14.516.782,82
	-89.724.228,67	-87.144.292,18
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-15.143.154,39	-18.299.767,75
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-19.757.574,98	-18.162.675,87
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	49.685,57	388,00
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-1.069.386,80	-1.724.748,91
davon an Gesellschafter € 448.593,56 (Vorjahr: € 513.764,78)		
	14.886.494,24	14.257.742,87
9. Steuern vom Ertrag	-2.967.770,08	-3.102.089,16
10. Ergebnis nach Steuern	11.918.724,16	11.155.653,71
11. Sonstige Steuern	-2.613,67	-2.252,00
12. Jahresüberschuss	11.916.110,49	11.153.401,71

## Anhang für das Geschäftsjahr 2022

### 1. Allgemeine Angaben

Die North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co. („NTB“) mit Sitz in Bremerhaven ist beim Amtsgericht Bremen unter der Nummer HRA 4056 BHV ins Handelsregister eingetragen.

Der Jahresabschluss der Gesellschaft ist nach den handelsrechtlichen Vorschriften für große Personenhandelsgesellschaften i. S. d. § 264a HGB i. V. m. § 267 Abs. 3 HGB aufgestellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren gegliedert.

### 2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden



Die entgeltlich erworbenen immateriellen Vermögensgegenstände und die Sachanlagen sind zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen bewertet. Die Abschreibungen werden unter Berücksichtigung steuerlich zulässiger Nutzungsdauern nach der linearen Methode vorgenommen. Für geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten zwischen € 250 und € 1.000 werden in Übereinstimmung mit der Steuerbilanz Sammelposten gebildet (§ 6 Abs. 2a EStG), die über 5 Jahre planmäßig gewinnmindernd aufgelöst werden.

Entgeltlich erworbene Software wird über eine voraussichtliche Nutzungsdauer von drei Jahren abgeschrieben. Die voraussichtliche Nutzungsdauer bei Grundstücken, grundstücksgleichen Rechten und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken beträgt 10 bis 25 Jahre, bei technischen Anlagen und Maschinen 5 bis 20 Jahre und bei anderen Anlagen sowie der Betriebs- und Geschäftsausstattung 3 bis 13 Jahre.

Geleistete Anzahlungen werden zum Nennbetrag angesetzt.

Planvermögen i. S. d. § 246 Abs. 2 S. 2 HGB wird gemäß § 253 Abs. 1 S. 4 HGB zum Zeitwert angesetzt und mit den Rückstellungen für Lebensarbeitszeitkonten verrechnet. Das weitere Finanzanlagevermögen ist zu Anschaffungskosten angesetzt.

Die Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen werden grundsätzlich zu Anschaffungskosten mit dem gleitenden Durchschnittswert angesetzt. Sofern ein niedrigerer Börsen- oder Marktpreis am Abschlussstichtag vorliegt, wird dieser Wert berücksichtigt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sowie Guthaben bei Kreditinstituten sind zu Nennwerten angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken werden durch Wertberichtigungen berücksichtigt. Dem allgemeinen Kreditrisiko wird durch eine Pauschalwertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen Rechnung getragen.

Als aktive Rechnungsabgrenzungsposten werden nur diejenigen vor dem Bilanzstichtag geleisteten Auszahlungen aktiviert, die Aufwand für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag darstellen.

Aktive latente Steuern aus temporären Differenzen werden unter Ausübung des Wahlrechtes des § 274 Abs. 1 S. 2 HGB nicht angesetzt.

Rückstellungen werden nach den Grundsätzen vernünftiger kaufmännischer Beurteilung für alle erkennbaren Risiken, ungewissen Verpflichtungen und drohenden Verluste mit dem voraussichtlichen Erfüllungsbetrag gebildet. Beträgt die Restlaufzeit mehr als ein Jahr, erfolgt für die Beträge eine Abzinsung nach § 253 Abs. 2 S. 1 HGB.

Verbindlichkeiten werden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Als passive Rechnungsabgrenzungsposten werden nur diejenigen vor dem Bilanzstichtag erhaltenen Einnahmen angesetzt, die Ertrag für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag darstellen.

### 3. Erläuterungen zur Bilanz

#### Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel (Anlage zum Anhang) dargestellt.

#### Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Alle Forderungen und die sonstigen Vermögensgegenstände haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

#### Kommanditkapital

Am Kommanditkapital sind folgende Gesellschafter beteiligt:

	Kommanditkapital	Davon eingezahlt
	T€	T€
EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG, Bremen	8.250	8.250
APM Terminals Deutschland Holding GmbH, Hamburg	8.250	8.250
	16.500	16.500

Die North Sea Terminal Bremerhaven Verwaltungsgesellschaft mbH ist alleinige Komplementärin ohne Kapitaleinlage. Das gezeichnete Kapital dieser Gesellschaft beträgt € 30.000,00.

#### Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Flächensanierungen mit T€ 21.764 (Vorjahr: T€ 20.239), Personalaufwendungen mit T€ 6.461 (Vorjahr: T€ 6.631) und Berufsgenossenschaftsbeiträge mit T€ 1.495 (Vorjahr: T€ 1.502). Zudem waren im Vorjahr Rückstellungen für unterlassene Instandsetzungen, die im Folgejahr innerhalb von drei Monaten nachgeholt werden, in Höhe von T€ 457 enthalten. Für potenzielle Verpflichtungen aus Lieferungen und Leistungen besteht eine Rückstellung von T€ 6.509 (Vorjahr: T€ 5.999). Weitere Rückstellungen betreffen mit T€ 5.528 (Vorjahr: T€ 3.299) ausstehende Rechnungen. Für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften bestehen zum Bilanzstichtag Rückstellungen von insgesamt T€ 200 (Vorjahr: T€ 200).



Mit dem Tarifvertrag über die Einführung und die Ansammlung von Wertguthaben in Lebensarbeitszeitkonten („NTB-Relax“) für gewerbliche Mitarbeiter und Angestellte können unterschiedliche Teile der Brutto-Vergütung und/oder der in Euro umgewandelten Arbeitszeit in ein Wertguthaben eingebracht werden. Auf dieser Grundlage wurden in 2022 weitere Wertpapiere (Fondsanteile) mit Anschaffungskosten in Höhe von T€ 1.735 erworben. Bedingt durch das Ausscheiden einiger am „NTB-Relax“ teilnehmenden Mitarbeiter wurden in 2022 Fondsanteile im Umfang von T€ 175 wieder verkauft.

Auf Grund der gesetzlichen Regelung durch das Gesetz zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Absicherung flexibler Arbeitszeitregelungen („Flexi-II-Gesetz“), das seit dem 1. Januar 2009 gilt, sind den Arbeitnehmern ab diesem Zeitpunkt mindestens der Betrag der eingebrachten Teile, mithin die Anschaffungskosten, zu garantieren.

Die auf den Lebensarbeitszeitkonten der Mitarbeiter angesammelten Wertguthaben in Höhe von T€ 21.957 (Vorjahr: T€ 24.523) wurden im Berichtsjahr wie im Vorjahr mit dem Zeitwert der Wertpapiere (Planvermögen) in Höhe von T€ 21.957 (Vorjahr: T€ 24.523) verrechnet. Die Anschaffungskosten der Wertpapiere betragen zum Bilanzstichtag T€ 20.383. Der beizulegende Zeitwert ergibt sich aus dem Marktwert der Wertpapiere. Die Verluste aus der Wertminderung der Wertpapiere in Höhe von T€ 4.127 wurden mit den in gleicher Höhe angefallenen Erträgen aus der Auflösung der Rückstellung für Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeitkonten saldiert.

**Verbindlichkeiten**

Die Fälligkeiten sind in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

	davon mit einer Restlaufzeit von			
	Gesamt 31.12.2022 <sup>*)</sup>	bis zu einem Jahr	über ein Jahr	davon mehr als fünf Jahren
	T€	T€	T€	T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	52.256	11.943	36.563	3.750
	(64.894)	(12.637)	(43.819)	(8.438)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.798	5.798	0	0
	(6.589)	(6.589)	(0)	(0)
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	282	282	0	0
	(131)	(131)	(0)	(0)
Sonstige Verbindlichkeiten	3.198	3.198	0	0
	(3.208)	(3.208)	(0)	(0)
	61.534	21.221	36.563	3.750
	(74.822)	(22.565)	(43.819)	(8.438)

<sup>\*)</sup> Vorjahr in Klammern

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch die Sicherungsübereignung der finanzierten Objekte --Containerbrücken und Straddle Carrier-- besichert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern betreffen in Höhe von T€ 282 (Vorjahr: T€ 131) Zinsen.

**4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**

Die Umsatzerlöse resultieren im Wesentlichen aus dem Containerumschlag. Sie werden ausschließlich im Inland/Freihafengebiet erzielt.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Posten in Höhe von T€ 2.206 (Vorjahr: T€ 2.708) enthalten. Diese resultieren aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von T€ 2.015 (Vorjahr: T€ 2.344) sowie aus dem Abgang von Sachanlagevermögen über T€ 105 (Vorjahr: T€ 126).

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Posten in Höhe von T€ 77 (Vorjahr: T€ 24) enthalten. Diese betreffen mit T€ 77 (Vorjahr: T€ 22) ausstehende Rechnungen aus Vorjahren. Daneben sind im Vorjahr mit T€ 2 Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen enthalten. Die Aufwendungen aus der Währungsumrechnung betragen in 2022 T€ 43 (Vorjahr: T€ 127).

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen sind T€ 52 (Vorjahr: T€ 542) aus der Aufzinsung von Rückstellungen enthalten.

**5. Sonstige Angaben**

### Latente Steuern

Nach § 274 Abs. 1 HGB sind latente Steuern aus temporären Differenzen anzusetzen, sofern sich eine künftige Steuerbelastung (passive latente Steuern) ergibt. Für aktive latente Steuern gewährt § 274 Abs. 1 S. 2 HGB ein Ansatzwahlrecht.

Die temporären Differenzen haben sich wie folgt entwickelt:

	1.1.2022	31.12.2022	Veränderung
	T€	T€	T€
Sonstige Rückstellungen/steuerliche Rücklagen			
Ansatz Handelsbilanz	40.245	41.315	1.070
Ansatz Steuerbilanz	31.664	33.044	1.380
Temporäre Differenz	8.580	8.271	-309
Durchschnittlicher Steuersatz	15 %	15%	0 %
Aktive latente Steuern	1.287	1.241	46

Die temporären Differenzen resultieren aus einer steuerlichen Rücklage für Ersatzbeschaffung, sowie dem unterschiedlichen Ansatz von Rückstellungen zwischen Handelsbilanz und Steuerbilanz, überwiegend aus der Abzinsung langfristiger Rückstellungen, der Berücksichtigung von Preis- und Kostensteigerungen nach Handelsrecht und des nach Steuerrecht nicht gestatteten Ansatzes von Drohverlustrückstellungen. Auf einen Ansatz der aktiven latenten Steuern wurde verzichtet.

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus langfristigen Verträgen ergeben sich jährliche Belastungen von € 32 Mio. und bei Vertragslaufzeiten von 1 bis 6 Jahren Verpflichtungen von insgesamt € 101 Mio. Davon entfallen € 73 Mio. auf Mietverträge mit einer Restlaufzeit von 1 bis 6 Jahren und € 28 Mio. auf Wartungsverträge für Straddle Carrier und sonstige Geräte (Restlaufzeit 1 bis 3 Jahre).

Verpflichtungen aus dem Bestellobligo für Investitionen bestanden zum Bilanzstichtag in Höhe von T€ 18.885.

### Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung wird der Gesellschafterversammlung vorschlagen, den Jahresüberschuss 2022 in Höhe von € 11.916.110,49 und den Gewinnvortrag in Höhe von € 19.500.000,00 auf neue Rechnung vorzutragen.

### Personal

Im Jahresdurchschnitt beschäftigte die Gesellschaft 155 (Vorjahr: 150) kaufmännische und 770 (Vorjahr: 751) gewerbliche Mitarbeiter.

### Beirat

Dem Beirat gehören bzw. gehörten an:

- Herr Michael Blach, Bremen, Geschäftsführer der EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG, Bremen, (Vorsitzender)
- Herr Marcel Egger, Apensen, Geschäftsführer der EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG, Bremen
- Herr Igor van den Essen, Regional Managing Director Africa & Europe, APM Terminals Management B.V., Den Haag/Niederlande
- Herr René Koopmann, Head of Legal, Europe, APM Terminals Management B.V., Den Haag/Niederlande

Die Bezüge des Beirats beliefen sich in 2022 auf insgesamt T€ 30.

### Honorare des Abschlussprüfers

Das Honorar des Abschlussprüfers beträgt für Abschlussprüfungsleistungen T€ 36 und für Steuerberatungsleistungen T€ 6.

### Persönlich haftende Gesellschafterin, Geschäftsführung

Die Geschäftsführung obliegt der Komplementärin, der North Sea Terminal Bremerhaven Verwaltungsgesellschaft mbH, Bremerhaven.

Geschäftsführer der Komplementärin war in 2022 bzw. ist zurzeit

Herr Christian Lankenau, Bremen (bis 31.03.2022)

Herr Adrianus Johannes Maria Scholten, Bremerhaven (ab 01.04.2022)

Der hauptberuflich für die Gesellschaft tätige Geschäftsführer ist von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit.

Von der Schutzklausel des § 286 Abs. 4 HGB wird Gebrauch gemacht.

#### Nachtragsbericht

Es haben keine wesentlichen Ereignisse mit Auswirkungen auf den Jahresabschluss stattgefunden.

Bremerhaven, den 02. März 2023

**North Sea Terminal Bremerhaven Verwaltungsgesellschaft mbH**

*Adrianus Johannes Maria Scholten, Geschäftsführer*

### Anlagenspiegel der North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co., Bremerhaven zum 31. Dezember 2022

	Anschaffungskosten				31.12.2022 EUR
	1.1.2022 EUR	Zugänge EUR	Umbuchungen EUR	Abgänge EUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Software	8.034.991,61	140.717,16	3.930,72	10.400,00	8.169.239,49
2. Geleistete Anzahlungen	7.722,60	0,00	-3.930,72	0,00	3.791,88
	8.042.714,21	140.717,16	0,00	10.400,00	8.173.031,37
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.754.669,13	0,00	0,00	0,00	1.754.669,13
2. Technische Anlagen und Maschinen	247.148.244,94	-194.811,63	0,00	4.057.008,79	242.896.424,52
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.790.961,16	357.871,14	0,00	114.647,95	6.034.184,35
4. Geleistete Anzahlungen	0,00	6.311.048,36	0,00	0,00	6.311.048,36
	254.693.875,23	6.474.107,87	0,00	4.171.656,74	256.996.326,36
III. Finanzanlagen					



	<b>Anschaffungskosten</b>				
	<b>1.1.2022</b>	<b>Zugänge</b>	<b>Umbuchungen</b>	<b>Abgänge</b>	<b>31.12.2022</b>
	<b>EUR</b>	<b>EUR</b>	<b>EUR</b>	<b>EUR</b>	<b>EUR</b>
Beteiligungen	1.250,00	0,00	0,00	0,00	1.250,00
	262.737.839,44	6.614.825,03	0,00	4.182.056,74	265.170.607,73
	<b>Abschreibungen</b>				
	<b>1.1.2022</b>	<b>Zugänge</b>		<b>Abgänge</b>	<b>31.12.2022</b>
	<b>EUR</b>	<b>EUR</b>		<b>EUR</b>	<b>EUR</b>
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Entgeltlich erworbene Software	7.774.684,61	189.267,88		10.400,00	7.953.552,49
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00		0,00	0,00
	7.774.684,61	189.267,88		10.400,00	7.953.552,49
<b>II. Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.652.342,13	26.206,00		0,00	1.678.548,13
2. Technische Anlagen und Maschinen	126.363.577,94	14.466.329,37		4.057.008,79	136.772.898,52
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.512.742,16	461.351,14		113.092,95	4.861.000,35
4. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00		0,00	0,00
	132.528.662,23	14.953.886,51		4.170.101,74	143.312.447,00
<b>III. Finanzanlagen</b>					
Beteiligungen	0,00	0,00		0,00	0,00
	140.303.346,84	15.143.154,39		4.180.501,74	151.265.999,49
	<b>Buchwerte</b>				
			<b>31.12.2022</b>		<b>31.12.2021</b>
			<b>EUR</b>		<b>EUR</b>
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Entgeltlich erworbene Software			215.687,00		260.307,00
2. Geleistete Anzahlungen			3.791,88		7.722,60
			219.478,88		268.029,60
<b>II. Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			76.121,00		102.327,00



	<b>Buchwerte</b>	
	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>
	<b>EUR</b>	<b>EUR</b>
2. Technische Anlagen und Maschinen	106.123.526,00	120.784.667,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.173.184,00	1.278.219,00
4. Geleistete Anzahlungen	6.311.048,36	0,00
	113.683.879,36	122.165.213,00
III. Finanzanlagen		
Beteiligungen	1.250,00	1.250,00
	113.904.608,24	122.434.492,60

## Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

### 1. Geschäft und Strategie

Das NTB-Terminal ist ein konventionelles Containerterminal und verfügt über eine Fläche von rund 1.088.693 m<sup>2</sup> und 1.800 Meter Kaje mit bis zu sechs flexibel einsetzbaren Liegeplätzen für die Abfertigung aller Arten von Containerschiffen einschließlich Binnenschiffen. Der Containerumschlag erfolgt mit 18 Ship-to-Shore (STS)-Kränen, die in der Lage sind, alle Arten von Containerschiffen einschließlich der neuesten Ultra Large Container Vessels (ULCV) zu bedienen. Eine Flotte von etwa 100 dieselektrischen 4-hoch Straddle Carriern wird für den horizontalen Transport und das Stapeln von Containern vor Ort eingesetzt. Rund 940 Mitarbeiter fertigen bei NTB etwa 41 Schiffe pro Woche ab.

Als nordeuropäisches Drehkreuz nimmt Bremerhaven eine wichtige Position im 2M-Netzwerk ein, der Allianz der beiden größten Containerfrachtunternehmen der Welt, MSC und Maersk. Bremerhaven hat den Vorteil einer durchgehenden Kaje ohne physische Barrieren zwischen den verschiedenen Terminals und unterhält langjährige Beziehungen zu den beiden 2M-Partnern, die sich durch hohe Service- und Qualitätsstandards auszeichnen. Während MSC Gate sich in erster Linie auf MSC konzentriert, dient NTB als Gateway-Terminal für unseren Hauptkunden Maersk.

Gemeinsam mit Maersk sind wir ständig auf der Suche nach Möglichkeiten zur Stärkung unserer gegenseitigen Partnerschaft. Eine unserer Herausforderungen besteht darin, das NTB-Betriebsmodell mit der Strategie von Maersk, sich von einer Reederei zu einem kompletten Logistik-Provider zu entwickeln, in Einklang zu bringen. Ein weiteres herausforderndes Ziel ist es, einen Beitrag zum Ziel von Maersk zu leisten, bis 2040 im gesamten Unternehmen, einschließlich des Terminalbetriebs, eine ausgeglichene Emissionsbilanz zu erreichen.

### 2. Wirtschaftsbericht

#### a. Allgemeines Umfeld und Geschäftsentwicklung

Das vergangene Geschäftsjahr 2022 war durch den Einmarsch Russlands in die Ukraine geprägt, der enorme Auswirkungen auf die Weltwirtschaft hatte. Der Ukraine-Krieg führte zu einer Verknappung der Gaslieferungen für Europa, da Russland als wichtigster europäischer Gaslieferant ausgeschlossen wurde. Steigende Energiepreise, Hyperinflation und steigende Zinssätze in Verbindung mit der Abriegelung Chinas und den nicht mehr zu leugnenden Auswirkungen des Klimawandels führten zu einer Reihe von Unsicherheiten, die die Welt im Jahr 2022 beherrschten. The Economist, ein britisches Magazin, drückte es (in seiner letzten Dezemberausgabe 2022) so aus: "Es war ein Jahr, das die Welt auf die Probe stellte".

Dies gilt auch für die Logistikbranche. Nach einem schwierigen Jahr 2021 mit einer unterbrochenen Container-Lieferkette aufgrund der Auswirkungen der Pandemie und des Zwischenfalls mit der Ever Given im Suezkanal sah sich die Logistikbranche mit einem weiteren schwierigen Jahr konfrontiert. Es war ein Jahr mit zwei verschiedenen Gesichtern.

Die ersten sechs Monate des Jahres 2022 waren eine Kopie des Vorjahres. Die Container-Lieferkette wurde durch die Unterbrechung der Handelsströme nach Russland noch stärker gestört, da Russland als Partner für den internationalen Handel für die westliche Welt plötzlich weggefallen ist. Die Warenströme nach und aus Russland wurden in den Häfen abrupt gestoppt, was dazu führte, dass "Russland-Container" endlos auf den Containerterminals verweilten. Diese Container trugen zu dem bereits bestehenden Problem einer zu hohen Stellplatzauslastung in den Containerterminals bei. Zusammen mit den anhaltenden Pandemie-Lockdowns in China verschlechterte sich die Verlässlichkeit der Fahrpläne der wichtigsten Schifffahrtslinien weiter. Die Abfertigungszeit von Containerschiffen war aufgrund der teilweise fehlenden Terminalkapazität immer noch hoch. Es gab kaum noch freie Slotkapazitäten für die Abfertigung von Containerschiffen. Infolgedessen blieben die Raten für Container-Überseetransporte auf einem sehr hohen Niveau. Somit wurden die Gewinnsprünge von 2021 im Jahr 2022 nicht nur prolongiert, sondern in einigen Fällen sogar verdoppelt.

Das unzuverlässige Ankunfts- und Abfahrtsmuster der Schiffe störte den regelmäßigen Zu- und Abfluss von Containern in unserem Terminal. Die Container verweilten in dem Terminal und warteten auf das Anschlussschiff. Die durchschnittliche Verweildauer von Import-, Export- und Transshipmentcontainern erreichte zusammen mit den Russland-Containern einen Höchststand, was zu einer Lagerdichte führte, die weit über den üblichen Betriebsgrenzen lag. Der Betrieb nahe und oberhalb der Betriebsgrenze wirkte sich stark negativ auf



die Gesamtproduktivität und die Effizienz des Terminals aus. Das Hauptaugenmerk des Managements lag auf dem Terminal-Management, um den Betrieb aufrechtzuerhalten und den Umschlag am Laufen zu halten. Zusammen mit der geringeren Produktivität war die Terminalkapazität begrenzt, und trotz aller harten Arbeit waren die umgeschlagenen Mengen gering und blieben hinter dem Plan zurück. Während das Terminal an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit arbeitete, konnte NTB auch die Nachfrage der Kunden nach mehr Umschlagsvolumen nicht erfüllen. Bilder von Containerschiffen, die auf See ankerten und darauf warteten, an einem Containerterminal anlegen zu können, beherrschten immer wieder die Medien.

Gemeinsam mit Maersk wurde zu Beginn des zweiten Quartals eine Task Force eingerichtet. Ziel dieser gemeinsamen Task Force war es, die Containerdichte im Terminal zu verringern, um einen normalen Betrieb wiederherzustellen und gleichzeitig die Kapazität und Effizienz des Terminals zu erhöhen. Die Task Force benötigte zusammen mit den operativen Teams von Maersk und NTB drei Monate, um die Lagerbestände herunterzufahren. Im Sommer kehrte der Betrieb schrittweise zur Normalität zurück.

In der zweiten Hälfte des Jahres 2022 verlangsamte sich die Weltwirtschaft und die Geschäftsaussichten in der Logistikbranche änderten sich. Das Verbraucherverhalten änderte sich; die Ausgaben verlagerten sich von Waren auf Dienstleistungen (Restaurant, Urlaub, Reisen). Die Nachfrage nach Containerschiff-Slots ging zurück und damit auch die Raten. Am Ende des Jahres lagen die Kosten für die Verschiffung eines Containers auf dem Niveau vor der Pandemie. In ihren vierteljährlichen Mitteilungen meldeten die börsennotierten Reedereien zwar immer noch hohe Gewinne für das Gesamtjahr 2022, aber alle verwiesen auf den starken Preisverfall und prognostizierten für 2023 pessimistischere Aussichten.

Im vergangenen Sommer sah sich NTB mit einer neuen Herausforderung konfrontiert, nämlich der Unbeständigkeit der Arbeitskräfte aufgrund der harten Tarifverhandlungen. Zum ersten Mal seit der Gründung unseres Unternehmens streikten die gewerblichen Mitarbeiter. Pünktlich zum Beginn der Sommerferien wurde ein neuer 2-Jahres-Tarifvertrag ausgehandelt und von der Belegschaft akzeptiert.

Dank der Bemühungen der gemeinsamen Task Force erholte sich der Betrieb im Laufe des Frühsommers. Die Terminaldichte ging zurück und die Terminalproduktivität stieg, was zu einer höheren Terminalkapazität führte. Gleichzeitig gingen die Abrufe vor allem für die großen asiatischen Dienste zurück, und Anfang September sah sich NTB mit einer neuen Situation konfrontiert: Die Terminalkapazität war höher als die Nachfrage nach unseren Dienstleistungen. Ein intensiver Dialog mit unserem Hauptkunden Maersk führte zur Übertragung eines zusätzlichen Asien-Dienstes. Seit Woche 43 laufen die Schiffe des neuen 2M-Dienstes wöchentlich unser Terminal an. Trotz dieser zusätzlichen Anläufe waren Angebot und Nachfrage in der zweiten Hälfte des Jahres 2022 nicht ausgeglichen.

