

## **Havelländische Eisenbahn AG**

## Havelländische Eisenbahn Aktiengesellschaft

Havelländische Eisenbahn AG

Schönwalder Allee 51

13587 Berlin

Telefon: (0 30) 37 59 81 13

Telefax: (0 30) 37 56 03 5

E-Mail: info@hvle.de

Internet: www.hvle.de

### Gegenstand des Unternehmens

Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn des allgemeinen öffentlichen Verkehrs, die Errichtung, der Erwerb, die Pachtung, die Verpachtung und der Betrieb auch von anderen Verkehrsunternehmen aller Art, jede Förderung des Verkehrs.

### Erfüllung des öffentlichen Zwecks

Die Beteiligung an der Havelländischen Eisenbahn AG ist mit keiner kommunalen Aufgabenerfüllung im Sinne des § 131 Abs. 1 i. V. m. § 2 Abs. 2 BbgKVerf befasst. Sie dient ausschließlich der kommunalen Vermögensverwaltung und stellt gemäß § 91 Abs. 7 BbgKVerf keine wirtschaftliche Betätigung dar.

### Rechtliche Verhältnisse

Gründungsdatum:	17.08.1892
Satzung:	gültig in der Fassung vom 30.06.2017
Handelsregister-Nr.:	HRB 6749 – Berlin-Charlottenburg
Sitz der Gesellschaft:	Berlin

### Beteiligungsverhältnisse

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt:	5.491.000,00 Euro	
Die Einlage wird gehalten von:		
Landkreis Havelland	2.771.510,00 Euro	50,47 %
Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Germendorf	1.784.575,00 Euro	32,50 %
BUG Vermietungsgesellschaft mbH Dahlwitz-Hoppegarten	617.015,00 Euro	11,24 %
Städte- und Gemeindebund Brandenburg/ Landkreistag Brandenburg	41.600,00 Euro	5,26 %
Stadt Ketzin	1.445,00 Euro	0,03 %
Havelländische Eisenbahn AG	27.455,00 Euro	0,50 %

**Aktiengattung und Nennbeträge**

Namensaktien; eingeteilt in 1.098.200 Aktien zum Nennbetrag von 5,00 Euro.

**Organe der Gesellschaft****Hauptversammlung**

Aktionäre:	vertreten durch:
Landkreis Havelland	Landrat Roger Lewandowski
Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Germendorf	Klaus-Peter Fischer
BUG Vermietungsgesellschaft mbH, Dahlwitz-Hoppegarten	Martin Thomas
Städte- und Gemeindebund Brandenburg/ Landkreistag Brandenburg	
Stadt Ketzin	
Havelländische Eisenbahn AG	

**Aufsichtsrat**

Vorsitzender:	Andreas Ernst (bis 30.06.2017) Glenn Jankowski (ab 01.07.2017)
Stellvertretender Vorsitzender:	Jürgen Tschirch (bis 30.06.2017) Andreas Ernst (ab 01.07.2017)
weitere Mitglieder:	Klaus-Peter Fischer Ludger Weskamp (bis 30.06.2017) Martin Thomas (ab 24.07.2017) Holger Schiebold (ab 24.07.2017)
Arbeitnehmersvertreter/-innen:	Gerhard Guzy (bis 30.06.2017) Harald Nitsche (ab 30.06.2017) Kerstin Przibilla (bis 30.06.2017) Knut Ehrig (ab 30.06.2017) Frank Ruschke (ab 24.07.2017)

**Vorstand**

Vorstände:	Ludolf Kerkeling Martin Wischner
------------	-------------------------------------

**Beteiligungen der Gesellschaft**

Die Havelländische Eisenbahn AG hält folgende Beteiligung:	Beteiligungsumfang:
WGM-TEC GmbH Lübben (vormals Boßdorf & Kerstan GmbH)	100,0 %
BahnLogistik Terminal Wustermark GmbH	85,1 %
Rail & Logistik Center Wustermark GmbH & Co. KG	70,0 %
Bohnhorst Rail & Logistik GmbH, Wustermark	50,0 %
Bahntechnologie Campus Havelland GmbH	45,0 %

