
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH

Düsseldorf

Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2022 bis zum 31.12.2022

Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022

der DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf

Geschäftsmodell der Gesellschaft

Die DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf (im Folgenden DCH oder Gesellschaft genannt), ist eine Beteiligung der DB Intermodal Services GmbH (51 %) und der CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service (49 %).

Die Geschäftstätigkeit der DCH erstreckt sich im Berichtsjahr unverändert auf den Betrieb eines Container-Terminals im Düsseldorfer Hafen und die Durchführung aller damit zusammenhängenden Nebenleistungen, Organisation der Container-Transporte per Binnenschiff, Bahn und Lkw sowie auf den Handel mit und die Reparatur von Containern.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Entwicklung der Logistikbranche

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2022 war erfreulich widerstandsfähig gegenüber der Energiekrise durch den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine und Lieferkettenengpässen.

Laut OECD ist die Weltwirtschaft im Jahr 2022 nach der Erholung von der SARS-Cov2-Pandemie voraussichtlich um 3,1 % gewachsen, und wird im Jahr 2023 und 2024 um jeweils 3,1 % und 3,9 % weiter zulegen.¹

Für die europäische Wirtschaft wird für das Jahr 2022 ein Wachstum von 3,5 % für die EU und 3,5 % für den Euroraum erwartet, jedoch wird die Wirtschaft im Jahr 2023 nur leicht wachsen (+0,8 % sowohl in der EU, +0,9 % im Euroraum), bevor sie dann 2024 wieder stärker anzieht (+1,6 % in der EU und +1,5 % im Euroraum).²

Die deutsche Wirtschaft hat sich im Jahr 2022 von den Auswirkungen der SARS-Cov2-Pandemie erholt und ist weiter um 1,9 % gewachsen. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Konjunktur im Jahr 2023 abgebremst wird und rechnet mit einem Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts von 0,2 %, bevor sie 2024 wieder deutlicher wachsen wird um 1,8 %.³

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind Statistiken zum Güterverkehrsaufkommen bezogen auf das gesamte Kalenderjahr 2022 noch nicht veröffentlicht worden.

Der Güterverkehr hatte im Jahr 2022 insgesamt rückläufige Entwicklungen. Das Bundesamt für Güterverkehr geht davon aus, dass das Transportaufkommen um 0,4 % zurückging und im Jahr 2023 um weitere 0,1 % abnehmen wird. Die Transportleistung wird für 2022 mit einem Rückgang von 0,1 % prognostiziert. Dies ist vor allem auf einen zu erwartenden Rückgang in der Industrie- und Stahlproduktion im Jahr 2022 zurückzuführen. Auch für die Bauproduktion wird nur ein leichter Anstieg im Vergleich zum Vorjahr erwartet. Im Jahr 2023 soll es zu einem Zuwachs von 0,6 % kommen.⁴

Im Straßengüterverkehr ist nach Berechnungen des Bundesamts beim Transportaufkommen im Jahr 2022 ebenfalls ein Rückgang um 0,4 % prognostiziert. Im Jahr 2023 soll der Rückgang 0,2 % betragen. Die Transportleistung sollte in 2022 um 0,2 % zurückgehen und dann 2023 wieder um 0,4 % zulegen. Dies ist bedingt durch die konjunkturelle Abschwächung und den Anstieg der Kosten in der Branche, wie z. B. des Dieselmotorkraftstoffpreises, der Fahrzeuganschaffungs- und der Personalkosten, welche über die Transportpreise anscheinend nicht oder nicht vollständig an die Kunden weitergegeben werden können.

Der Schienengüterverkehr in Deutschland hatte im Jahr 2022 eine nahezu konstante Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr. Das Bundesamt prognostiziert eine unveränderte Transportmenge für 2022, die im Jahr 2023 um 0,1 % zunehmen soll. Die Transportleistung stieg 2022 um 0,4 % und soll 2023 um 1,0 % steigen. Der Schienengüterverkehr im kombinierten Verkehr hat dabei ein überdurchschnittliches Wachstum verzeichnet. Das Transportaufkommen hat 2022 um 0,7 % zugenommen und soll 2023 um 2,2 % wachsen. Dies bedeutet



ein Wachstum der Transportleistung von 1,3 % im Jahr 2022 und 2,7 % im Jahr 2023. Es gibt jedoch Rückgänge beim Transport von Erzeugnissen der chemischen und Metallindustrie, die durch Zuwächse beim Transport von Mineralölprodukten ausgeglichen werden. Es gibt auch ein Wachstum bei Fahrzeugtransporten, jedoch auf einem niedrigen Niveau. Beim insgesamt gestiegenen Transport von Kohletransporten verhindert die mangelnde Fahrzeugverfügbarkeit einen Anstieg der Transporte im Schienenverkehr.

Die Binnenschifffahrt unterliegt großen Schwankungen. Laut Berechnungen des Bundesamts für Güterverkehr wird für 2022 ein Rückgang des Transportaufkommens um 3,5% erwartet, bevor es 2023 um 0,5% zunehmen wird. Die Transportleistung wird 2022 um 3,9% sinken und 2023 um 0,9% steigen. Dies ist auf Rückgänge in der Bau-, Stahl- und Chemieproduktion zurückzuführen, während der Transport von Mineralölprodukten nur leicht abnimmt. Es gibt jedoch einen unerwartet starken Anstieg beim Kohletransport, bedingt auch durch mangelnde Kapazität im Eisenbahnverkehr. Wie in der Vergangenheit kam es 2022 auch zu wasserstandsbedingten Behinderungen.

Geschäftsverlauf und Lage der Gesellschaft

1. Allgemeines

Für die Gesellschaft die bedeutendsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die Umsatzerlöse und das Ergebnis vor Steuern.

Mit EUR 22,8 Mio. liegen die im abgelaufenen Geschäftsjahr 2022 erzielten Umsatzerlöse über Planumsatz (EUR 20,3 Mio.). Die Rohertragsmarge ist mit 39 % auch höher (Plan 32 %), so dass ein operatives Ergebnis vor Steuern und ohne sonstige Steuern mit TEUR 3.584 weit über Plan (TEUR 873) erwirtschaftet wurde.

Das neue Geschäftsjahr 2022 ist ganz normal gestartet. Sämtliche Preiserhöhungen konnten ohne größere Zugeständnisse und ohne Geschäftsverluste umgesetzt werden.

Im Februar wurden die Transportketten aller Verkehrsträger aufgrund von enormen Stürmen stark beeinträchtigt. Im gesamten Geschäftsjahr waren weiterhin gestörte Lieferketten zu verzeichnen. Als Folge der unplanmäßigen Seeschiffsabfahrten und damit verbundenen häufigen Umplanungen mit zusätzlichen transportbedingten Zwischenabstellungen der Container, konnten im gesamten Geschäftsjahr überproportional gute Lagergeldumsätze erzielt werden, die wesentlich zu den guten Ergebnissen beigetragen haben.

Auch die ab März sprunghaft gestiegenen Dieselpreise konnten komplett an die Kunden weitergegeben werden. Ebenfalls konnten die unterjährigen Preissteigerungen in der Binnenschifffahrt mit der Einführung des "Emergency Surcharges" ab 01.09.2022 in der Höhe von EUR 26 per transportiertem Container an die Kunden weiterbelastet werden.

Die Restauration/Ertüchtigung unserer Krananlagen wurde Anfang Juni erfolgreich beendet.

Im Automotive-Geschäft bei unserem Verlager, direkt am Terminal, wurden 5.476 Container verladen und transportiert. Noch besser lief es bei dem Verlager im Logistikzentrum Düsseldorf-Hafen. Neben dem bestehenden Geschäft (CKD Argentinien & Achsen USA) wurden im ganzen Jahr zusätzliche Verladungen PpP USA-Mengen ex Duisburg abgewickelt. Somit wurden letztendlich am Logistikzentrum insgesamt 5.986 Container per Terminal Truck zur Be-/Entladung am anliegenden Logistikzentrum bereitgestellt.

Über das ganze Jahr führte eine gute und stabile Auftragslage zu stabilen Leistungsdaten. Lediglich im Juli und August wurde dies durch eine 2 Monate andauernde Kleinwasserphase auf dem Rhein gehemmt. In dieser Phase konnten die alternativen Verkehrsträger Bahn und LKW den Transportbedarf der Kunden nicht komplett decken, so dass Aufträge abgelehnt werden mussten durch fehlende Transportkapazitäten.

Abschließend ist zu berichten, dass die bestehende Situation des Fahrer Mangels dazu führte, dass die Transportraten im LKW-Bereich zum Jahresende gegenüber unseren Subunternehmern nochmal angepasst werden mussten. Weiterhin sind steigende Transportraten im Binnenschiffs-/Bahn-Bereich zu verzeichnen. Aufgrund dieser Preissteigerungen im Einkauf werden die Transportraten gegenüber unserer Kundschaft zum Jahreswechsel nach oben angepasst.

2. Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme ist von TEUR 6.056 auf TEUR 8.306 gestiegen. Der stichtagsbezogene Anstieg beruht auf dem gestiegenen Bankkonto.

Das Anlagevermögen ist im Vergleich zum Vorjahr von TEUR 2.524 auf TEUR 2.758 gestiegen. Die Vorräte stiegen um TEUR 337 auf TEUR 400. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen um TEUR 312 von TEUR 2.574 auf TEUR 2.886. Die sonstigen Vermögensgegenstände sanken um 50 auf TEUR 22 (Vorjahr: TEUR 72).

Das Eigenkapital erhöhte sich aufgrund des um TEUR 1.066 gestiegenen Jahresüberschusses.

Die Steuerrückstellungen und die sonstigen Rückstellungen erhöhten sich um TEUR 772 von TEUR 918 auf TEUR 1.690. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich um TEUR 212 auf TEUR 1.155 (Vorjahr: TEUR 943).

Die Finanzierung der Gesellschaft erfolgte grundsätzlich über das Cash-Pooling der DB Mobility Logistics AG, Berlin. Der Cash-Poolvertrag wurde zum 30.11.2022 gekündigt, somit ist die Forderung zum Stichtag TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 812). Ferner gewährt die DB Mobility Logistics der Gesellschaft ein Darlehen, dass sich durch planmäßige Tilgung um TEUR 79 von TEUR 1.809 auf TEUR 1.730 verringerte.

Aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme und des gestiegenen Jahresüberschusses stieg die Eigenkapitalquote von 38,5 % auf 44,5 %.

Die Anlageintensität verringerte sich deutlich 42,0 % auf 33,2 %. Die Investitionsquote erhöhte sich durch Neuinvestitionen auf 9,9 % (Vorjahr: 2,0 %).

3. Ertragslage



Im abgeschlossenen Geschäftsjahr 2022 ist der Umsatz um TEUR 3.294 von TEUR 19.538 auf TEUR 22.832 gestiegen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sanken deutlich von TEUR 610 um TEUR 405 auf TEUR 205, der Anstieg aus dem Vorjahr resultiert aus der Auflösung von Rückstellungen, da ein neues Gutachten der Abbruchverpflichtung gemacht wurde und war somit ein Sondereffekt in 2021.

Der Materialaufwand stieg gegenüber der Vergleichsperiode, unter Berücksichtigung der Bestandsveränderung um TEUR 870 auf TEUR 13.789. Die Rohertragsmarge (speditionelle Umsatzerlöse abzüglich speditionelle Fremdleistungen sowie Bestandsveränderungen) stieg auf 39,6 % (Vorjahr: 33,9 %).

Der Personalaufwand stieg im Geschäftsjahr um TEUR 127 auf TEUR 2.969 und ist im Verhältnis zum Umsatz mit 13,0 % im Vergleich zum Vorjahr (14,6 %) gleich gesunken.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen im Geschäftsjahr um TEUR 304 von TEUR 1.917 auf TEUR 2.221.

Das Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sowie sonstige Steuern beträgt TEUR 3.599 und ist gegenüber dem Vorjahr (TEUR 1.986) aufgrund der in den vorangegangenen Absätzen genannten Gründe deutlich gestiegen.

Die Vermögens- und Finanzlage kann im Vorjahresvergleich als stabil angesehen werden. Die Ertragslage wird unter Berücksichtigung der Corona-Pandemie und durch den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine als sehr zufriedenstellend beurteilt.

4. Mitarbeiter

Die durchschnittliche Anzahl an Mitarbeitern ist in 2022 gegenüber dem Vorjahr annähernd unverändert.

Über das gesamte Jahr gesehen verzeichneten wir 9 Mitarbeiterabgänge und 8 Mitarbeiterzugänge. Zwei Mitarbeiter wechselten von dem gewerblichen Bereich in die kaufmännischen Abteilungen.

Das Thema Fachkräftemangel ist in der Abteilung „Customer Service“ zu erkennen. Hier verzeichnete das Unternehmen in 2022 den größten Anteil an Fluktuation. Zum Jahresende konnten hier offene Stellen nicht besetzt werden. Die Suche nach Neueinstellungen wird im neuen Geschäftsjahr weitergeführt.

Die erhöhten Umsätze in Verbindung mit dem gestiegenen administrativen Mehraufwand in der Transportabwicklung, konnten mit Produktivitätssteigerungen durch Digitalisierung mit bestehendem Personal abgewickelt werden.

Die Berufsausbildung der Mitarbeiter erfolgte durchgehend im gesamten Geschäftsjahr. Auch die gesetzlich vorgeschriebenen Schulungsmaßnahmen wurden über das gesamte Jahr umgesetzt. Zusätzliche Weiterbildungsmaßnahmen wurden in diesem Jahr aufgrund von „Corona“ noch ausgesetzt/reduziert.

5. Forschung und Entwicklung

Als Dienstleistungsunternehmen in der Logistikbranche bedarf die DCH GmbH keiner vergleichbar umfangreichen Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen zur Erfüllung ihres Geschäftszweckes wie ein produzierendes Industrieunternehmen. Dennoch ist es für den Erfolg im Markt und beim Kunden erforderlich, ständig die logistischen Prozesse und Dienstleistungen zu optimieren, an die Markt- und Kundenanforderungen anzupassen oder neue Prozesse und Dienstleistungen zu entwickeln. Auch im abgelaufenen Jahr wurden insofern an vielen Stellen Verbesserungen erzielt und der Kundennutzen wurde laufend erhöht.

Investiert wurde in die Transportmanagementsoftware (CMS) in den Modulen Terminalsteuerung, Transportsteuerung und Finanzen. Dabei liegt der Fokus auf der Automatisierung operativer Abwicklungen im Umschlagsterminal. Alle Krane, ReachStacker und Terminal-Trucks wurden mit Hardware ausgestattet, dass jeder Fahrer an das EDV-System angeschlossen ist und eigenständig Jobs annehmen, bearbeiten und abschließen kann. Zusätzlich können Kranführer eigenständig Container-Stellplätze erfassen und erkennen. Im Bereich der Transportsteuerung wurden alle Fahrer der eingesetzten Subunternehmer mit Smartphones und eigener entwickelten App ausgestattet. Hiermit entstand eine elektronische Daten-Übermittlung zum Fahrer. Zusätzlich sind GPS-Daten vorhanden, die ein Tracking & Tracing ermöglichen.

Das Finanzmodul der Transportabrechnung wurde entscheidend weiterentwickelt und mit der Implementierung konnte der Automatisierungsgrad weiter erhöht werden, so dass nun auch sämtliche Nebenleistungen der eingesetzten Transportdienstleister, sowie die Abrechnung der Nebenleistungen an die Kunden anhand der Transportdaten und hinterlegten Verträge automatisiert abgerechnet werden können.

6. Qualität und Umweltschutz

Um den permanent steigenden Qualitätsanforderungen gerecht zu werden, ist das seit 1993 bestehende Qualitätsmanagementsystem konsequent in den Standorten der Neska-Gruppe implementiert und unterliegt einer ständigen Überwachung und Weiterentwicklung.

Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Gesellschaft wurde im Kalenderjahr 2010 der Zollstatus "Authorised Economic Operator" (AEO) beantragt und durch das Hauptzollamt bewilligt. Damit gilt die DCH als "sicheres Mitglied" in der internationalen Lieferkette und kann zum Vorteil ihrer Kunden vereinfachte Zollabwicklungen Im- und Export anbieten.

Umweltschutz ist ein wichtiges Thema für die DCH. Aufgrund von gesetzlichen und produktspezifischen Erfordernissen werden daher alle Maßnahmen getroffen, um die steigenden Anforderungen zu erfüllen. Bei den Transport-Dienstleistungen liegt der Fokus konsequent auf der Organisation von kombinierten Verkehren per Bahn und Binnenschiff.

Zusätzlich wurde in diesem Jahr in einen ECO-ReachStacker investiert. Dieser ECO-Stapler zeichnet sich durch seinen hydrostatischen Antrieb und den dadurch deutlich geringeren Dieselverbrauch aus.



Prognose-, Chancen- und Risikobericht

1. Prognose

Es wird erwartet, dass das Transportaufkommen in der Bundesrepublik Deutschland von 2021 nach 2022 um 0,4 % auf 4.330,6 Mio. t zurückgegangen ist und von 2022 nach 2023 erneut um 0,1 % auf 4.325,2 Mio. t zurückgehen wird.⁵

Für den Straßengüterverkehr wird im Jahr 2023 ein entsprechender Rückgang um 0,2 % im Aufkommen, jedoch ein Wachstum um 0,4 % in der Leistung erwartet.

Hinsichtlich des Verkehrsaufkommens im Eisenbahnverkehr wird im Jahr 2023 eine Steigerung um 0,1 % im Aufkommen bzw. 1,0 % in der Leistung erwartet.

In der Binnenschifffahrt wird im Jahr 2023 mit einem Anstieg von 0,5 % im Aufkommen und 0,9 % in der Leistung gerechnet.

Für das Jahr 2023 geht die OECD davon aus, dass die Weltwirtschaft nach dem Wachstum um 3,1 % in 2022 ein Wachstum um 2,2 % erfahren wird. Für 2024 prognostiziert sie weitere 3,2 %.⁶

Für die europäische Wirtschaft geht die Europäische Kommission für das Jahr 2023 von einem moderaten Wirtschaftswachstum aus. (+0,8 % in der EU und +0,9 % im Euroraum.)⁷

Für die deutsche Wirtschaft geht die Bundesregierung davon aus, dass das Wirtschaftswachstum gebremst wird und rechnet mit einer Zunahme des Bruttoinlandsprodukt in Höhe von +0,2 %.⁸

Für das Geschäftsjahr 2023 erwartet die DCH eine Umsatzsteigerung von ca. 1,2 % auf TEUR 23.067 sowie ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von TEUR 2.380.

Diese Erwartung basiert zum einem auf Ankündigung unseres Großkunden mit entsprechenden Mengensteigerungen im Automotive-Geschäft und zum anderen auf Preiserhöhungen für sämtliche Kunden zum Jahreswechsel. Ein weiteres Ziel ist die Beibehaltung der Bestandsgeschäfte und Aquisie von Neugeschäften.

Insgesamt gehen wir in der Planung davon aus, dass in 2023 keine nennenswerten Umsatzrückgänge durch Faktoren wie Ukraine Krieg, Energiepreisteigerungen zu verzeichnen sind und die Rheinpegelstände eine konstante Mengenauslastung im Im-/Export ermöglichen.

2. Risiken

Die Gesellschaft verfügt über ein SWK-Risikomanagement- und Risikosteuerungssystem. Das Risikomanagement verfolgt das Ziel, die Risiken frühzeitig zu erkennen und - wenn möglich - zu vermeiden. Die inventarisierten Risiken unterliegen permanenter Beobachtung und Kontrolle über ein periodisches sowie ein adhoc-Meldesystem. Die Prozesse sehen vor, dass die Risikoträger, hier die Unternehmen und Niederlassungen der neska-Gruppe, regelmäßig quartalsweise ihre Risiken betrachten und bewerten. Risiken werden dokumentiert und - oberhalb eines Schwellenwertes - an den zentralen Riskmanager gemeldet. Hier fließen die Ergebnisse in ein systematisches Konzernreporting ein und sichern einen Überblick über die Risikosituation in den Unternehmen

Folgende bedeutende Risiken bestehen für die Gesellschaft nach Berücksichtigung von Risikobegrenzungsmaßnahmen:

Neben der Abhängigkeit von der globalen Wirtschaftsentwicklung, gerade vor dem Hintergrund der Inflation und Energiepreisentwicklung, könnten Konjunkturerinbrüche negative Auswirkungen auf die DCH zur Folge haben. Diese Folgen können auch zu negativen Preisentwicklungen führen.

Auch die Wasserstands-Situation auf dem Rhein ist ein wichtiger Erfolgsfaktor. Hoch- und Niedrigwasser bergen das Risiko, dass Containermengen auf den Landweg verlagert werden und der Binnenschifffahrt temporär oder auch dauerhaft verloren gehen. Ein weiteres Risiko besteht in der zunehmenden Volatilität der Nachfrage. Eine planbare Auftragslage wird hierdurch immer schwieriger.