Die Containerschiffahrt wird weiterhin von drei Allianzen dominiert.

Die Ocean Alliance besteht aus CMA CGM, COSCO/OOCL sowie Evergreen, während The Alliance aus ONE, Hapag Lloyd und Yang Ming besteht. Die 2M Alliance (Maersk / MSC) ist von größter Bedeutung für NTB und den Standort Bremerhaven insgesamt. Diese drei Allianzen teilen sich deutlich mehr als 90 % der Kapazitäten in den Asien-Europa-Routen. Angetrieben durch die explodierenden Gewinne der Reedereien ist die Diskussion über die Funktionsweise des Containerschiffahrtmarktes bei den Verladern aufgekommen. Die Wettbewerbschüter in Europa und den USA führen derzeit Untersuchungen durch. Über deren mögliche Ergebnisse und Vorschläge zur Änderung der derzeitigen Marktstruktur herrscht noch keine Klarheit.

Die aktuelle 2M-Kooperationsvereinbarung zwischen MSC und Maersk läuft im Januar 2025 aus. In ihrer Anfang Februar veröffentlichten Kundeninformation erklären MSC und Maersk, dass sie sich bemühen werden, Störungen des 2M-Netzwerks bis zur Beendigung im Jahr 2025 so gering wie möglich zu halten.

Die Bestellungen und Auslieferungen von immer größeren Schiffen haben sich 2022 fortgesetzt. Nach Angaben von Alphaliner ist das Verhältnis zwischen Auftragsbestand und Flotte heute auf 14,2 % angestiegen und wird wahrscheinlich in Kürze 15 % übersteigen. Die überwiegende Mehrheit der neu bestellten Kapazität wird für 12 KTEU, 15 KTEU und 24 KTEU Schiffe sein. Einige Schiffe wurden bereits im Jahr 2022 ausgeliefert, aber die überwiegende Mehrheit soll bis Ende 2024 geliefert werden.

Der Containerverkehr bei NTB ist im vergangenen Geschäftsjahr um 12,4 % zurückgegangen. Insgesamt kam es zu einem Rückgang (-12,7 %) der Anzahl der umgeschlagenen Container (Umstauer zusätzlich 17.569 Container) von 1.717.001 auf 1.498.356. Auf der Basis der 20-Fuß-Standardcontainer (TEU) lag die Veränderung im Vergleich zum Vorjahr bei -355.110 TEU (-12,0 %), was insgesamt 2.615.496 TEU entspricht.

Die Mengenplanung wurde um 18,1 % oder 334.075 Container unterschritten. Insbesondere die Auswirkungen der Pandemie und die weltweiten Verzögerungen bei den Schiffsanläufen, die auch zu einer Verlagerung von regulären Sonderdiensten bei NTB führten, ließen das geplante Wachstum nicht zu. Das Verhältnis von Umschlagvolumen zu lokaler Ladung hat sich im Laufe des Jahres im Vergleich zum Vorjahr zugunsten der lokalen Ladung verändert.

Der Containerumschlag im Überseecontainerdienst (Hauptschiff) ist im Vergleich zum Vorjahr um 9,0 % oder 109.762 Container zurückgegangen. Der Trend steigender Umschlagszahlen pro Schiffsanlauf bei sinkender Anzahl von Schiffsanläufen hat sich seit 2019 nicht fortgesetzt. Insgesamt ist die durchschnittliche Umschlagsmenge pro Schiffsanlauf im Geschäftsjahr unverändert geblieben (2021 und 2022: 2.014 Container pro Anlauf), während die Anzahl der Schiffsanläufe der Überseecontainerdienste um 8,6 % gesunken ist (2022: 560 Hauptschiffe gegenüber 613 Hauptschiffen im Jahr 2021).

Im Jahr 2022 wurden am NTB-Terminal insgesamt 2.151 Schiffe (Hauptschiff, Feeder und Barge) abgefertigt (Vorjahr: 2.291 Schiffe). Dies entspricht einem Durchschnitt von 41 Schiffen pro Woche (Vorjahr: 44 Schiffe).

Angesichts der insgesamt herausfordernden Situation ist das Management mit der Mengenentwicklung im Geschäftsjahr 2022 noch zufrieden.

Die Umsatzerlöse für das Jahr 2022 waren mit fast EUR 1 Mio. (-0,4 %) niedriger als im Vorjahr.

Neben der gemeinsamen Task Force zur Bereinigung des Terminals wurde auch die Zusammenarbeit mit dem Hauptkunden Maersk weiter intensiviert. Es wurden weitere Investitionen in die Kommunikation sowohl auf operativer als auch auf Managementebene getätigt. Für 2023 wird ein gemeinsames Programm aufgestellt, um gemeinsam definierte Ziele zu erreichen.

Arbeitsicherheit und Unfallverhütung haben bei NTB einen erklärten hohen Stellenwert. Das Jahr 2022 war teilweise von der Pandemie geprägt. Town Hall Meetings konnten nur während der Sommersaison stattfinden. Im Jahr 2022 ereignete sich bei NTB kein einziger schwerer Unfall. Die Anzahl der LTI's (Lost Time Incident) lag auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr. Unser Fokus liegt weiterhin auf der Senkung dieser LTI-Zahl. Zusätzlich zu den gesetzlichen Anforderungen werden laufend weitere gezielte Maßnahmen durchgeführt, um die Wachsamkeit der Mitarbeiter und ihr Bewusstsein für Gefahren zu erhöhen.

Am 1. Januar 2022 beschäftigte das Unternehmen 153 Angestellte und 753 Arbeiter (HC). Die Zahl der Angestellten blieb zum 31. Dezember 2022 unverändert. Im gewerblichen Bereich stieg die Belegschaft auf 788 Mitarbeiter.



Die Investitionen im Jahr 2022 in Höhe von TEUR 6.615 betrafen mit TEUR 6.075 im Wesentlichen Anzahlungen für 27 Straddle Carrier. Darüber hinaus wurden Anschaffungen in Höhe von TEUR 607 für 1 Stapler, 3 Laschkörbe, 2 Überhöhenrahmen, 6 Terminalfahrzeuge und sonstige Betriebsgeräte getätigt. Die verbleibenden Investitionen in Höhe von TEUR 556 betreffen Hard- und Software (im Wesentlichen Hardware für Back-up-Systeme und Datenbanken) sowie sonstige Sachanlagen. Aufgrund des Abschlusses einer öffentlichen Förderung reduzierte eine Abschlusszahlung von TEUR 623 nachträglich die Anschaffungskosten für 4 Containerbrücken.

Die Investitionen wurden mit den zum Ende des Geschäftsjahres vorhandenen liquiden Mitteln, dem laufenden Cashflow und Darlehen eines Bankenkonsortiums finanziert. An dem Bankenkonsortium sind weiterhin die NORD/LB, die Sparkasse Bremen, die Commerzbank und die IKB beteiligt. Im Jahr 2013 wurde ein langfristiges Darlehen in Höhe von TEUR 11.100 aufgenommen, das in Raten bis 2023 getilgt wird. Im Geschäftsjahr 2016 und Anfang 2017 wurden im Zusammenhang mit der Reinvestition in Containerbrücken weitere langfristige Darlehensverträge über insgesamt TEUR 60.000 abgeschlossen, deren ratierte Tilgung in 2018 bzw. 2019 begonnen hat und in 2026 bzw. 2027 endet. Mit der Fortsetzung der Reinvestition in Containerbrücken wurde im Geschäftsjahr 2019 ein zusätzliches Darlehen über TEUR 30.000 aufgenommen, dessen ratierte Tilgung im Jahr 2021 begonnen hat und im Jahr 2028 enden wird. Seit 2021 besteht eine laufende Kreditlinie von EUR 20,0 Mio., die von zwei Poolbanken zur Verfügung gestellt wird.

Für das Jahr 2023 sind derzeit Investitionen in Höhe von TEUR 27.011 geplant. Diese beinhaltet im Wesentlichen die Auszahlungen für 27 Straddle Carrier, 7 Containerspreader, 2 Leercontainerstapler und 4 Laschkörbe. Darüber hinaus sind Investitionen in Terminalfahrzeuge und sonstige Betriebseinrichtungen vorgesehen. Weitere Investitionen sind in Hard- und Software für die Projekte in den Bereichen WLAN-Update, KRITIS und den Aufbau einer LTE-Zelle geplant. Das Management plant, diese Investitionen aus dem laufenden Cashflow zu finanzieren und keine Dividende auszuschütten.

## **b. Ertragslage**

Der Jahresüberschuss für das Jahr 2022 stieg im Vergleich zum Vorjahr leicht von EUR 11,2 Mio. auf EUR 11,9 Mio. (+6,8 %), lag aber unter dem geplanten Jahresüberschuss von EUR 13,2 Mio. Dies basiert im Wesentlichen auf dem unter Plan liegenden Volumen inkl. ungünstiger Ladungsstruktur und den über Plan liegenden Steigerungen bei den Personalkosten (insbesondere bedingt durch die Tarifverhandlungen) und den Energiekosten. Demgegenüber sind im Berichtsjahr geringere Kosten für die externe Personalgestellung, für Dienstleistungen an MSC Gate sowie für Wartung und Reparatur angefallen. Zudem verringerten sich die Abschreibungen, da bei einigen Containerbrücken und Straddle Carrier, welche noch in Betrieb sind, das Abschreibungsende erreicht wurde.

Der Gesamtumsatz (einschließlich der sonstigen betrieblichen Erträge) belief sich im Jahr 2022 auf EUR 238,2 Mio. (Vorjahr: EUR 239,2 Mio.).

Bei NTB wurden 95.000 Container im Unterauftrag des Terminals MSC Gate umgeschlagen. Gleichzeitig hat MSC Gate fast 223.000 Maersk Container im Unterauftrag von NTB umgeschlagen, die wiederum nicht in den Volumen, aber sowohl in den Kosten als auch in den Erlösen enthalten sind.

Das Ergebnis pro Containerlift stieg von EUR 6,44 in 2021 auf EUR 7,86 (+22,0 %) in 2022. Diese Entwicklung resultiert in erster Linie aus der Kombination von Ratenanpassungen mit den Kunden und höheren Lagererlösen. Dem standen ein fehlendes Mengenwachstum, eine Verschlechterung der Produktivität sowie hohe Personal- und Energiekosten gegenüber.

Gleichzeitig haben sich erneut Kostensteigerungen insbesondere im Bereich Personal durch Tarifierhöhungen ergeben. Ferner hatte die Arbeitszeitreduzierung in Verbindung mit der im Jahr 2018 erfolgten Einführung des Tarifvertrages im kaufmännischen Bereich letztmalig Einfluss auf die Personalkostensteigerungen.

Weitere Einsparungen bzw. Optimierungen, wie z.B. Produktivitätssteigerungen sind erforderlich, um Kostensteigerungen aufzufangen und das Ergebnis auf einem akzeptablen Niveau zu halten.

## **c. Finanzlage**

Im zurückliegenden Geschäftsjahr 2022 wurde ein Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit von EUR 34,6 Mio. (Vorjahr: EUR 29,5 Mio.) erwirtschaftet. Der Cash Flow aus Investitionstätigkeit betrug EUR -6,5 Mio. (Vorjahr: EUR -6,6 Mio.).

Der im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr höhere Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen auf eine Zahlung von APMT (Verkauf einer Gutschrift im Jahr 2020) zurückzuführen, dem höhere kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüberstehen.

Bei einer Reduzierung der Bilanzsumme um 6,0 % bzw. EUR 10,5 Mio. lag die Eigenkapitalquote zum 31. Dezember 2022 bei 36,7 % (Vorjahr: 34,0 %). Das Anlagevermögen war zu 53,0 % durch Eigenkapital gedeckt (Vorjahr: 48,7 %).

Die Finanzlage des Unternehmens wird als stabil bewertet, die Liquidität ist nach wie vor gesichert, die Kapitalausstattung ist ausreichend. Auf Grund der vorhandenen Kreditlinien bleibt die Refinanzierung mittelfristig stabil.

## **d. Vermögenslage**

Das Vermögen der Gesellschaft betrug zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 EUR 164,7 Mio. (Vorjahr: EUR 175,2 Mio.), das sich aus dem Anlagevermögen (69,2 %) und dem Umlaufvermögen (30,5 %) sowie dem aktiven Rechnungsabgrenzungsposten (0,3 %) zusammensetzt.

Das Anlagevermögen reduzierte sich insbesondere aufgrund der über den Zugängen des Geschäftsjahres liegenden planmäßigen Abschreibungen von EUR 15,1 Mio. um insgesamt EUR 8,5 Mio. auf EUR 113,9 Mio. (Vorjahr: EUR 122,4 Mio.). Die Umschlaggeräte stellen mit EUR 105,7 Mio. (Vorjahr: EUR 120,0 Mio.) den wesentlichen Posten des Anlagevermögens dar.

Das Umlaufvermögen besteht im Wesentlichen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von EUR 34,3 Mio. (Vorjahr: EUR 26,0 Mio.), die aufgrund eines technischen Problems und damit ausgebliebenen Zahlungen bei einem Hauptkunden im Dezember gestiegen sind. Im Geschäftsjahr 2022 wurde eine längerfristig offene Forderung in Höhe von EUR 15,3 Mio. beglichen, wodurch die sonstigen Vermögensgegenstände gesunken sind. Die Vorräte in Höhe von TEUR 227 (Vorjahr: TEUR 195) fallen weiterhin kaum ins Gewicht.

Der Finanzmittelfonds beträgt zum Jahresende TEUR 13.508 (Vorjahr: TEUR 9.889).



Im Geschäftsjahr 2022 haben sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten durch die Tilgung der in den Jahren 2013, 2016, 2017 und 2019 aufgenommenen langfristigen Darlehen reduziert (TEUR 12.638).

### 3. Chancen- und Risikobericht

Nachfolgend werden die Chancen und Risiken in der Reihenfolge der Bedeutung für NTB aufgeführt.

Der Geschäftsplan für 2023 basiert auf Mengeneinschätzungen der Kunden und auf Verträgen, deren Laufzeiten teilweise über das Jahr 2023 hinausgehen. Die Konditionen bei verschiedenen Verträgen sind innerhalb des Geschäftsjahres 2023 neu zu verhandeln, wobei mit den meisten wesentlichen Kunden bereits Planungssicherheit besteht. Der Vertrag mit dem Hauptkunden wurde im Jahr 2020 bis Juni 2024 verlängert.

Es bestehen erhebliche Unsicherheiten resultierend aus der Entwicklung in der Containerschifffahrt. Das Aufkommen im Jahr 2023 wurde auf der Grundlage von Mengenschätzungen und erwarteten Kapazitäten angenommen. Das letzte Quartal 2022 markiert das Ende einer Periode, in der die Frachtraten für die Containerschiffahrtsunternehmen außergewöhnlich günstig waren. Dieser Zeitraum, der durch eine Umkehrung des Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage verursacht wurde, dauerte von Frühjahr 2020 bis Herbst 2022.

Die deutschen Häfen haben auch im Jahr 2022 Marktanteile gegenüber Rotterdam und Antwerpen verloren. Neue Initiativen für Investitionen in zusätzliche Terminalkapazitäten außerhalb der deutschen Häfen bedrohen auch die Marktposition von NTB. Ein besonderes Risiko besteht in dieser Hinsicht im Hinblick auf das Umschlagsvolumen, das leichter verlagert werden kann und von Natur aus volatil ist. Die NTB zum Terminal der Wahl für ihre Kunden zu machen, ist eine unserer Herausforderungen, um den Trend des Verlustes von Marktanteilen umzukehren. Die Intensivierung der Partnerschaft mit unserem Hauptkunden Maersk ist ein wichtiger Teil dieser Strategie. Ein weiterer Teil zielt auf die Senkung unserer Kostenbasis durch die Erhöhung des Automatisierungsgrades unseres Terminals.

Bei der Erörterung ihrer Zukunftsaussichten schienen unsere Kunden ihren Optimismus kurzfristig verloren zu haben. Die Frachtraten sind stark gesunken, neue ULCV werden auf den Markt kommen und die Zentralbanken kämpfen gegen die Inflation und riskieren, dass die Volkswirtschaften in eine Rezession abrutschen.

In unseren Gesprächen mit Maersk für das Jahr 2023 konzentrieren wir uns auf drei Hauptthemen. Das erste ist die weitere Zusammenarbeit mit Maersk, um ihre Strategie zu einem erfolgreichen Logistik-Integrator abzustimmen. Die Investitionen werden vertikal über die gesamte Logistikkette verteilt. In Bremerhaven wird Maersk ein neu gebautes und modernes Distributionszentrum betreiben, das 2024 eröffnet wird. Durch die Vergrößerung seiner Präsenz in unserer Heimatregion wird Maersk in den kommenden Jahren neue Geschäftsmöglichkeiten für NTB eröffnen.

Ein weiterer Schwerpunkt ist es, mehr Maersk/2M-Volumen in unsere Terminalanlage zu bekommen. Um unsere Terminalumschlagskapazität im Jahr 2023 in ein besseres Gleichgewicht mit dem umgeschlagenen Volumen zu bringen, wollen wir unsere Volumenbasis verbreitern. Daher streben wir für 2023 die Verlagerung von mindestens zwei weiteren Maersk/2M-Diensten auf unser Terminal an. Mittelfristig wird daher angestrebt, mehr als zwei Millionen Container jährlich bei NTB umzuschlagen.

Parallel zu den Gesprächen über das Volumen werden wir gemeinsam mit Maersk Möglichkeiten für einen Ausgleich für die in die Höhe geschnellte Inflation ausloten und den Vertrag an die aktuell schwierigen Marktbedingungen versuchen anzupassen. Dies wird eine Herausforderung sein, da der aktuelle Vertrag mit unserem Hauptkunden erst im Sommer 2024 ausläuft. Aber die Entwicklung der Tarife muss mit der Kostenentwicklung in Einklang gebracht werden. Dies wird im Jahr 2023 wahrscheinlich nicht vollständig möglich sein. Anhaltende allgemeine Kostensteigerungen sind insbesondere im Personalbereich zu erwarten, aber auch im Energiebereich und im Bereich der sonstigen eingekauften Leistungen muss damit gerechnet werden.

Längerfristig gibt es trotz des unbestreitbaren Antiglobalisierungstrends mehr Raum für Optimismus. Die USA sind führend in der Subventionierung von Made-in-America-Produkten, der Einführung von Exportkontrollen und einer Politik des Protektionismus. Die verschiedenen Reedereien wählen unterschiedliche Strategien, um den künftigen Herausforderungen zu begegnen. MSC hat eine große Anzahl neuer Containerschiffe bestellt. Maersk hat im Vergleich dazu nur ein eher kleines Auftragsbuch und angekündigt, seine Geschäftsumwandlung zu einem globalen Integrator zu beschleunigen. Ihre 2M-Partnerschaft wird im Januar 2025 auslaufen. Maersk begründete die Beendigung der 2M-Allianz damit, dass man effizienter auf die sich verändernden Bedürfnisse der Kunden eingehen wolle, wie etwa die Bedeutung von Zuverlässigkeit, Flexibilität und Nachhaltigkeit in allen Aspekten der Logistik. Es ist noch unklar, welche Konsequenzen dies für NTB haben wird. Im Laufe der kommenden zwei Jahre werden wir gemeinsam mit Maersk die sich daraus ergebenden Geschäftsmöglichkeiten für NTB untersuchen.

Die Angleichung an das Maersk-Ziel, bis 2040 Null-Emissionen zu erreichen, bedeutet, dass NTB seine eigene Null-Emissions-Strategie entwickeln muss. Erste Schritte wurden mit der Entscheidung über die Investition in 27 neue Hybrid-Straddle-Carrier unternommen. Diese werden im Laufe des Jahres 2023 in Betrieb genommen und ersetzen die älteren Fahrzeuge und verringern damit unseren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass es unverändert äußere Einflüsse geben kann, die das Unternehmen negativ beeinträchtigen und langfristige Ziele behindern könnten. Risiken im Zusammenhang mit Betriebslärm während der Nacht bestehen unter anderem durch Schiffshilfsaggregate. Maßnahmen zur Reduzierung von Schall- und anderen Umweltbeeinträchtigungen werden auch weiterhin gezielt fortgeführt, soweit dies vom Terminal beeinflusst werden kann. Lärmreduzierungsmaßnahmen bleiben auch für die Zukunft ein wichtiger Faktor bei Veränderungen von Arbeitsprozessen und bei der Beschaffung von Neugeräten.

Die von NTB verwendeten Finanzinstrumente umfassen im Wesentlichen Darlehen, Rechte und Pflichten aus Mietverhältnissen und flüssige Mittel. Diese Finanzinstrumente dienen der Geschäftstätigkeit und den Investitionen. Die Gesellschaft verfügt über weitere Finanzinstrumente, wie z.B. Forderungen und Verbindlichkeiten, die unmittelbar aus der Geschäftstätigkeit resultieren.

Grundsätzlich bestehen für NTB Zinsänderungs-, Liquiditäts- und Ausfallrisiken. Fremdwährungsrisiken bestehen nicht. Für Ausfallrisiken von Forderungen werden Pauschal- und gegebenenfalls Einzelwertberichtigungen gebildet. Ferner dient eine Kreditversicherung der zusätzlichen Absicherung im Falle von Zahlungsausfällen.

Derivative Finanzinstrumente bestehen zum Bilanzstichtag nicht.

Aus heutiger Sicht bestehen keine wesentlichen Finanzrisiken.

Generell wird der Fortbestand des Unternehmens positiv und prinzipiell nicht als gefährdet angesehen.



Im Jahr 2022 wurden ca. 19,2 % (Vorjahr: 20,6 %) des gesamten Personalbedarfs durch den Mitarbeiterpool der GHBG gedeckt. Die gesunkene Inanspruchnahme ist vor allem auf die Übernahme von GHBG-Mitarbeitern in den Jahren 2020 und 2021 sowie auf das sinkende Volumen zurückzuführen.

Zudem besteht grundsätzlich eine Abhängigkeit in Zusammenhang mit der Ausfallhäufigkeit der eingesetzten Containerbrücken und Straddle Carrier. Durch die Inbetriebnahme von zehn neuen Containerbrücken in den letzten Jahren und die fortgesetzte intensive Instandhaltung hat sich das Ausfallrisiko in diesem Bereich reduziert.

#### 4. Prognosebericht

Die NTB geht mit einer Reihe von Unsicherheiten und geringen Markterwartungen in das neue Geschäftsjahr 2023.

Die Auswirkungen der fortschreitenden Konzentration auf dem Containerschiffahrtsmarkt, insbesondere im Hinblick auf die Marktmacht der Allianzen in Verbindung mit den bestehenden Überkapazitäten, führten trotz der sehr guten Ergebnisse der Reedereien in den letzten beiden Jahren zu einem anhaltenden Preisdruck. Darüber hinaus bestehen erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Entwicklung des Ukraine-Krieges, der Energiekrise und der Konjunkturerwartungen.

Gleichzeitig muss insbesondere auf Grund der Volumenentwicklung in Rotterdam und Antwerpen sowie der Entwicklung des Containerterminals in Wilhelmshaven und Danzig und des erheblichen Wettbewerbsdrucks aller Terminals mit einer weiteren Intensivierung der Konkurrenzsituation gerechnet werden.

Auch in den kommenden Jahren wird einer der Schwerpunkte der unternehmerischen Zielsetzungen die Steigerung der Umschlagsproduktivität (Containerbrücke, Kaje und Straddle Carrier) sein. Weitere Schwerpunkte bleiben eine möglichst gleichmäßige Auslastung der Schiffs Liegeplätze und die Reduzierung der Kosten pro umgeschlagenem Container durch Optimierung der eingesetzten Stunden (Personal / Gerät pro umgeschlagenem Container) sowie die Suche nach Möglichkeiten, die Prozesse im Terminal schrittweise zu automatisieren.

Die Voraussetzungen zur Erreichung der wirtschaftlichen Unternehmensziele sind abhängig von der weiteren Entwicklung der Weltwirtschaft und dem Verhalten der Reederkundschaft.

Auf der Grundlage der gesamtwirtschaftlichen Prognosen, der Wettbewerbssituation und der Planungen der 2M-Partner kann für das Geschäftsjahr 2023 davon ausgegangen werden, dass die Volumina über denen des Jahres 2022 liegen werden.

Angesichts des geplanten Mengenwachstums, verbunden mit angestrebten Tariferhöhungen, und trotz steigender Kosten wird erwartet, dass das Ergebnis für das Jahr 2023 in etwa dem des Jahres 2022 entsprechen wird.

Bremerhaven, den 2. März 2023

**North Sea Terminal Bremerhaven Verwaltungsgesellschaft mbH**

*Adrianus Johannes Maria Scholten, Geschäftsführer*

## BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co., Bremerhaven

#### Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co., Bremerhaven, - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co. für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss 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 der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

#### Grundlage für die Prüfungsurteile



Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des 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 Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

## **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und den Lagebericht**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft 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 Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

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

## **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 Jahresabschluss und zum 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des 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 der Gesellschaft 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 der Gesellschaft 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 Jahresabschluss und im Lagebericht 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 die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.



•führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im 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 bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Bremen, den 2. März 2023

**PricewaterhouseCoopers GmbH**  
**Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

*Stefan Geers, Wirtschaftsprüfer*

*ppa. Konstantin Kessler, Wirtschaftsprüfer*