**Auf eine detaillierte Darstellung der Unternehmensbeteiligungen der Havelländischen Eisenbahn AG wird, mit Ausnahme der Bahntechnologie Campus Havelland GmbH, verzichtet, da die Beteiligung des Landkreises an der Muttergesellschaft ausschließlich der kommunalen Vermögensverwaltung dient.**

**Leistungs- und Finanzbeziehungen § 61 Nr. 4 Kommunale Haushalts- und Kassenverordnung (KomHKV)**

<b>§ 61 Nr.:</b>	<b>Wirtschaftsjahr 2017</b>	<b>Betrag in €</b>	<b>Kurzbeschreibung</b>
4.a	Kapitalzuführungen und -entnahmen		- keine
4.b	Gewinnentnahmen/ Verlustausgleiche		- keine
4.c	Gewährte Sicherheiten und Gewährleistungen		- keine
4.d	Sonstige Finanzbeziehungen, die sich auf die Haushaltswirtschaft der Gemeinde unmittelbar bzw. mittelbar auswirken können		- keine

**Analysedaten gemäß § 61 Nr. 2 Kommunale Haushalts- und Kassenverordnung  
der Havelländischen Eisenbahn AG**

Kennzahl	Formel	2015	2016	2017
----------	--------	------	------	------

**Vermögens- und Kapitalstruktur (§ 61 Nr. 2 lit. a KomHKV)**

<b>Anlagenintensität (%)</b>	$\frac{\text{Anlagevermögen} \times 100}{\text{Bilanzsumme}}$	49,8	50,6	50,9
<b>Eigenkapitalquote (%)</b> (ohne Sonderposten)	$\frac{\text{Eigenkapital} \times 100}{\text{Bilanzsumme}}$	54,0	45,8	41,5
<b>Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag (Euro)</b>	aus Bilanz	0	0	0

**Finanzierung und Liquidität (§ 61 Nr. 2 lit. b KomHKV)**

<b>Anlagendeckung II (%)</b>	$\frac{(\text{Eigenkapital} + \text{langfr. Fremdkap.}) \times 100}{\text{Anlagevermögen}}$	135,8	126,4	127,8
<b>Zinsaufwandsquote (%)</b>	$\frac{\text{Zinsaufwand} \times 100}{\text{Umsatz}}$	0,3	0,3	0,6
<b>Liquidität 3. Grades (%)</b>	$\frac{\text{Umlaufvermögen} \times 100}{\text{kurzfr. Fremdkapital}}$	150,6	134,7	137,6
<b>Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit (TEuro)</b>	Jahresergebnis + Abschreibungen +/- Zun./Abn. der langfr. Rückstellungen + außerordentl. Aufwendg. - außerordentl. Erträge	844	-14	2.988

**Rentabilität und Geschäftserfolg (§ 61 Nr. 2 lit. c KomHKV)**

<b>Gesamtkapitalrentabilität (%)</b>	$\frac{(\text{Jahresüberschuss} + \text{Fremdkap.-zinsen}) \times 100}{\text{Bilanzsumme}}$	5,1	2,0	5,3
<b>Umsatz (Euro)</b>	aus Gewinn- und Verlustrechnung	40.103.348	40.456.464	45.680.409
<b>Jahresüberschuss/-fehlbetrag (Euro)</b>	aus Gewinn- und Verlustrechnung	657.168	229.646	892.508

**Personalbestand (§ 61 Nr. 2 lit. d KomHKV)**

<b>Personalaufwandsquote (%)</b>	$\frac{\text{Personalaufwand} \times 100}{\text{Umsatz}}$	20,2	22,3	23,8
<b>Anzahl der Mitarbeiter</b>	im Berichtsjahr im Durchschnitt beschäftigtes Personal	118	143	169

## Havelländische Eisenbahn Aktiengesellschaft, Berlin

Bilanz zum 31. Dezember 2017

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016
	€	€	€	€
<b>Aktivum</b>				
<b>A. Anlagevermögen</b>				
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>				
1. entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten				
<b>II. Sachanlagen</b>				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich auf fremden Grund und Boden	1.112.520,71	951.195,71		
2. Technische Anlagen und Maschinen	7.001.610,22	5.217.839,22		
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	527.457,65	499.550,65		
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	45.207,72	45.207,72	357.631,40	
<b>III. Finanzanlagen</b>				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	779.933,10	779.933,10		
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	685.055,00	574.425,00		
3. Beteiligungen	575.001,00	575.001,00		
4. Genossenschaftsanteile	165,00	165,00		
	<u>11.065.499,80</u>	<u>9.000.948,80</u>		
<b>B. Umlaufvermögen</b>				
<b>I. Vorräte</b>				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.771.033,96	1.882.530,06		
2. geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	1.882.530,06	
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.109.620,50	4.157.636,96		
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	376.987,89	517.807,57		
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.517.749,17	1.448.287,69		
4. Sonstige Vermögensgegenstände	404.718,02	569.535,72	6.693.267,94	
<b>III. Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten</b>				
	<u>2.187.439,98</u>	<u>8.627.194,48</u>	<u>51.396,48</u>	
	<u>10.377.549,32</u>	<u>314.154,39</u>	<u>151.953,07</u>	
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>				
	<u>21.757.203,71</u>	<u>17.780.096,35</u>	<u>17.780.096,35</u>	
<b>Passivum</b>				
<b>A. Eigenkapital</b>				
<b>I. Gezeichnetes Kapital abzüglich Nennbetrag eigene Anteile</b>				
	5.491.000,00	5.491.000,00	5.491.000,00	
	-27.455,00	-27.455,00	-27.455,00	
	<u>5.463.545,00</u>	<u>5.463.545,00</u>	<u>5.463.545,00</u>	
<b>II. Kapitalrücklage</b>				
	122.280,50	122.280,50	122.280,50	
<b>III. Gewinnrücklagen</b>				
1. gesetzliche Rücklage	225.822,47	181.197,08	181.197,08	
2. andere Gewinnrücklagen	2.376.790,08	2.602.612,55	2.158.626,46	
	<u>2.602.612,55</u>	<u>2.783.809,63</u>	<u>2.339.823,54</u>	
<b>IV. Bilanzgewinn</b>				
	847.882,46	847.882,46	218.163,62	
	<u>9.036.320,51</u>	<u>8.143.812,66</u>	<u>8.143.812,66</u>	
<b>B. Rückstellungen</b>				
1. Steuerrückstellung	86.899,30	118.816,39	118.816,39	
2. Sonstige Rückstellungen	1.939.040,76	1.703.262,32	1.703.262,32	
	<u>2.025.940,06</u>	<u>1.822.078,71</u>	<u>1.822.078,71</u>	
<b>C. Verbindlichkeiten</b>				
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.773.741,33	4.673.201,67	4.673.201,67	
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.677.551,62	1.714.876,26	1.714.876,26	
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	130.420,11	63.801,85	63.801,85	
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	963,99	0,00	0,00	
5. Sonstige Verbindlichkeiten	1.039.913,74	10.622.590,79	1.362.325,20	
-- davon aus Steuern € 329.555,45 (i. Vj. € 503.755,83) --				
-- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit € 329,14 (i. Vj. € 448,21) --				
	<u>10.622.590,79</u>	<u>17.184.478,17</u>	<u>17.184.478,17</u>	
<b>D. Passive Rechnungsabgrenzungsposten</b>				
	<u>72.352,35</u>	<u>72.352,35</u>	<u>0,00</u>	
	<u>21.757.203,71</u>	<u>17.780.096,35</u>	<u>17.780.096,35</u>	

## Havelländische Eisenbahn Aktiengesellschaft, Berlin

## Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

	01.01.2017 - 31.12.2017		01.01.2016 - 31.12.2016	
	€	€	€	€
1. Umsatzerlöse		45.680.408,93		40.456.463,81
2. Sonstige betriebliche Erträge		734.824,20		996.803,95
3. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	7.459.906,61		5.984.580,97	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>21.574.729,27</u>	29.034.635,88	<u>20.744.041,94</u>	26.728.622,91
4. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	8.957.128,80		7.450.615,50	
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung -- davon für Altersversorgung € 227.592,73 (i. Vj. € 216.398,12) --	<u>1.908.682,96</u>	10.865.811,76	<u>1.567.231,29</u>	9.017.846,79
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		1.010.716,78		850.971,74
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		4.166.668,92		3.973.302,42
7. Erträge aus Beteiligungen -- davon aus verbundenen Unternehmen € 181.000,00 (i. Vj. € 237.000,00) --		181.000,00		237.000,00
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	70.984,57		29.349,31	
9. Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,00		425.500,00	
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen -- davon aus Aufzinsung € 0,00 (i. Vj. € 28.752,00) --	<u>265.498,76</u>	-194.514,19	<u>127.307,10</u>	-523.457,79
11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		403.033,32		345.999,11
12. Ergebnis nach Steuern		<u>920.852,28</u>		<u>250.067,00</u>
13. Sonstige Steuern		28.344,43		20.421,08
14. Jahresüberschuss		<u><b>892.507,85</b></u>		<u><b>229.645,92</b></u>

## **A. Grundlagen des Unternehmens**

### **I. Geschäftsmodell**

#### **1. Überblick**

Die Havelländische Eisenbahn AG (HVLE) ist eine Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs. Das Unternehmen wurde am 17. August 1892 als Osthavelländische Kreisbahnen AG in Nauen gegründet. Am 1. Januar 2006 wurde die Gesellschaft in Havelländische Eisenbahn Aktiengesellschaft (HVLE) umbenannt.

Wesentliche Betriebsanlagen, die aus dem Verwaltungsgebäude, der Servicewerkstatt für Schienenfahrzeuge und 18,5 km Gleis bestehen, befinden sich in Berlin-Spandau.

Am Bahnhof Berlin-Spandau schließt das Gleis der HVLE an das Streckennetz der DB Netz AG an.

Seit April 2002 betreibt die HVLE die Industriebahn Premnitz.

Am 1. Januar 2004 übernahm die HVLE die Betriebsführung der Anschlussbahn der Bombardier Transportation in Hennigsdorf bei Berlin.

Für die Entwicklung der Betriebsstätte im Harz wurde in 2007 ein Verwaltungs- und Sozialgebäude errichtet. Die vorhandene Werkstatt mit Gleisanschluss wurde erweitert, um Wartung, Pflege und Instandhaltung an Diesel- und E-Lokomotiven durchzuführen.

In 2016 wurde eine weitere Betriebsstätte in Celle errichtet. Die Räumlichkeiten der Betriebsstätte sind angemietet.

Durch die Öffnung des Streckennetzes besteht für jedes zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Möglichkeit, Schienenverkehr auf dem zugänglichen Streckennetz durchzuführen. Dazu können zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechende Fahrplanfenster einkaufen und eigenen Schienenverkehr abwickeln. Von über 300 EVU in Deutschland sind ca. 50 Unternehmen außerhalb der eigenen Gleisanschlüsse im Schienengüterverkehr aktiv. Das hat zu Wettbewerb im Schienengüterverkehr geführt. Der Marktanteil der im Wettbewerb zur marktbeherrschenden DB tätigen EVU liegt bei ca. 41 % (Stand 2016).

Die größten Wettbewerber der DB auf dem deutschen Markt sind Töchter von ausländischen Staatsbahnen:

- SBB Cargo Deutschland (gehört zur schweizerischen Staatsbahn SBB),
- Captrain (gehört zur französischen Staatsbahn SNCF),
- TX Logistik (gehört zur italienischen Staatsbahn Trenitalia).

Von den Wettbewerbern der DB ist die HVLE gemessen an der Verkehrsleistung (Tkm) die zehntgrößte (Quelle: Wettbewerber-Report 2017/18 des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen).



Die nicht vollzogene Trennung des natürlichen Monopols Infrastruktur von den im Wettbewerb stehenden Betriebsgesellschaften der DB AG ist eine wichtige Ursache dafür, dass die von der Bundesrepublik genannten Ziele, durch mehr Wettbewerb wesentlich mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, verfehlt werden.

Die HVLE hat sich seit 2004 zu einem Transporteur für bahnaffine Massengüter entwickelt. Seit 2006 verfügt die Gesellschaft über langfristig zur Verfügung stehenden Transportraum für Schüttguttransporte.

In 2017 verfügte die HVLE über 42 Lokomotiven, darunter moderne E-Lokomotiven und drei Klassen von Diesellokomotiven zwischen 1300 kW und 4000 kW Motorleistung, sowie eine Flotte Rangierlokomotiven.

Seit Februar 2014 ist die HVLE im Besitz der durch das Eisenbahnbundesamt ausgestellten Sicherheitsbescheinigung für die Teile A und B. Mit der Sicherheitsbescheinigung Teil A ist die HVLE berechtigt, in der gesamten EU selbstständig Eisenbahnverkehrsleistungen zu erbringen. Der Teil B bescheinigt der HVLE, dass wir alle nationalen Anforderungen in Deutschland zur Ausübung eines sicheren Eisenbahnverkehrs erfüllen.

Zudem verfügt die HVLE seit Februar 2014 über die Bescheinigung als ECM (Entity in Charge of Maintenance – für die „Instandhaltung zuständige Stelle“ von Güterwagen). Diese Bescheinigung ist der Nachweis, dass alle Prozesse für die Instandhaltung von Güterwagen den Sicherheitsanforderungen der EU entsprechen. Damit ist die HVLE berechtigt, die Instandhaltungsverantwortung für eigene Wagen zu übernehmen und diese Dienstleistung auch anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Haltern von Güterwagen anzubieten.

Der HVLE wurde in 2016 das Zertifikat für das Managementsystem nach DIN EN ISO 9001:2015 sowie DIN EN ISO 50001:2011 für alle Standorte erteilt.

Im Juni 2017 hat die HVLE die Zertifizierung nach SQAS (Safety and Quality Assessment for Sustainability) erhalten.

## **2. Güterverkehr**

Die HVLE betätigt sich in folgenden Geschäftsfeldern:

### **• Zugverkehr:**

In 2002 hat die HVLE die ersten nennenswerten Zugverkehrsprojekte gestartet. Im April 2002 begann die HVLE, aus dem Raum Leipzig mineralische Baustoffe in Ganzzügen zu unterschiedlichsten Empfängerbahnhöfen zu transportieren. Diese Transporte wurden in den Folgejahren ausgebaut und der Kundenstamm deutlich erweitert.

Am 1. April 2009 wurde auf der Rübelandbahn (Harz) der E-Betrieb aufgenommen. Dazu wurden 2 Traxx E-Lokomotiven angeschafft. Die Transporte wurden in 2014 weiter optimiert und die Leistungen gesteigert. Der Zugverkehr auf der Steilstrecke mit mehr als 63 ‰ Steigung ist eine technische Herausforderung. Trotzdem gelang es der HVLE, ein System der „Präzisionslogistik“ aufzubauen und hohen Kundennutzen zu erzielen.

Die HVLE entwickelte für den Transport mineralischer Baustoffe Faccons-Wagen.

In 2011 wurden 96 dieser selbstentwickelten Wagen beschafft, die ab 2012 in Kombination mit den schweren Streckenlokomotiven (Maxima 40 und Blue Tiger) erfolgreich im „Schwerlastkonzept“ der HVLE eingesetzt werden.

Im Geschäftsjahr 2014 wurde das nunmehr bewährte Schwerlastkonzept mit weiter optimierten Faccns-Wagen verbessert. In 2014 wurden zusätzliche 96 Faccns-Wagen in Auftrag gegeben, welche ab Mitte 2015 zum Einsatz kamen.

Weitere Transporte fanden deutschlandweit mit verschiedenen Gutarten, wie Gefahrgut, Chemieprodukte, Holz, Mineralöle, Biokraftstoffe, Getreide u. a. statt.

In Kooperation mit anderen EVU werden auch europaweit Transporte angeboten und durchgeführt.

Im Rahmen eines Outsourcingprojektes übernahm die HVLE in 2004 die Betriebsführung der Bahnanlagen inkl. der Prüfstrecken und den Rangierbetrieb im Schienenfahrzeugwerk Hennigsdorf. Diese Kooperation wurde in 2012 deutlich ausgeweitet. Die Vorbereitung, Planung und Durchführung von Prüf- und Messfahrten gehört seitdem zum Dienstleistungsangebot.

Durch die örtliche Nähe der HVLE zu mehreren Schienenfahrzeugherstellern und zum Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg, insbesondere zur BVG und der S-Bahn, führt die HVLE Überführungsfahrten mit SPNV-Fahrzeugen durch.

Shuttleverbindungen zu den Anschlussbahnen Wustermark und Premnitz wurden durchgeführt.

#### • Betriebsführung von Anschlussbahnen Dritter

Die HVLE betreibt die Gleisanschlüsse und Anschlussbahnen an folgenden Standorten:

- Anschlussbahn im GVZ Wustermark,
- Industriebahn Premnitz,
- Anschlussbahn der Bombardier Transportation in Hennigsdorf,
- Anschlussbahn Potsdam-Rehbrücke.

#### • Eisenbahnbau Logistik:

Seit 1998 betätigt sich die HVLE als Kooperationspartner der Gleisbauunternehmen.

Die HVLE ist als „Entsorgungsfachbetrieb“ zertifiziert und hat die Genehmigung zum Transport von Abfällen, wie Bodenaushub, Altschotter und anderen Abfallprodukten aus dem Rückbau von Bahnanlagen.

Zum Leistungsangebot der HVLE gehören die Stellung von Arbeitszuglokomotiven, die Umsetzung von Gleisbaumaschinen und der Transport von Bahnbaustoffen. Dazu verfügt die HVLE über Lokomotiven verschiedener Leistungsklassen und den entsprechenden Wagenraum. Die HVLE ist durch die DB Netz AG als Transporteur für Gleisbaustoffe zertifiziert.

### 3. Verkehrsleistung

In 2017 betrug die Verkehrsleistung der Gesellschaft 1,45 Mrd. Tkm (netto), die beförderte Tonnage 5,6 Mio. t (netto). Diese Veränderung der Verkehrsleistung entspricht einer Steigerung von 11 % gegenüber dem Vorjahr.

### 4. Eigene Infrastruktur und Beteiligungen

Die HVLE ist seit 2011 Eigentümer der Strecke (Neugarten) - Anschluss Mosolf-Ketzin. Für den Bereich vom Anschluss Mosolf bis Ketzin wurde 2017 ein Stilllegungsverfahren erfolgreich durchgeführt, sodass es sich nicht mehr um öffentliche Infrastruktur handelt. Der Bereich soll aber als Anschlussbahn weiterbetrieben werden.

Am 23. April 2008 wurde der ehemalige Rangierbahnhof Wustermark von der DB Netz AG erworben. Zum Betrieb der Anlage wurde eine Tochtergesellschaft, die Rail & Logistik Center Wustermark GmbH & Co KG (RLCW) gegründet, an der die HVLE mit einem Kommanditanteil von 70 % beteiligt ist. RLCW entwickelte sich zu einem Dienstleistungsstandort für den Schienenverkehr. Im Güterverkehr soll der Standort mit dem in unmittelbarer Nähe liegenden KV-Bahnhof des GVZ Wustermark auf den Achsen Ostsee – Adria und ARA-Häfen-Osteuropa eine bedeutende Rolle spielen. In den Logistikplanungen der Landesregierung Berlin/Brandenburg hat der Standort eine herausragende Rolle.

Am 14. Oktober 2011 wurde das KV-Terminal im GVZ Wustermark erworben. Dazu wurde die BahnLogistik Terminal Wustermark GmbH (BLTW) gegründet, an der die HVLE eine Beteiligung von 85,1 % hält.

Im Dezember 2012 wurde die Firma WGM-TEC GmbH übernommen und als eine 100 %-ige Tochtergesellschaft in den Unternehmensverbund eingegliedert. Die Gesellschaft ist als Dienstleister für Eisenbahnverkehrsunternehmen bundesweit im Rahmen der Gestellung von Wagenmeistern tätig.

Im Geschäftsjahr 2015 wurde zusammen mit dem Landkreis Havelland die Bahntechnologie Campus Havelland GmbH gegründet. Ziel der Gesellschaft ist die Entwicklung des Standortes Wustermark zu einem Eisenbahnzentrum.

Die HVLE hat in 2015 zusammen mit der Bohnhorst-Gruppe die Gemeinschaftsgesellschaft Bohnhorst Rail & Logistik GmbH gegründet. Das Unternehmen betätigt sich als Bahn-Spedition für Agrarprodukte und führt seit 2015 Transporte durch.

## **II. Forschung und Entwicklung**

Die HVLE beteiligt sich an mehreren Forschungsprojekten in Zusammenarbeit mit namhaften Forschungsinstituten und Partnern der Industrie.

In 2017 standen folgende Themen im Vordergrund:

- Tests und Zulassung der bei Stadler Valencia bestellten Hybridloks
- Maßnahmen zur Reduzierung des Energieverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Belastung
- Maßnahmen im Segment Telematik und Kommunikation
- Maßnahmen zur Rationalisierung des Schienengüterverkehrs
- Beteiligung an der Entwicklung und Erprobung von Schienenfahrzeugen

Eigene Forschungstätigkeiten in eigenen Abteilungen werden nicht durchgeführt. Vielmehr unterstützt die HVLE ihre Kooperationspartner durch Beratungstätigkeiten und Durchführung von Praxiserprobungen.

## **B. Wirtschaftsbericht**

### **I. Gesamtwirtschaftliche branchenbezogene Rahmenbedingungen**

In einem gesamtwirtschaftlich sehr günstigen Umfeld wachsen die Wettbewerber der DB weiter, allerdings nur noch zu Lasten der DB. 2016 war die Güterverkehrsleistung auf der Schiene zum ersten Mal seit der Krise 2008/2009 rückläufig, obwohl die Gesamtverkehrsleistung weiter wächst. Dies ist die Folge von sich verschlechternden Randbedingungen im intermodalen Wettbewerb, die im Wesentlichen durch die Politik gesetzt werden. Für 2017 liegen noch keine Branchenkennzahlen vor, die HVLE konnte ihre Güterverkehrsleistung deutlich steigern.

Die verladende Wirtschaft trifft Verkehrsträgerentscheidungen fast ausschließlich nach dem Preis und die Wettbewerbssituation gegenüber der Straße hat sich für die Schiene insbesondere bei Infrastrukturnutzungsentgelten, bei den Energiekosten und beim Kontrollniveau verschlechtert.

Da die Schiene für das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor aber eine Lösung darstellt, hat die Branche gemeinsam mit dem BMVI einen Masterplan Schienengüterverkehr entwickelt und verabschiedet, der auch Niederschlag in der Koalitionsvereinbarung der neuen Bundesregierung gefunden hat. In der laufenden Legislaturperiode könnten durch veränderte Situationen (unter anderem ist eine Halbierung der Trassenkosten angestrebt) die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr deutlich verbessert werden, sofern die Maßnahmen dann auch tatsächlich finanziert und umgesetzt werden.

Mit Sorge sehen die Wettbewerber der DB die Aussagen der neuen Bundesregierung, dass die DB weniger gewinnorientiert arbeiten, sondern mehr Verkehr auf die Schiene bringen soll. So gut und wichtig eine derartige Aussage für die Monopolbereiche (u. a. Infrastruktur) ist, gehört zum DB-Konzern aber auch eine im Wettbewerb zu anderen Unternehmen stehende DB Cargo, die mit einem gemeinwohlorientierten Auftrag den Wettbewerb verzerren und auf Dauer zerstören würde.

## II. Geschäftsverlauf und Lage

### 1. Ertragslage

Unser wichtigster finanzieller Leistungsindikator, das Ergebnis vor Steuern, ist in 2017 (T€ + 1.323; i. Vj. T€ 596) deutlich gesteigert worden.

Die Umsatzerlöse sind im Vergleich zum Vorjahr um T€ 5.224 angestiegen, wobei die Verkehrsleistung um 11 % gesteigert werden konnte.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten vor allem Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen, Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, Ausgleichszahlungen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz und Versicherungsentschädigungen.

Die Materialaufwandsquote ( $\frac{\text{Materialaufwand}}{\text{Umsatz}}$ ) konnte auf 63,5 % (i. Vj. 66,1 %) gesenkt werden. Die Einsparungen entfallen vor allem auf reduzierte Fremdleistungen.

Der Anstieg des Personalaufwands entfällt auf den höheren durchschnittlichen Personalbestand (169; i. Vj. 143) zur Sicherung und Erweiterung unserer Personalkapazitäten, höhere variable Gehaltsbestandteile und auf Tariferhöhungen zum 1. Oktober 2016 um 3 % und zum 1. Dezember 2017 um 1 %.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen entfällt i. W. auf höhere Raumkosten, Fahrzeugkosten und Nebenkosten des Geldverkehrs.

Die Erträge aus Beteiligungen entfallen auf die Gewinnausschüttung unserer Tochtergesellschaft WGM-TEC GmbH auf Grund des erfreulichen Jahresergebnisses in 2017.

Das Zinsergebnis hat sich auf Grund von Darlehensaufnahmen verschlechtert.

Die Ertragsteuern entfallen fast ausschließlich auf das laufende Geschäftsjahr 2017.

### 2. Vermögenslage

Das Sachanlagevermögen hat sich i. W. durch Zukauf einer Elektrolokomotive erhöht. Die Anlagenquote ( $\frac{\text{Sachanlagevermögen}}{\text{Bilanzsumme}}$ ) liegt bei 39,9 % (i. Vj. 37,8 %).

Die Finanzanlagen haben sich gegenüber dem Vorjahr auf T€ 2.040 durch ein weiteres Darlehen an das Tochterunternehmen BahnLogistik Terminal Wustermark GmbH erhöht.

Das Umlaufvermögen hat sich zum Vorjahr um T€ 1.750 erhöht. Ursächlich dafür ist vor allem der gestiegene Bestand an flüssigen Mitteln.

Die Eigenkapitalquote beträgt 41,6 % (i. Vj. 45,8 %). Sie ist trotz eines Jahresüberschusses von T€ 893 auf Grund der gestiegenen Bilanzsumme im Vergleich zum Vorjahr gesunken.

Die sonstigen Rückstellungen entfallen vor allem auf Personalverpflichtungen, ausstehende Eingangsrechnungen und Verpflichtungen aus Schadensfällen.

Die gestiegenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten entfallen i. W. auf Darlehensaufnahmen im Zusammenhang mit einer erworbenen Lokomotive sowie auf die Inanspruchnahme von Geldmarktdarlehen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind im Vergleich zum Vorjahr stichtagsbedingt angestiegen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten i. W. Mietkaufverpflichtungen, Umsatzsteuerverpflichtungen für 2017 sowie Lohnsteuerverpflichtungen.

### 3. Finanzlage

	Berichts- jahr T€	Vorjahr T€	Verände- rung T€
1. Jahresüberschuss	+893	+230	+663
2. Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	+1.011	+1.276	-265
3. Zunahme (i. Vj. Abnahme) der Rückstellungen	+204	-439	+643
4. Gewinne aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-132	-180	+48
5. Abnahme (i. Vj. Zunahme) der Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	+234	-1.219	+1.453
6. Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	+779	+317	+462
7. Mittelzufluss (i. Vj. Mittelabfluss) aus laufender Geschäftstätigkeit	<u>+2.988</u>	<u>-15</u>	<u>+3.004</u>
8. