



DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH

Duisburg

Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2022 bis zum 31.12.2022

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

Die DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH (DIT) betreibt seit Oktober 2002 das trimodale Terminal auf dem Logport-Gelände in Duisburg-Rheinhausen. Elementares Geschäftssegment der DIT ist der Umschlag und Transport von Überseecontainern und Wechselbrücken per Bahn, Schiff und LKW im kombinierten Verkehr. Eng damit verbunden ist die Lagerung und Reparatur von Containern sowie die weitere Dienstleistung am Container. Mittlerweile ist das reine Speditionsgeschäft am DIT zu einem eigenständigen Geschäftsfeld gewachsen.

Allgemeine Marktsituation

Die DIT ist per Wasserstraße an die Westhäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam angeschlossen. Diese Häfen verzeichneten auf das Jahr gesehen im Vergleich zum Vorjahr eine Umschlagsmenge von - 5,5 % TEU in Rotterdam und - 5,2 % TEU in Antwerpen, zeigen also ein sehr deutliches Bild der aktuellen Lage (Quelle: Pressemitteilung Port of Antwerpen 11.1.2023 und Pressemitteilung Port of Rotterdam 23.02.2023). Der Hamburger Hafen verzeichnete ein noch stärkeres Minus von 7,9 % (Pressemitteilung HHLA 17.2.23). Der Container-Umschlagsindex erlebte zu Beginn des Ukraine Krieges im Februar einen Einbruch und erreichte sein vorläufiges Tief im April. Im Mai und Juni stieg der Umschlagsindex an und übertraf im Juni das Niveau des Februars. Ab Juli erfolgte ein deutlicher Abschwung mit dem tiefsten Stand des Index in 2022 im Oktober. Zum Jahresende ist eine leicht steigende Tendenz erkennbar. (Quelle: Statista Entwicklung des weltweiten Containerumschlag-Index von Dezember 2020 bis Dezember 2022).

Für Deutschland werden je nach Institut Wachstumsraten um 0,2 % (Bundesregierung), 0,1 % (IWF) und - 0,1 % (IFO) in 2023 vorhergesagt. Die Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind mit hoher Unsicherheit verbunden. Die Risiken, die sich unter anderem aus geopolitischen Entwicklungen sowie des Krieges heraus ergeben, sind im Risiko- und Chancenbericht näher erläutert. In den Prämissen unserer Planung und in den nachfolgend ausgeführten Prognosen sind Auswirkungen aus dem Krieg enthalten, wobei diese nur schwer einzuschätzen sind. Wie sich die Entwicklung der Energiekosten/ Komponenten auf unseren Geschäftsverlauf im Jahr 2023 und die damit verbundenen Kennzahlen auswirken, können zum jetzigen Zeitpunkt nicht komplett quantifiziert werden. Wir verweisen auf unsere Ausführungen im Risiko- und Chancenbericht. Den Verlauf der COVID-19-Pandemie haben wir sekundär betrachtet.

Darstellung des Geschäftsverlaufs

Die Umschlagszahlen von DIT sind nach einem leichten Wachstum im Jahre 2021 im Jahr 2022 um -11,37 % gesunken.

Die Mengenentwicklung für das Jahr 2022 zeigt bei allen Verkehrsträgern eine deutliche Abwärtstendenz. Im Bargebereich zog sich der negative Trend fort und nachdem bereits 2021 die Mengen rückläufig waren, setzte sich dies 2022 fort und schloss mit einem Minus von 12,28 % ab. Nach Jahren des Wachstums im Bahnbereich fiel dieser 2022 erstmals wieder und schloss mit einem Minus von -11,00 % ab.

Periode	Binnenschifffahrt [TEU]	Bahnverkehre [TEU]	Gesamt [TEU]
2018	91.292	287.058	378.350
2019	108.434	270.180	378.614
2020	122.745	282.264	405.009
2021	118.300	295.945	414.245
Januar	8.407	24.615	33.022
Februar	7.962	22.026	29.988
März	9.168	23.733	32.901
April	8.834	22.330	31.164
Mai	9.543	22.489	32.032
Juni	9.553	21.639	31.192
Juli	9.752	23.798	33.550
August	6.773	22.721	29.494
September	8.916	22.612	31.528
Oktober	8.668	21.276	29.944
November	8.488	20.057	28.545
Dezember	7.712	16.059	23.771
Gesamt 2022	103.776	263.355	367.131
Veränderung ggü. Vorjahr	-12,28 %	-11,00 %	-11,37 %

Das Jahr 2022 war geprägt von den Auswirkungen des Russland-Ukraine Krieges und den Störungen der globalen Lieferketten. Die Corona Epidemie und deren Auswirkungen ist dadurch etwas in den Hintergrund gerückt, obwohl viele Bereich auf der Welt noch unter den Folgen gelitten haben.

Nachdem bereits in den ersten Monaten des Jahres die Mengen aufgrund von Lieferengpässen und Lockdowns in China leicht rückläufig waren, wurde die gesamte Situation mit Beginn des Russland-Ukraine Krieges und den daraus resultierenden Sanktionen gegen Russland verschärft und endete schließlich im Laufe des Jahres 2022 in einer wirtschaftlichen Abwärtsspirale.

Durch die Sanktionen und Complainceregeln westlicher Unternehmen ging das Volumen auf Zügen durch Russland spürbar zurück und alternative Routen standen nicht ausreichend zur Verfügung. Für DIT und Duisburg bedeutete dies eine Reduzierung der Zuzugläufe aus China und damit einem Rückgang an Umschlägen.

Nach den sehr hohen Raten in der Seeschifffahrt zu Jahresbeginn, kam es zu einem Verfall der Preise, was auch den Chinazug wieder unattraktiver machte. Der Einbruch beim Konsum durch die massiv gestiegenen Energiepreise und der sehr hohen Inflation führte jedoch zu einer Reduzierung der Seeschifffahrtskapazitäten aufgrund fehlender Mengen.

Die gesamte Entwicklung im Bahn- und Bargebereich hatte aber auch Auswirkungen auf den Auslastungsgrad der Flächen im Depot und Lagerbereich am DIT, der Anfang des Jahres noch bei Vollaustung lag und mit dem Kriegsbeginn kontinuierlich abnahm. Zwei Gründe waren maßgeblich. Zum einen wurden Container in Duisburg verfrüht angeliefert, die jedoch erst einen späteren Auslieferungstermin hatten, da durch volle Lager keine Kapazitäten bereitstanden, so dass das DIT als Vorratslager für Endkunden fungierte und die Lagerverweildauern extrem angestiegen sind. Dies führt zu einem Engpass im Lagerbereich von Vollcontainern und hat sich seit Mitte des Jahres wieder komplett gedreht. Zum anderen variieren die Leercontainerabstellungen aufgrund von Wirtschaftsschwankungen und einer Abnahme der Zugverkehre aus China und somit standen weniger Containern in Duisburg zur Verfügung. Trotz der globalen Situation wurde die Bahnspedition erweitert um unseren Kunden in der schwierigen Zeit neue Alternativen zu bieten.

Der weitere Ausbau der LKW-Flotte wurde durch die fallenden Mengen und extrem gestiegenen Energiekosten gestoppt und führte zu einer Wachstumsdelle an LKW-Gestellungen, die jedoch durch höhere Erlöse in dem Bereich teilweise aufgefangen wurden. Trotz der Probleme und Existenzsorgen unserer Unternehmer, konnten wir Sie halten für unsere Kunden die LKW-Gestellungen gewährleisten, wodurch aus unserer Sicht eine größere Kundenbindung erzielt wurde.



Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Gesellschaft hat sich in diesem Jahr um 5,2 % erhöht.

Auf der Aktivseite resultiert dieses im Wesentlichen aus höheren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, da die Preise erhöht und Zuschläge erhoben wurden, sowie einer erhöhten Liquidität zum Bilanzstichtag. Der Anstieg auf der Passivseite begründet sich im Wesentlichen aus dem höheren Eigenkapital zum Bilanzstichtag. Durch die in 2022 vorgenommene Vorabgewinnausschüttung in Höhe von 3.500 TEURO, erhöhte sich das Eigenkapital um den verbleibenden Jahresüberschuss.

Bezogen auf die Bilanzsumme ergibt sich damit eine im Vergleich zum Vorjahr um 5,0 % Punkte gestiegene EK-Quote von 62,6 %.

Finanzlage

Die Finanzlage der Gesellschaft lässt sich als gut bezeichnen. Die liquiden Mittel sind trotz der Gewinnausschüttung 2021 über 2.385 TEURO sowie der Vorab-Gewinnausschüttungen von insgesamt 3.500 TEURO um 80 TEURO gestiegen und betragen zum Bilanzstichtag 5.788 TEURO (Vorjahr 5.708 TEURO).

Ertragslage

Die wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren der Gesellschaft sind Umsatzerlöse und das Betriebsergebnis (Ergebnis vor Zinsen und Steuern).

Der Umsatz des Jahres 2022 belief sich insgesamt auf 48.293 TEURO (Vorjahr 44.242 TEURO) und liegt somit um rund 9,2 % über dem Umsatz des Vorjahres und deutlich über den Planungen. Dieser Zuwachs ergibt sich insbesondere durch weitere Preissteigerungen im Lager und Depot, einer längeren Verweildauer der Vollcontainer und damit verbunden höheren Erlösen sowie Energie- und Emergency-Zuschlägen.

Das Rohergebnis (Umsatzerlöse, sons. betr. Erträge abzgl. Materialaufwand) betrug 26.696 TEURO (Vorjahr: 23.126 TEURO) und liegt somit über den Erwartungen. Die Quote (Verhältnis der Rohergebnis zu den Umsatzerlösen) beträgt 55,28 % (Vorjahr 52,27 %) und ist somit auch gegenüber der Planung gestiegen. Dies liegt in erster Linie an den erhobenen Zuschlägen für Lagergeld und Handling und den speditionellen Leistungen an Fremdterminals im Bahnbereich.

Die Personalkosten¹ stiegen gegenüber dem Vorjahr (5.613 TEURO) um 606 TEURO auf 6.219 TEURO, somit um 10,8 %. Am Jahresende waren 111 und damit 4 Mitarbeiter mehr als Ende 2021 angestellt. Hierunter waren 16 (2020 = 12) Auszubildende sowie 6 Arbeitskräfte in Teilzeit.

Die Steigerungen resultieren aus der Erhöhung unserer Ausbildungsaktivitäten, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Trotz der reduzierten Mengen blieb das Stammpersonal stabil, um Mengen vernünftig abwickeln zu können und die Qualität sicherzustellen. Zum anderen wurde mit der Zielsetzung eine Fluktuation zu verhindern, durch Gehaltserhöhungen wie auch Sonderzahlungen reagiert.

Die Personalkostenquote (PK/WS) ist deutlich von 24,2 % auf 23,3 % gefallen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Berichtsjahr 8.977 TEURO (2021: 8.152 TEURO), und sind damit gestiegen. Hauptgrund hierfür sind die massiven Preisanstiege im Energiesektor (Diesel/Strom) und bei Ersatzteilen für unsere Umschlagsanlagen/-Geräte sowie Kostensteigerungen in allen Bereichen.

Der größte Einzelkostenblock, ist mit 2.891 TEURO wie auch in den vergangenen Jahren die Miete für das Terminal gewesen.

Die Abschreibungen sind mit 336 TEURO etwas über Vorjahresniveau von 306 TEURO.

Das Geschäftsjahr 2022 wurde mit einem Jahresüberschuss von 7.394 TEURO (2021: 5.885 TEURO) abgeschlossen, und ist somit entgegen unserer Erwartung gestiegen. Diese Abweichung zur Planung ist auf längere Standzeiten von Containern, Zuschläge im Depot- und Yard Bereich sowie Preisanpassungen zurückzuführen.

Gesamtbeurteilung der Entwicklung im abgelaufenen Geschäftsjahr

Unsere Ertragslage ist durch ein im Vergleich zum Vorjahr um 23,3 % gestiegenes Betriebsergebnis in Höhe von 11.161 TEURO (Vorjahr: 9.054 TEURO) gekennzeichnet. Unsere wirtschaftliche Lage ist insgesamt als sehr gut zu bezeichnen. Obwohl wir eine schlechtere Prognose abgegeben haben, konnte für 2022 das Betriebsergebnis aufgrund der für das DIT dargestellten positiven Lagergeldentwicklungen infolge der Lieferkettenprobleme und erhobenen Zuschlägen deutlich und nicht nur leicht erhöht werden. Ferner trugen Sondergeschäfte und Ausweitung der Bahnspedition dazu bei.