Auch das Thema Fachkräftemangel stellt ein Risiko dar. Sollten zunehmend offene Stellen nicht besetzt werden können und die Produktivitätssteigerungen nicht ausreichen, könnte es dazu führen, dass Einschränkungen in der Transportauftragsannahme entstehen.

Weitere Risiken neben den bestehenden Wettbewerbern in Neuss, ist auch der steigende Anteil an osteuropäischen Transportunternehmen, was zu Veränderungen der Transportkonditionen führen kann. Durch rückläufige Transportmengen entstehen Überkapazitäten, welche in Folge zum Ratenverfall führen können.

Bestandsgefährdende Risiken und solche mit einem wesentlichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage bestehen nicht und sind aus heutiger Sicht nicht zu erkennen.

3. Chancen

Neben der Akquisition von Neugeschäften besteht die Möglichkeit, zusätzliche Geschäfte durch die gewonnene Nafta-Ausschreibung des Logistikzentrums Düsseldorf-Hafen 2023 zu generieren. Die Ausschreibung wurde von dem Verlager direkt neben unserem Terminal basierend als Container-Shuttle Konzept über DCH geplant und gewonnen. Neben der Möglichkeit, alle Zustellungen am Logistikzentrum zu erhalten, besteht eine weitere mögliche Wertsteigerung durch den Erhalt des Transporthauptlaufes. Auch bei Selbst-Produktion des Seereeders als Kunden in Form durch die Bereitstellung eines Containerzuges, entstehen zusätzliche Handlings am Terminal zur weiteren Wertschöpfung.

Mit der geplanten Investition in eine neue Toranlage „Terminal Ein-/Ausfahrt“ wird die Sicherheit, Gefahrenabwehr und die Automatisierung vorangetrieben. Dieser Invest fördert die Digitalisierung und Automatisierung in der Terminalabwicklung.

Berichterstattung nach § 108 Abs. Abs. 3 Nr. 2 GO NRW

Die im Anhang und Lagebericht gegebenen Erläuterungen und Daten veranschaulichen, dass der beauftragten Zwecksetzung im Geschäftsjahr 2022 entsprochen wurde.

Düsseldorf, 20. April 2023

DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH

Die Geschäftsführung

Dirk Meyer

Oliver Grossmann

¹ OECD Economic Outlook, November 2022.

² Europäische Kommission, Winter 2023 Economic Forecast, Februar 2023.

³ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Jahresprojektion 2023, Januar 2023.

⁴ Bundesamt für Güterverkehr, Mittelfristprognose Sommer 2022, Oktober 2022.

⁵ Bundesamt für Güterverkehr, Mittelfristprognose Sommer 2022, Oktober 2022.

⁶ OECD Economic Outlook, November 2022.

⁷ Europäische Kommission, Winter 2023 Economic Forecast, Februar 2023.

⁸ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Jahresprojektion 2023, Januar 2023.

Bilanz zum 31. Dezember 2022

Aktiva

	31.12.2022		31.12.2021	
	EUR	EUR	EUR	EUR
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
Entgeltlich erworbene Software		158.972		183.889
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.865.044		1.862.917	
2. Technische Anlagen und Maschinen	586.916		259.231	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	147.328		169.192	
4. Anlagen im Bau	0	2.599.288	49.166	2.340.506
		2.758.260		2.524.395
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	29.525		36.077	



	31.12.2022		31.12.2021	
	EUR	EUR	EUR	EUR
2. Unfertige Leistungen	210.983		20.393	
3. Waren	6.210		6.210	
4. geleistete Anzahlungen	152.900	399.618	0	62.680
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.885.800		2.573.683	
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0		812.272	
3. Sonstige Vermögensgegenstände	21.675	2.907.475	72.494	3.458.449
III. Kassenbestand				
		2.235.436		4.167
		5.542.529		3.525.296
C. Rechnungsabgrenzungsposten				
		5.683		6.430
		8.306.472		6.056.121
Passiva				
			31.12.2022	31.12.2021
			EUR	EUR
A. Eigenkapital				
I. Gezeichnetes Kapital			103.000	103.000
II. Gewinnrücklagen				
Andere Gewinnrücklagen			1.139.097	839.097
III. Jahresüberschuss			2.455.677	1.389.314
			3.697.774	2.331.411
B. Rückstellungen				
1. Steuerrückstellungen			655.766	209.369
2. Sonstige Rückstellungen			1.034.305	709.099
			1.690.071	918.468
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			1.155.292	942.600
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen			1.730.656	1.809.324
3. Sonstige Verbindlichkeiten			32.679	54.318
- davon aus Steuern EUR 24.353 (i. Vj. EUR 27.823) -				
			2.918.627	2.806.242
			8.306.472	6.056.121

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

	2022		2021	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		22.831.661		19.537.955
2. Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen		190.590		-46.571
3. Sonstige betriebliche Erträge		205.417		609.544
4. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	46.280		36.737	
b) Aufwendungen für bezogenen Leistungen	13.932.289	13.978.569	12.835.728	12.872.465
5. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	2.467.057		2.354.005	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	502.230	2.969.287	488.094	2.842.099
- davon für Altersversorgung EUR 4.220 (i. Vj. EUR 4.271) -				
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		423.400		434.662
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		2.220.547		1.916.752
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		36.719		49.267
- davon an verbundene Unternehmen EUR 47.024 (i. Vj. EUR 49.580,00) -				
9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		1.128.486		584.065
10. Ergebnis nach Steuern		2.470.660		1.401.618
11. Sonstige Steuern		14.983		12.304
12. Jahresüberschuss		2.455.677		1.389.314

Anhang für das Geschäftsjahr vom 01. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022

der DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf

Allgemeine Angaben

Die DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH (im Folgenden „DCH“ oder „Gesellschaft“ genannt) ist eine Beteiligung der DB Intermodal Services GmbH (51 %) und der CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service (49 %), die als Beteiligungsunternehmen der NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Duisburg, gehört. Die DCH ist beim Registergericht Düsseldorf mit der Nummer HR B 25946 eingetragen.

Die DCH wurde über die Gesellschafterin DB Intermodal Services GmbH in den Konzernabschluss der Deutsche Bahn AG, Berlin, der beim elektronischen Bundesanzeiger hinterlegt ist, einbezogen.



Die Gesellschaft ist eine mittelgroße Kapitalgesellschaft gemäß § 267 Abs. 2 HGB. Unabhängig von der gesetzlichen Regelung ist die Gesellschaft entsprechend § 12 des Gesellschaftsvertrages verpflichtet, bei der Aufstellung und Prüfung von Jahresabschluss und Lagebericht die für große Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften des HGB zu berücksichtigen.

Der Jahresabschluss wurde auf der Grundlage des Handelsgesetzbuchs und des GmbH-Gesetzes aufgestellt.

Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird das Gliederungsschema des Gesamtkostenverfahrens zugrunde gelegt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die immateriellen Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungskosten, vermindert um lineare Abschreibungen, bilanziert. Als Nutzungsdauern werden 3 - 5 Jahre zugrunde gelegt.

Sachanlagen sind zu aktivierungspflichtigen Anschaffungskosten angesetzt. Abnutzbare Sachanlagen werden planmäßig über die wirtschaftliche Nutzungsdauer, Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken über 5 - 33 Jahre, technische Anlagen und Maschinen über 5 - 19 Jahre und andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung über 3 - 15 Jahre, linear abgeschrieben.

Geringwertige Anlagengüter, das sind Gegenstände mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis einschließlich EUR 250,00, sind im Jahr des Zugangs als sofort abzugsfähige Betriebsausgaben gebucht. Gegenstände mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten von EUR 250,01 bis einschließlich EUR 1.000,00 werden zu einem Sammelposten (Pool) zusammengefasst, und dieser wird in jedem Geschäftsjahr zu jeweils 20 % abgeschrieben.

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- und Herstellungskosten unter Beachtung des strengen Niederwertprinzips bewertet. In die Herstellungskosten fließen die Einzelkosten und angemessene Teile der Gemeinkosten ein.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nominalwert angesetzt, erkennbare Risiken sind durch entsprechende Bewertungsabschläge berücksichtigt, dem allgemeinen Ausfallrisiko wird durch Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Es liegen zum Bilanzstichtag keine Forderungen in Fremdwährung vor.

Der Kassenbestand ist zum Nominalwert aktiviert.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten berücksichtigen Ausgaben vor dem Abschlussstichtag, die Aufwendungen für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Das gezeichnete Kapital (Stammkapital) entspricht der Eintragung im Handelsregister. Die Gewinnrücklage ist durch entsprechende Gesellschafterbeschlüsse belegt.

Die Rückstellungen gemäß § 249 Abs. 1 HGB berücksichtigen alle erkennbaren Risiken sowie alle ungewissen Verpflichtungen. Die Bewertung erfolgt jeweils in Höhe des Erfüllungsbetrages, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich ist, um zukünftige Zahlungsverpflichtungen abzudecken. Zukünftige Preis- und Kostensteigerungen (1,5 % bis 2,5 %) werden berücksichtigt, sofern ausreichend objektive Hinweise für den Eintritt vorliegen. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst.

Die Bewertung der Rückstellung für Abbruchverpflichtungen basiert auf Kostenschätzungen. Unter Berücksichtigung einer Preissteigerungsrate von 5,35% (Vorjahr: 2,84%) werden die voraussichtlichen Abbruchkosten zeitanteilig über die Restlaufzeit des Mietvertrags verteilt. Die Abzinsung des Erfüllungsbetrags erfolgt mittels eines laufzeitadäquaten Marktzinssatzes der vergangenen sieben Geschäftsjahre.

Verbindlichkeiten werden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt. Es liegen zum Bilanzstichtag keine Verbindlichkeiten in Fremdwährung vor.

Für die Bildung latenter Steuern findet gemäß § 274 HGB das bilanzorientierte Temporary-Konzept Anwendung. Grundsätzlich besteht eine Verpflichtung zur Passivierung latenter Steuern und ein Wahlrecht zur Aktivierung latenter Steuerüberhänge nach Verrechnung mit passiven latenten Steuern.

Dieses Aktivierungswahlrecht nimmt die Gesellschaft in der Form in Anspruch, dass entsprechende aktive latente Steuern im Jahresabschluss nicht ausgewiesen werden. Bei der Gesellschaft sind im Geschäftsjahr 2022 temporäre Differenzen, die eine Aktivierung latenter Steuern grundsätzlich ermöglichen, in folgender Position vorhanden:

–Sonstige Rückstellungen

Temporäre Differenzen, die zu einer Passivierung latenter Steuern führen, sind nicht vorhanden.

Die latenten Steuern wären in Höhe des Steuersatzes für Körperschaftsteuer (inklusive Solidaritätszuschlag) und Gewerbesteuer zu bilden. Dieser beträgt 32,45 %.

Dienstleistungen werden nach Erbringung und Zinsen und ähnliche Erträge werden zeitproportional erfasst. Erträge aus Anlagenabgängen werden zum Zeitpunkt des Abgangs eines Vermögenswertes, als Differenz zwischen Veräußerungserlös und Buchwert, erfolgswirksam erfasst.

Erläuterungen zur Bilanz



(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Einzelnen im Anlagengitter, das als Anlage zu diesem Anhang beigelegt ist, dargestellt.

(2) Vorräte

Unter den Vorräten sind Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertige Leistungen, geleistete Anzahlungen sowie fertige Erzeugnisse und Waren ausgewiesen.

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen betragen EUR 0 (Vorjahr: EUR 812.272) dies resultiert aus der Kündigung zum 31.11.2022 der DB für das Tagesgeldkonto, somit wird ein Banksaldo in Höhe von EUR 2.235.436 ausgewiesen.

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr.

(4) Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet hauptsächlich vorausbezahlte Aufwendungen für Veranstaltungen, Lizenzgebühren sowie weiterbelastete Aufrüstungskosten des Containerkrans mit einer Containerwaage durch den Düsseldorfer Hafen, welche auf die Gesamtmietzeit verteilt werden.

(5) Eigenkapital

Ausgewiesen ist das Stammkapital EUR 103.000 der DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH zum Nennbetrag gemäß § 42 Absatz 1 GmbHG.

Die Gewinnrücklage von EUR 1.139.097 (Vorjahr: EUR 839.097) resultiert aus den Zuführungen sowie der Gewinnrücklage der erfolgsneutralen Umsetzung der BilMoG-Vorschriften in Höhe von EUR 39.097.

An die Gesellschafter wurden im Geschäftsjahr 2022 EUR 1.089.314 des Vorjahresgewinns ausgeschüttet.

(6) Rückstellungen

Die Steuerrückstellung setzt sich aus Körperschaftsteuer EUR 261.631 (Vorjahr: EUR 93.964), Solidaritätszuschlag EUR 14.389 (Vorjahr: EUR 5.170) und Gewerbesteuer EUR 379.746 (Vorjahr: EUR 110.235) zusammen.

Unter den sonstigen Rückstellungen werden im Wesentlichen ausstehende Lieferantenrechnungen, Abbruchverpflichtungen, externe Jahresabschlusskosten sowie Rückstellungen aus dem Personalbereich ausgewiesen.

Innerhalb der Rückstellungen sind EUR 248.265 (Vorjahr: EUR 251.999) langfristig. Die übrigen Rückstellungen sind wie im Vorjahr kurzfristig.

(7) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit EUR 1.730.656 (Vorjahr: EUR 1.809.324) Verbindlichkeiten aus einem langfristigen Darlehen gegenüber der DB Mobility Logistics AG, Berlin.

Von den Verbindlichkeiten aus dem Darlehen gegenüber der DB Mobility Logistics AG sind EUR 78.668 (Vorjahr: EUR 78.668) kurzfristig mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr und EUR 1.651.988 (Vorjahr: EUR 1.730.656) mit einer Laufzeit von über 1 Jahr.

Darüber hinaus sind sämtliche Verbindlichkeiten wie im Vorjahr innerhalb eines Jahres fällig und unbesichert.

Zum Stichtag bestanden keine Verbindlichkeiten in Fremdwährungen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Umsatzerlöse

Umsatzerlöse werden zum beizulegenden Zeitwert der erhaltenen oder zu erhaltenden Gegenleistung bewertet und stellen die Beträge dar, die für Güter und Dienstleistungen im normalen Geschäftsablauf zu erhalten sind. Davon sind Rabatte, Umsatzsteuern und andere im Zusammenhang mit dem Verkauf stehende Steuern abzusetzen.

Die Umsätze entfallen nach Sparten aufgeteilt mit 91,8 % (Vorjahr: 94,4%) auf Transport und Umschlag und mit 8,2 % (Vorjahr: 5,6 %) auf sonstige Dienstleistungen (Reparaturen, Lagergeld und sonstige Umsatzerlöse).

Nach geographischen Märkten verteilt sich für Europa ein Umsatzanteil von 96,1% (Vorjahr: 96,0 %) und für Asien 3,9 % (Vorjahr: 4,0 %).

(2) Sonstige betriebliche Erträge



In den sonstigen betrieblichen Erträgen von EUR 205.417 (Vorjahr: EUR 609.544) sind im wesentlichen Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen EUR 150.000 (Vorjahr: EUR 5.193), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen EUR 35.846 (Vorjahr: EUR 585.697) sowie sonstige Erträge EUR 12.609 (Vorjahr: EUR 14.967).

(3) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind überwiegend Mieten, Pachten, Kostenumlagen, Instandhaltungsaufwendungen, Versicherungsaufwendungen und Beratungskosten erfasst.

(4) Zinsergebnis

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen betragen EUR 1.469 (Vorjahr: EUR 1.582). Die Zinsen für das langfristige Darlehen belaufen sich auf EUR 33.950 (Vorjahr: EUR 47.024). Die Abzinsung für die Rückbauverpflichtung beträgt EUR 1.300 (Vorjahr: EUR 0). Der Zinsertrag von verbundenen Unternehmen beträgt EUR 789 (Vorjahr: 0)

(5) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Der Ausweis enthält mit EUR 1.128.486 (Vorjahr: EUR 584.065) Körperschaftsteuer, Solidaritätszuschlag und Gewerbesteuer für das Berichtsjahr.

Sonstige Angaben

(1) Haftungsverhältnisse (§268 Abs. 7 HGB):

Im Rahmen des Cash-Poolings haftete die DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf, neben dem Hauptkontoinhaber, der DB Mobility Logistics AG, Berlin, als Gesamtschuldner für entstehende Soll-Salden, anfallende Zinsen und sonstige Kosten. Eine Inanspruchnahme wird aufgrund der Vermögens- und Finanzlage der DB Mobility Logistics AG nicht erwartet.

(2) Sonstige finanzielle Verpflichtungen (§285 Nr. 3a HGB):

An Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen werden in den folgenden Geschäftsjahren EUR 15.181.673 fällig (Vorjahr: EUR 15.206.423):

	EUR
2023	1.878.089
2024	1.662.948
2025	1.662.948
2026	1.662.948
2027	1.662.948
>5 Jahre	6.651.792

Davon Verpflichtungen gegenüber verbundenen oder assoziierten Unternehmen:

	EUR
2022	1.780.077
2023	1.662.948
2024	1.662.948
2025	1.662.948
2026	1.662.948
>5 Jahre	6.651.792

(3) Personal



Mitarbeiter:

Durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer	2022	2021
Insgesamt	49	49
Hiervon entfallen auf:		
gewerbliche Angestellte	18	18
kaufmännische Angestellte	31	31

(4) Mitglieder der Geschäftsführung (§285 Nr. 9 und 10 HGB):

- Dirk Meyer, Düsseldorf
- Oliver Grossmann, Troisdorf

Auf die Angabe der Gesamtbezüge der Geschäftsführung wurde mit Bezug auf die Schutzklausel des § 286 Absatz 4 HGB verzichtet, da nur die Bezüge eines Geschäftsführers von der Gesellschaft getragen werden. Das Mitglied der Geschäftsführung Herr Grossmann ist bei der CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln angestellt und bezieht von dieser sein Gehalt.

(5) Mitglieder des Beirats (§285 Nr. 9 und 10 HGB):

- Michael Heinemann, Geschäftsführer DB Intermodal Services GmbH (Vorsitzender), Eltville
- Uwe Wedig, Vorstand Häfen und Güterverkehr Köln AG (stellvertretender Vorsitzender), Köln
- Jens Präse, Betriebsleiter DB Intermodal Services GmbH, Offenbach
- Wolfgang Birlin, Vorstand Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln

Die Beiratsvergütung betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt EUR 14.062 (Vorjahr: EUR 14.062).

(6) Abschlussprüferhonorar (§285 Nr. 17 HGB):

Das Abschlussprüferhonorar für das Geschäftsjahr 2022 in Höhe von EUR 18.000 betrifft in voller Höhe die Prüfung des Jahresabschlusses.

(7) Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen (§285 Nr. 21 HGB):

Es wurden während des Geschäftsjahres keine Geschäfte zu nicht marktüblichen Bedingungen mit verbundenen Unternehmen bzw. nahestehenden Personen durchgeführt.

(8) Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach Schluss des Geschäftsjahres sind nicht eingetreten.

(9) Gewinnverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Jahresüberschuss in Höhe EUR 1.455.677,01 an die Gesellschafter auszuschütten und EUR 1.000.000 in die Gewinnrücklage einzustellen.

Düsseldorf, 20. April 2023

DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH

Die Geschäftsführung

Dirk Meyer

Oliver Grossmann

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2022

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2022 EUR
	1.1.2022 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchung EUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
Entgeltlich erworbene Software	1.209.769	64.610			1.274.379
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.539.994	80.148			2.620.142
2. Technische Anlagen und Maschinen	1.600.727	453.260	400.220	32.000	1.685.766
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	918.300	61.043	30.072	17.166	966.437
4. Anlagen im Bau	49.166			-49.166	0
	5.108.187	594.451	430.292	0	5.272.345
	6.317.956	659.060	430.292	0	6.546.724
Kumulierte Abschreibungen					
		1.1.2022 EUR	Abschreibungen des Geschäftsjahres EUR	Abgänge EUR	31.12.2022 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
Entgeltlich erworbene Software		1.025.880	89.527		1.115.407
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		677.077	78.021		755.097
2. Technische Anlagen und Maschinen		1.341.496	157.575	400.220	1.098.850



	Kumulierte Abschreibungen			
	1.1.2022 EUR	Abschreibungen des Geschäfts- jahres EUR	Abgänge EUR	31.12.2022 EUR
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	749.108	98.278	28.276	819.109
4. Anlagen im Bau	0			0
	2.767.680	333.873	428.496	2.673.057
	3.793.560	423.400	428.496	3.788.464
			Buchwerte	
			31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
Entgeltlich erworbene Software			158.972	183.889
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			1.865.044	1.862.917
2. Technische Anlagen und Maschinen			586.916	259.231
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung			147.328	169.192
4. Anlagen im Bau			0	49.166
			2.599.288	2.340.506
			2.758.260	2.524.395

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf, - 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 DCH Düsseldorfer Container-Hafen 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 und des Beirates 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.

Der Beirat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

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.

Köln, den 20. April 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Stephan Schims, Wirtschaftsprüfer

ppa. Tim Jankowski, Wirtschaftsprüfer

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 wurde am 19.06.2023 festgestellt.