Risiken und Chancen der künftigen Entwicklung

2022 war ein Jahr, in dem das Augenmerk auf der Bewältigung der Pandemie und deren Auswirkungen auf die Prozesse, Lieferketten, Kunden und Gesundheitsvorsorge liegen sollte. Jedoch wurde mit Beginn des Russland-Ukraine Konfliktes Ende Februar alles anders. Es setzte eine Kostenexplosion im Bereich der Energie und wichtiger Kostenblöcke ein. Neben den bereits 2022 eingetretenen Auswirkungen aus dem Russland-Ukraine-Krieg, können sich bei langanhaltender Dauer oder Ausweitung einer auf Nachbarstaaten, weiterhin



weitreichende Risiken ergeben. Der Krieg kann sich noch negativer auf das Konsumentenverhalten, die Absatzentwicklung, die Produktionsabläufe sowie die Einkaufs- und Logistikprozesse niederschlagen, beispielsweise durch Unterbrechungen in den Lieferketten und der Energiebelieferung oder Engpasssituationen bei Bauteilen sowie Rohstoffen und Vorprodukten, dies kann auch Auswirkungen auf die Logistikprozesse und damit auf unsere Gesellschaft haben. Auch höhere Cyberrisiken können nicht ausgeschlossen werden.

Die politische Entwicklung in Belarus, der Konflikt China/Taiwan und die globalen Handelskonflikte kann niemand vorhersagen und eine Einschätzung der wirtschaftlichen Entwicklung kann daher nur bedingt vorgenommen werden. Es wird aller Voraussicht nach aber zu einer Veränderung von weltweitem Warenströmen und Logistikketten führen.

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Störung der Lieferketten stellt ein Risiko dar, was sich in der Anzahl der Zugumläufe und Auslastung der einzelnen Züge widerspiegelt hat. Vor allem auf den kontinentalen Verkehren gehen die Mengen bereits seit längerer Zeit spürbar zurück. Dies macht sich in der Auslastung der Züge bzw. Slot Stornierungen bemerkbar. Davon betroffen ist vor allem die Chemiebranche mit ihren Tankcontainern, welche die gesamtwirtschaftliche Entwicklung widerspiegelt. Ebenso ist dies an einem deutlichen Rückgang an Importvolumen auf der Barge, hier vor allem Konsumgüter, zu erkennen. Dem wollen wir durch verstärkte Vertriebsanstrengungen, hohe Qualität und kundennahen Service entgegenwirken. Hinsichtlich eventueller Konjunkturschwankungen, wie auch den Weltwirtschaftsrisiken, sehen wir DIT aber aufgrund der bereits erwähnten „echten“ Trimodalität und der damit verbundenen Diversifizierung hinsichtlich kontinentaler (hier Süd- und Osteuropa) Transporte, Überseecontainer-Transporte und lokaler Depot- und Lagerdienstleistungen weiter als ein gut positioniertes Unternehmen an.

Ein großes Risiko kann auch in 2023 weiterhin die Gefahr von Insolvenzen sein. Es ist weiterhin schwer erkennbar, in wie weit ein Unternehmen in Schwierigkeiten ist. Dem Versuchen wir durch ein sehr zeitnahes und engmaschiges Controlling der offenen Posten und engen Kontakt zu den Kunden entgegenzuwirken.

Der Bereich China Zug Verkehre ist für DIT separat zu betrachten, und mit Beginn des Krieges rückläufig. Das Risiko eines weiteren Rückgangs ist aber sicherlich nur als mittel zu bezeichnen, da man derzeit von Kundenseite keine weiteren Rückgänge erwartet werden. Vielmehr könnte eine Beendigung des Konfliktes auch wieder zu einem Anstieg der Zuganzahl führen, was aber nicht quantifiziert werden kann.

Ein großes Problem und Risiko stellt der Mengenrückgang und damit reduzierten Volumen auf den Seeschiffen dar. Dies hat die Congestion der Seehafen deutlich reduziert. Jedoch werden durch Blank Sailings, aufgrund fehlender Menge aus Asien, und die gleichzeitige Inbetriebnahme noch größerer Seeschiffe, die massiven Schwankungen der Importmengen und Exportmengen zunehmen. Die Binnenschiffe werden länger im Seehafen warten und größere Mengen transportieren müssen, die somit später zur Abholung in Terminal zur Verfügung stehen. Verstärkt wird dieses Problem im Export durch verkürzte Cargo Opening Times. Damit verbunden steigt die Lagerdauer der Exportcontainer an. Beides führt zu einem Umsatzverlust des Bargemoduls, da Mengen verlagert werden, da diese nicht mehr planbar an-/ abgeholt werden können und somit eventuell per Direkt-LKW transportiert werden. Wir versuchen hierzu mit unseren Kunden und Transportpartnern die Zu-/Ablaufsteuerung zum DIT zu optimieren.

Auch im Bereich der Pegelstände kann es nach einer länger anhaltender Niedrigwasserperiode im Jahr 2022, wieder zu Einschränkungen kommen. Die Entwicklung der zukünftigen Pegelstände und Kleinwasserperioden kann nicht vorhergesagt werden. Dies hat aber Einfluss auf DIT und worauf nur durch flexible Partner im Bereich Schifffahrt und veränderte Logistikkonzepte reagiert werden kann.

Die Infrastrukturprobleme unter anderen in Polen und Deutschland stellen ein nach wie vor großes Risiko dar, auch wenn Sie aufgrund der reduzierten Zuganzahl derzeit etwas verbessert ist. Gleichzeitig sollen aber mehr Züge im Rahmen der Energieversorgung mit Kohle und wichtige Güter über die alte Infrastruktur bedient werden und die Verstopfung an zentralen Übergabestellen wird bestehen bleiben. Sobald der Bedarf bei einer konjunkturellen Belegung wieder steigt, werden die alten Probleme existieren.

Bei Eisenbahnverkehrsunternehmen fehlt Equipment und Lokführer. Wie bereits in der Vergangenheit, sehen wir dadurch die Pünktlichkeit der Züge mittelfristig wieder als massiv gefährdet an. Die dadurch resultierenden Stornierungen stellen ein erhebliches Risiko dar. Somit ist die eng getaktete Auslastung des Bahnmoduls damit nicht mehr möglich und der Bedarf an variablen Slots steigt ständig, um unseren Kunden im Fall von Verspätungen eine zeitnahe Abwicklung ihrer Züge noch ermöglichen zu können. Die Optimierung der Slotkapazitäten soll Freiräume für mehr Zuganläufe schaffen. Sollte dies nicht gelingen, wird dies zu einer schlechteren Auslastung des Bahnmoduls und damit zu Umsatzeinbußen führen. Da aber die Anzahl der Großkunden und Verbindungen im Bahnbereich weiter angewachsen ist, ist die Gesellschaft auch auf der Bahnseite weniger von Mengenschwankungen der einzelnen Kunden abhängig.

Der Rückgang im Chinaverkehr und fehlender Import/Export durch die globale Wirtschaftskrise hat zu Depotverlagerungen geführt und kann auch weiterhin kurzfristig den Bereich Depot und Bahn beeinflussen. Die freien Kapazitäten unserer Flächen nahm durch den weltweiten Rückgang im Containerverkehr zu und dies trifft alle Hinterland Terminals gleichermaßen. Der niedrige Auslastungsgrad aller Terminals in Duisburg stellt damit ein weiteres, jedoch mittleres Risiko dar. Sicherlich kann es einen kurzfristigen Preisdruck aufgrund Leerstands geben. Aber um Kunden Wachstumspotential zu bieten, was in der Vergangenheit ohne neue Flächen nicht realisierbar war, ergeben sich neue Chancen und der Bedarf bei einem nennlichen Wirtschaftswachstum wird vorhanden sein. Gleichzeitig können auch neue Geschäfte aufgebaut und für Kunden eine Optimierung Ihrer Logistikketten aus den Seehäfen angeboten werden und so mittelfristig den Standort stärken.

Der rasante Anstieg an Holztransporten wird sich 2023 wahrscheinlich nicht wiederholen. Vielmehr sehen wir hier einen Rückgang. Dies liegt zum einen daran, dass sich die Ladeorte sukzessive Richtung Süden verlagert werden und mögliche Flächen zur Holzlagerung in der Nähe nicht zu bekommen sind. Zum anderen haben sich die Preise für Holz in eine Höhe bewegt, bei denen der Export nach China unattraktiv wird. Demgegenüber stehen wieder ausreichend LKW zur Verfügung und die Konkurrenz von Direkt-LKW's zum Seehafen nimmt zu. Dies kann Einfluss auf den Vorlauf zum Seehafen und Stauen der Container haben. Somit würden wir im Barge, Trucking und auf dem Terminal größere Mengen verlieren. Wir versuchen aber, das Holz auch weiter ein Treiber des Wachstums im Bereich Trucking und Barge sein wird, jedoch werden wir dies nur durch sinkende Preise für unsere Kunden erzielen, bei gleichzeitig gestiegenen Kosten, was die Marge sinken lässt. Kostensteigerungen können derzeit wahrscheinlich nicht komplett weitergegeben werden.

Der enorme Anstieg der Energiepreise und die wachsende Inflation setzt viele Unternehmer und auch das DIT unter Druck und eine aktuelle Prognose zur weiteren Entwicklung trotz Preisbremse, ist derzeit schwer möglich. Die Kosten für Personal, Ersatzteile und auch Dienstleistungen wie LKW und Barge steigen im zweistelligen Prozentbereich. Viele Unternehmer können dadurch Ihre Fahrzeuge nicht mehr besetzen bzw. legen sie still oder müssen die Preise im zweistelligen Prozentbereich anheben. Der Entwicklung der Truckings durch den Verlust von LKW-Unternehmern versuchen wir jedoch durch einen sehr engen Austausch mit den Unternehmern entgegenzuwirken und negative Entwicklungen frühzeitig zu erkennen. Die Kostensteigerungen wie Energie und höhere Frachtraten könnten das Ergebnis belasten, wenn diese nicht 1:1 an unsere Kunden weitergegeben werden können. Dies versuchen wir mit einer guten und flexiblen Preispolitik für unsere Kunden zu erreichen, was jedoch nicht einfach wird, wie sich in vielen Gesprächen zeigte. Aber hier sind wir optimistisch, durch die guten Kundenbeziehungen entsprechende Anpassungen zu erzielen. Gleichzeitig haben wir ein engmaschiges Controlling im Einkauf, um auch dort frühzeitig Entwicklungen zu erkennen und ggf. reagieren zu können.

Mit einem neuen Terminal in Duisburg und perspektivisch weiteren Terminals, kommt ein weiterer Wettbewerber auf den Markt und auch dieser wird Einfluss auf Volumenströme und Preise haben.



Die Optimierung der Flächen, Automatisierung sowie Digitalisierung wichtiger Prozesse und der weitere Ausbau der Hubfunktion mit variablen Gleisbelegungen der Bahnkapazitäten, wird aus unserer Sicht entscheidend für die Gesamtumschlagszahlen sein. Die 2021 begonnene und 2022 konsequent weiter verfolgte Weg durch den Aufbau einer eigenen Bahnspedition unseren Kunden ein breiteres Spektrum zu bieten, wird daher weiterhin konsequent verfolgt, auch wenn es vorübergehend zu einem Rückgang kommen kann. DIT hat ihre Strukturen und Arbeitsprozesse aber auch die Kommunikation mit den Kunden sowie die Personalausstattung bereits auf die geänderte Situation angepasst, ist aber weiterhin bei Optimierungen von vielen Partnern abhängig.

Da wir aber auch mit diesen in einem regen Austausch stehen, mit dem Ziel, dass neue Zugprojekte und Relationen geplant werden sollen, sehen wir trotz der nicht allein durch DIT beeinflussbaren Situation verhalten positiv dem neuen Geschäftsjahr entgegen.

Prognose der zukünftigen Entwicklung

2023 wird das seit Jahren sicherlich herausforderndste Jahr werden. Der Russland-Ukraine-Krieg wird weiterhin das bestimmende Thema 2023 sein und eine Dauer des Konfliktes ist nicht abschätzbar. Kommt es zu weiteren Eskalationen zwischen China und Taiwan, zwischen Russland und anderen baltischen Staaten, hätte dies weitreichende und nicht abschätzbare Folgen. Die geopolitische Situation ist unberechenbar und hat somit auch direkten Einfluss auf das Wirtschaftsleben in Europa. Desweiteren werden uns die Themen Inflation und Kostensteigerungen in allen Bereichen das ganze Jahr begleiten. Die Kaufzurückhaltung der privaten Konsumenten wird anhalten und damit verbunden der Einbruch der Importvolumina. Die Lohn- und Gehaltsabschlüsse 2023 können die Preisspirale nochmals anheizen und die Unternehmen stärker unter Druck setzen, die Preise zu erhöhen, obwohl dies in der aktuellen Marktlage kaum durchsetzbar ist. Die Fragen der Corona Pandemie wird nach derzeitigen Stand 2023 nicht mehr die bedeutende Rolle spielen und somit auch die daraus resultierenden Störungen der Lieferketten, Personalausfall und wirtschaftlichen Einschränkungen zurückgehen. All dies lässt sich aber leider nicht genau einschätzen. Insofern sind alle Prognosen in diesem Jahr noch viel unsicherer, als dies ohnehin schon der Fall ist. In den Prämissen unserer Planung und in den ausgeführten Prognosen sind Auswirkungen aus dem Russland-Ukraine-Krieg enthalten, soweit diese quantifiziert werden konnten. Wir beobachten die Entwicklungen sehr aufmerksam und haben die Auswirkungen auf unseren Geschäftsverlauf im Jahr 2023 und die damit verbundenen Kennzahlen bestmöglich eingearbeitet.

Wir sehen derzeit eine Menge Unruhe im Markt, da eine ausreichende Anzahl an LKW's zur Verfügung steht, aber das Volumen für eine Vollbeschäftigung nicht vorhanden ist. Da der Mengenrückgang größer ist als der Rückgang an LKW-Kapazitäten, wird dies zu einem Preisdruck führen, obwohl die Kosten steigen. Gleichzeitig wird der weiterhin wachsende Wettbewerb im Umkreis von 50 km und damit verbunden Leerstand den Druck auf die Terminals und somit ebenfalls auf die Preise erhöhen. 2023 wird ein Jahr der Konsolidierung für die Terminals und durch die gestiegenen Energiekosten sowie Sachkosten auch im LKW-Markt. Sicher werden einige Unternehmer durch den Kostendruck aufgeben, somit steht die Bindung unserer Unternehmer im Mittelpunkt und die Optimierung der Terminalprozesse und die Kundenbindung/-erhalt im Vordergrund.

Im Bereich der Binnenschifffahrt rechnen wir mit reduzierten Mengen. Die Störung im Seeverkehr und den Seehafenterminals spielt eine untergeordnete Rolle, dafür werden Blank Sailings auf den wichtigen Routen Asien-Europa zunehmen, da entsprechenden Volumen aufgrund der wirtschaftlichen Rezession und Kaufzurückhaltung fehlen. Im Export wird es im Vollcontainerbereich und durch Verlagerung der Ladeorte für Holz, zu leicht reduzierten Mengen kommen. Der Anstieg der Kosten kann jedoch nicht 1:1 an die Kunden weiter belastet werden und reduziert daher die Wertschöpfung.

Das DIT wird weiterhin als zentraler Planungsort für alle Chinazüge in Duisburg fungieren, jedoch wird sich durch den Russland/Ukraine Konflikt die Anzahl der Züge reduzieren, so dass der Bedarf an Fremdterminals und unsere Erlöse durch Speditionsleistungen abnehmen wird. Mit einer Steigerung der Volumina wird allenfalls in der zweiten Jahreshälfte zu rechnen sein, aber nicht mehr mit dem Bedarf der Vergangenheit. Durch den Wegfall von Chinamengen wollen wir neue und eigene Zugsysteme aufbauen sowie DIT als Hub für bestehende Kunden mit neuen Relationen integrieren. Dies wird die Herausforderung in 2023 sein. Sollte dies nicht gelingen, wird dies zu einer Mengen- und Umsatzreduzierung führen. Das Hubkonzept, welches ursprünglich Bahn/Bahn Umschläge beinhaltete auf ein bimodales Barge/Bahn oder Bahn/Barge Hubkonzept ergänzt wurde, wird immer öfters genutzt und stellt eine Chance dar. Daneben werden wir die Weiterentwicklung der Speditionsabteilung voranbringen, so dass das Leistungsportfolio durch Vermarktung von eigenen und Drittzügen sowie sonstigen speditionellen Leistung zunehmen soll und zukünftig einen entsprechenden Beitrag zum Ergebnis beitragen wird. Hierzu bedarf es aber weiterer Gespräche mit unseren Kunden und Partnern. Die Preissteigerungen durchzusetzen, wird eine große Herausforderung sein.

Im Jahr 2022 gab es bereits einen deutlichen Mengenrückgang und für 2023 denken wir nicht, dass mit einem Anstieg der Mengen geplant werden kann. Für 2023 rechnen wir bei den Finanzzahlen nach dem Rekordjahr 2022 mit einem leichten Umsatzanstieg, da Preisanpassungen in allen Bereichen umgesetzt werden sollen. Bei der Wertschöpfung erwarten wir aufgrund des enormen Preisanstiegs im Energiesektor, Ersatzteilmarkt und dem LKW-Bereich und dem damit verbundenen Preis- und Kostendruck einen deutlichen Rückgang, da mit steigenden Sach- und Personalkosten zu rechnen ist und derzeit nicht davon auszugehen ist, dass alle Kostensteigerungen durch Preiserhöhungen an unsere Kunden 1:1 weitergegeben werden können.

Sofern es gelingt das Bahn- und Bargemodul effektiv einzusetzen und den Aufbau der Speditionsleitungen schnell voranzubringen, rechnen wir daher in der Summe für 2023 mit einer Wertschöpfung von 26.936 TEURO (Wertschöpfungsquote 55,6%) sowie einem positiven Betriebsergebnis in Höhe von 7.119 TEURO, was unter dem diesjährigen Ergebnis liegt, aber die Sondereffekte in Form von Zuschlägen in 2022 berücksichtigt. In unseren Umsatz- und Ergebnisprognosen haben wir die die weitere Entwicklung der Coronavirus-Epidemie als weniger relevant bewertet. Der Russland-Ukraine-Krieg ist auf Basis der bekannten Informationen und Kostenvorhersagen eingeflossen, soweit dies in der Situation einschätzbar ist. Weiterhin wird das DIT alle Maßnahmen einer strikten Kostenkontrolle konsequent verfolgen.

Die DIT wird aber auch in 2023 weiterhin proaktiv und selbstbewusst in diesem schwierigen Marktumfeld agieren und mit Qualitäts-Produkten, einer erweiterten Dienstleistungspalette, hoher Zuverlässigkeit, einer Ausrichtung am Kunden und einem schlagkräftigen Team, ausgestattet mit effektiven IT-Instrumenten sowie einer stetig wachsenden Kundenbindung - so sieht es die Geschäftsführung - dieser Situation mit Erfolg begegnen.

Um den sich auch in unserem Segment abzeichnenden Fachkräftemangel insbesondere mittelfristig entgegen zu treten, wird die Geschäftsführung darüber hinaus die Ausbildung und Mitarbeiterschulung intensivieren und andere Möglichkeiten zur Mitarbeiterbindung umsetzen.

Duisburg, den 02.05.2023

DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH

Michael Kleifges

Bernd Putens

¹ Inkl. sonstige Personalkosten und Leiharbeitskosten

Bilanz zum 31. Dezember 2022

Aktiva

	31.12.2022 €	31.12.2021 €
A. Anlagevermögen		
Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.141.844,00	2.348.981,00
2. Technische Anlagen und Maschinen	24.343,00	26.531,00
3. Fuhrpark	101.198,00	153.171,00
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	122.769,00	163.784,00
5. Anlagen im Bau	249.100,00	0,00
	2.639.254,00	2.692.467,00
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	38.143,31	33.047,28
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.844.249,06	8.381.780,04
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	173.264,99	133.187,41
3. Forderungen gegen Gesellschafter	148.238,57	163.389,30
4. Sonstige Vermögensgegenstände	248.016,76	678.842,38
	10.413.769,38	9.357.199,13
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	5.788.038,54	5.707.768,26
	16.239.951,23	15.098.014,67
C. Aktive Rechnungsabgrenzung	10.432,73	63.683,10
D. Aktive latente Steuern	90.771,47	100.013,26
	18.980.409,43	17.954.178,03
Passiva		
	31.12.2022 €	31.12.2021 €
A. Eigenkapital		



	31.12.2022 €	31.12.2021 €
I. Gezeichnetes Kapital	500.000,00	500.000,00
II. Kapitalrücklage	1.500.000,00	1.500.000,00
III. Gewinnrücklagen		
Andere Gewinnrücklagen	849.685,86	849.685,86
IV. Bilanzgewinn	8.992.106,36	7.483.717,12
	11.841.792,22	10.333.402,98
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.740,00	4.605,00
2. Steuerrückstellungen	707.502,58	1.207.080,26
3. Sonstige Rückstellungen	4.100.193,14	3.701.491,19
	4.812.435,72	4.913.176,45
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.589.732,79	1.514.466,62
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	241.196,93	211.275,25
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	394.971,05	316.328,84
4. Sonstige Verbindlichkeiten	100.280,72	665.527,89
(davon aus Steuern € 51.801,07; Vorjahr € 646.033,64)		
	2.326.181,49	2.707.598,60
	18.980.409,43	17.954.178,03

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

	2022 €	2021 €
1. Umsatzerlöse	48.292.739,65	44.242.042,04
2. Sonstige betriebliche Erträge	716.758,57	187.415,16
3. Gesamtleistung	49.009.498,22	44.429.457,20
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-2.957.075,04	-2.120.287,16
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-19.356.871,22	-19.183.299,38
	-22.313.946,26	-21.303.586,54



	2022 €	2021 €
5. Rohergebnis	26.695.551,96	23.125.870,66
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-5.225.960,90	-4.714.057,62
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung € 277,75; Vorjahr € 18,00)	-993.965,87	-899.216,59
	-6.219.926,77	-5.613.274,21
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-336.031,79	-305.617,62
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-8.977.512,56	-8.152.214,46
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	262,51	17.859,02
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-1.176,00	-627,00
11. Ergebnis vor Steuern	11.161.167,35	9.071.996,39
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-3.767.416,11	-3.186.633,80
13. Ergebnis nach Steuern / Jahresüberschuss	7.393.751,24	5.885.362,59

Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar - 31. Dezember 2022

DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg

Amtsgericht Duisburg

HRB 9511

I. GRUNDLAGEN

Die Aufstellung des Jahresabschlusses erfolgte gemäß §§ 264 und § 267 Abs. 2 und 4 HGB nach den für mittelgroße Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften, der weiteren rechtsformspezifischen Vorgaben, etwaigen gesellschaftsindividuellen Vorgaben sowie der Rethmann-Bilanzierungsrichtlinien.

II. BILANZIERUNGS-, BEWERTUNGS- UND AUSWEIS-METHODEN

Das Gliederungsschema gemäß § 266 und 275 HGB wurde zur verbesserten Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage um folgende Positionen erweitert:

In der Bilanz:

–gesonderter Ausweis des Fuhrparks innerhalb der Sachanlagen



–gesonderter Ausweis der Forderungen gegen bzw. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern.

In der Gewinn- und Verlustrechnung:

–eingefügte Zwischensummen: Gesamtleistung, Rohergebnis, Ergebnis vor Steuern

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gem. § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt.

In der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung sind jeweils die entsprechenden Vorjahresbeträge angegeben.

Aktiva:

Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände werden nicht aktiviert.

Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten, im Fall abnutzbarer Sachanlagen vermindert um planmäßige nutzungsbedingte Abschreibungen, bewertet. Bei vor dem 01.01.2010 angeschafften Sachanlagen werden die planmäßigen Abschreibungen - soweit steuerlich zulässig - degressiv vorgenommen. Sofern die lineare Abschreibung zu höheren Beträgen als die degressive Abschreibung führt, wird ein Wechsel von der degressiven zu der linearen Abschreibung vorgenommen.

Bei Anlagegütern, die nach dem 01.01.2010 angeschafft oder hergestellt wurden, erfolgt die Abschreibung näherungsweise gemäß dem tatsächlichen Nutzungsverlauf. Dabei kommt grundsätzlich die lineare Abschreibungsmethode zur Anwendung. Lediglich im Bereich der Fahrzeuge wird weiterhin degressiv abgeschrieben, da dies dem tatsächlichen Entwertungsverlauf entspricht. Soweit die beizulegenden Werte einzelner Vermögensgegenstände dauerhaft ihren Buchwert unterschreiten, werden zusätzlich außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen.

Folgende Nutzungsdauern sind den Abschreibungen der einzelnen Sachanlagegruppen zugrunde gelegt worden:

Bauten auf fremden Grundstücken	10 - 20 Jahre
Maschinen, maschinelle Anlagen	8 - 10 Jahre
Fuhrpark	2 - 11 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 - 15 Jahre

Zugänge zu Sachanlagen werden zu Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert. Die Anschaffungskosten umfassen auch Nebenkosten und nachträgliche Anschaffungskosten. Dem Vermögensgegenstand direkt zurechenbare Anschaffungspreisminderungen werden abgesetzt. Der Umfang der Anschaffungskosten entspricht § 255 Abs. 1 HGB.

Die Herstellungskosten umfassen nur die gesetzlichen Pflichtbestandteile.

Abgänge von immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- und Herstellungskosten und den aufgelaufenen Abschreibungen zum Zeitpunkt ihres Ausscheidens verbucht.

Zugänge an **Geringwertigen Wirtschaftsgütern** bis 250 € (bis 2017: 150 €) werden direkt als sonstige betriebliche Aufwendungen erfasst.

Geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten zwischen 250 € (bis 2017: 150 €) und 800 € (bis 2017: 410 €) werden aktiviert und sofort im Monat des Zugangs voll abgeschrieben. Hierbei wird im Anlagengitter der Totalabgang nach 6 Jahren unterstellt.

Die Vorräte sind zu Anschaffungskosten und unter Berücksichtigung des strengen Niederwertprinzips bewertet. Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer und geminderter Verwertbarkeit ergeben, wird durch Wertabschläge Rechnung getragen.

Die **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe** sind mit den Anschaffungskosten unter Berücksichtigung von Anschaffungspreisminderungen aktiviert. Als Bewertungsvereinfachungsverfahren wird die Durchschnittsmethode angewandt.

Der Ansatz von **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen** erfolgt grundsätzlich zu Nennwerten; alle erkennbaren Einzelrisiken und das allgemeine Kreditrisiko werden durch angemessene Abwertungen berücksichtigt. Einzelrisiken wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Zur Deckung des allgemeinen Kreditrisikos wird bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weiterhin eine Pauschalwertberichtigung des Forderungsbestandes (ohne Umsatzsteuer) vorgenommen.

Die Bewertung der **liquiden Mittel** erfolgt zu Nennwerten.

Latente Steuern werden für zeitliche Unterschiede zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten ermittelt. Die Ermittlung der latenten Steuern erfolgt auf Basis eines aus Gewerbesteuer, Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag kombinierten Steuersatzes. Eine sich insgesamt ergebende passive Steuerbelastung wird in der Bilanz als passive latente Steuer ausgewiesen. Für eine sich insgesamt ergebende Steuerentlastung wird das Aktivierungswahlrecht ausgeübt. Der Ausweis erfolgt dann unter den aktiven latenten Steuern.

Passiva:

Das **Eigenkapital** wird zum Nennwert bilanziert.



Rückstellungen für **Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnung nach der Projected-Unit-Credit-Methode unter Berücksichtigung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Heubeck und unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 0,67 % p.a. (im Vorjahr 0,73 %) bewertet. Es handelt sich um den von der Deutschen Bundesbank ermittelten und veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre für eine pauschal angenommene Restlaufzeit von 3 Jahren (Vorjahr 3 Jahre). Bei Löhnen und Gehältern wird eine dynamische Entwicklung von 2,90 % p.a. (im Vorjahr 2,25 %) angenommen. Weiterhin werden eine dynamische Entwicklung der Renten in Höhe von 2,40 % p.a. (im Vorjahr 1,75 %) sowie eine Fluktuation wie im Vorjahr in Höhe von 2,0 % p.a. unterstellt.

Bei der Bildung der Steuer- und sonstigen **Rückstellungen** wurde den erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten angemessen Rechnung getragen. Sie sind unter Berücksichtigung zukünftiger Preis- und Kostensteigerungen in der Höhe bemessen, die nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung zur Erfüllung notwendig ist.

Sonstige langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre, der gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung von der Deutschen Bundesbank ermittelt und veröffentlicht wird, abgezinst.

Alle **Verbindlichkeiten** sind zu ihren Erfüllungsbeträgen bilanziert.

Währungsumrechnung:

Kurzfristige Forderungen und Verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten bis zu einem Jahr sowie Kassenbestände und Bankguthaben in fremder Währung werden mit dem Devisenmittelkurs zum Bilanzstichtag umgerechnet. Entstehende Gewinne und Verluste werden ergebniswirksam berücksichtigt.

III. ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

Anlagevermögen:

Das **Anlagengitter** gemäß § 284 Abs. 3 HGB ist dem Anhang als Anlage beigelegt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände:

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 173.264,99 € (Vorjahr: 133.187,41 €).

Die Forderungen gegen Gesellschafter betreffen wie im Vorjahr ausschließlich Liefer- und Leistungsbeziehungen und bestehen in Höhe von 93.051,72 € (Vorjahr 78.947,50 €) gegen die Contargo GmbH & Co. KG, Duisburg, und in Höhe von 55.186,85 € (Vorjahr 84.441,80 €) gegen die Hupac Intermodal S.A., Chiasso.

Eigenkapital:

Das im Handelsregister eingetragene gezeichnete Kapital beträgt 500.000,00 €.

Der ausgewiesene Bilanzgewinn enthält einen Gewinnvortrag von 1.598.355,12 € und den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2022 von 7.393.751,24 €.

Im Berichtsjahr hat die Gesellschaft Ausschüttungen aus dem Bilanzgewinn in Höhe von 5.885.362,59 € an die Gesellschafter entsprechend ihrer Anteile vorgenommen.

Im Eigenkapital ist ein Betrag von 90.771,47 € (Vorjahr 100.013,26 €) aus der Aktivierung latenter Steuern zur Ausschüttung sowie ein Betrag von 26,00 € aus der Bewertungsänderung (Wechsel von dem 7-Jahres-Durchschnitt auf den 10-Jahres-Durchschnitt) bei den Zinssätzen der Pensionsrückstellungen zur Ausschüttung gesperrt.

Pensionsrückstellungen:

Aus der Bewertungsänderung (Wechsel von dem 7-Jahres-Durchschnitt auf den 10-Jahres-Durchschnitt) bei den Zinssätzen der Pensionsrückstellungen resultiert zum 31.12.2022 ein Unterschiedsbetrag in Höhe von 26,00 € (Vorjahr 30,00 €).

Rückstellungen:

Die sonstigen Rückstellungen wurden vor allem für ausstehende Rechnungen, unterlassene Instandhaltung, Prämienvergütungen für Mitarbeiter sowie für Wiederherstellung von gemieteten Flächen zum Ende der Mietzeit gebildet.

Verbindlichkeiten:

Sämtliche Verbindlichkeiten haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.



Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 241.196,93 € (Vorjahr: 211.275,25 €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 394.971,05 € (Vorjahr: 316.328,84 €). Davon gegenüber der Contargo GmbH & CO. KG, Duisburg, in Höhe von 394.836,05 € (Vorjahr 315.299,84 €), sowie gegenüber der HUPAC Intermodal S.A., Chiasso in Höhe von 135,00 € (Vorjahr 1.029,00 €).

IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Sonstige betriebliche Erträge:

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten Wechselkurseffekte in Höhe von 903,73 € (Vorjahr 631,34 €).

Periodenfremde Erträge:

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von insgesamt 605.428,59 € (Vorjahr 86.219,75 €) enthalten, und zwar aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 517.647,54 € (Vorjahr 45.239,98 €) und aus der Auflösung von Einzelwertberichtigungen in Höhe von 87.781,05 € (Vorjahr 40.979,77 €).

Sonstige betriebliche Aufwendungen:

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Wechselkurseffekte in Höhe von 1.243,08 € (Vorjahr 733,19 €).

Weiterhin sind unter dieser Position auch die sonstigen Steuern von 1.523,00 € (Vorjahr: 373,00 €) erfasst.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen:

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen beinhalten Zinsen aus der Aufzinsung von Rückstellungen in Höhe von 1.176,00 € (Vorjahr 627,00 €).

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag:

Es entstanden periodenfremde Erträge für Körperschaftssteuer der Vorjahre in Höhe von 28.353,65 € (Vorjahr Erträge in Höhe von 49.931,31 €), und periodenfremde Aufwendungen für Solidaritätszuschlag der Vorjahre in Höhe von 3.186,90 € (Vorjahr Erträge in Höhe von 238,61 €).

In den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sind Aufwendungen aus latenter Gewerbesteuer in Höhe von 9.241,79 € (Vorjahr Erträge in Höhe von 10.205,09 €) enthalten.

V. ERGÄNZENDE ANGABEN

Arbeitnehmerzahlen:

Im Jahr 2022 waren durchschnittlich beschäftigt:

	2022	2021
Angestellte	48	47
gewerbliche Mitarbeiter	46	48
Aushilfen	1	1
Summe Arbeitnehmer nach § 267 Abs. 5 HGB	95	96
Auszubildende	16	9
Gesamtsumme	111	105

Sonstige finanzielle Verpflichtungen:



Als sonstige finanzielle Verpflichtungen nach § 285 Nr. 3a HGB sind nach Art und Betrag zu nennen:

	Gesamt €	Restlaufzeiten		Davon > 5 Jahre €
		≤ 1 Jahr €	>1 Jahr €	
- aus Miet- und Pachtverträgen	13.224.677,16	2.784.142,56	10.440.534,60	0,00
davon mit verbundenen				
Unternehmen	13.224.677,16	2.784.142,56	10.440.534,60	
- aus Leasingverträgen	1.465.087,51	666.479,25	798.608,26	0,00
	14.689.764,67	3.450.621,81	11.239.142,86	0,00

Gesamthonorar des Abschlussprüfers:

Das Gesamthonorar des Abschlussprüfers für das abgeschlossene Geschäftsjahr betrifft mit 22.180,00 € ausschließlich Abschlussprüfungsleistungen.

VI. BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN UND BETEILIGUNGSUNTERNEHMEN

Mitgliedschaft im Konzern:

Der Jahresabschluss der Gesellschaft wird gemäß §§ 290 ff. HGB in den Konzernabschluss der Rhenus SE & Co. KG mit Sitz in Holzwickede, die den Konzernabschluss für den kleinsten Kreis von Unternehmen aufstellt, sowie in den Konzernabschluss der Rethmann SE & Co. KG mit Sitz in Selm, die den Konzernabschluss für den größten Kreis von Unternehmen aufstellt, einbezogen. Der Konzernabschluss der Rethmann SE & Co. KG ist beim elektronischen Bundesanzeiger einzureichen und bekannt machen zu lassen.

VII. ANGABEN ZU GESELLSCHAFTSORGANEN

Der **Geschäftsführung** der Berichtsgesellschaft gehörten im Berichtsjahr an:

Bernd Putens, Moers

Speditionskaufmann

Geschäftsführer der Berichtsgesellschaft

Michael Kleifges, Köln

Dipl. Ing., Dipl. Wirt. Ing.

Geschäftsführer der Berichtsgesellschaft

Auf die Angabe der Vergütung für die Mitglieder des Geschäftsführungsorgans wurde gem. § 286 Abs. 4 HGB verzichtet.

Duisburg, den 02.05.2023

DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH

Bernd Putens

Michael Kleifges



Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2022

	Anschaffungskosten			31.12.2022 €
	01.01.2022 €	Zugänge €	Abgänge €	
I. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.939.254,90	0,00	0,00	3.939.254,90
2. Technische Anlagen und Maschinen	100.085,09	0,00	0,00	100.085,09
3. Fuhrpark	191.300,00	3.850,00	0,00	195.150,00
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	876.128,48	29.868,79	4.404,88	901.592,39
5. Anlagen im Bau	0,00	249.100,00	0,00	249.100,00
	5.106.768,47	282.818,79	4.404,88	5.385.182,38
	5.106.768,47	282.818,79	4.404,88	5.385.182,38
Kumulierte Abschreibungen				
	01.01.2022 €	Zugänge €	Abgänge €	31.12.2022 €
I. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.590.273,90	207.137,00	0,00	1.797.410,90
2. Technische Anlagen und Maschinen	73.554,09	2.188,00	0,00	75.742,09
3. Fuhrpark	38.129,00	55.823,00	0,00	93.952,00
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	712.344,48	70.883,79	4.404,88	778.823,39
5. Anlagen im Bau	0,00	0,00	0,00	0,00
	2.414.301,47	336.031,79	4.404,88	2.745.928,38
	2.414.301,47	336.031,79	4.404,88	2.745.928,38
Restbuchwerte				
	31.12.2022 €			31.12.2021 €
I. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.141.844,00			2.348.981,00
2. Technische Anlagen und Maschinen	24.343,00			26.531,00
3. Fuhrpark	101.198,00			153.171,00
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	122.769,00			163.784,00
5. Anlagen im Bau	249.100,00			0,00

Restbuchwerte	
31.12.2022	31.12.2021
€	€
2.639.254,00	2.692.467,00
2.639.254,00	2.692.467,00

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg, - 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 DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH 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.

Essen, den 2. Mai 2023

**PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

Stefan Wienands, Wirtschaftsprüfer

ppa. Matthias Kräbber, Wirtschaftsprüfer

Gesellschafterbeschluss

DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg



- Die Contargo GmbH & Co. KG, Duisburg,
- die Duisburger Hafen AG, Duisburg und
- die Hupac AG, Chiasso

sind sämtliche Gesellschafter der Firma: **DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH**, Duisburg. Sie beschließen:

Der Jahresabschluss zum 31.12.2022, bestehend aus der Bilanz, endend mit der Bilanzsumme von	18.980.409,43 €
der Gewinn- und Verlustrechnung endend mit einem Jahresüberschuss von,	7.393.751,24 €

und dem Anhang und dem Lagebericht wird hiermit festgestellt.

Ein Teil des Jahresüberschusses wird nach Abzug der Vorabgewinnausschüttung (3,5 Mio €) in Höhe von 3.300.000 € zum 30.05.2023 ausgeschüttet. Die Ausschüttungen werden entsprechend der Anteile an die Gesellschafter auf die bekannten Konten der Gesellschafter vorgenommen. Der verbliebene Jahresüberschuss in Höhe von 593.751,24 € wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Den Geschäftsführern Herrn Bernd Putens und Herrn Michael Kleifges wird für das Geschäftsjahr 2022 Entlastung erteilt.

Für die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31.12.2023 möge die Geschäftsführung PWC beauftragen

Duisburg, den 16.05.2023

Contargo GmbH & Co. KG
Duisburger Hafen AG
Hupac AG

Der Jahresabschluss zum 31.12.2022 wurde am 16.05.2023 festgestellt.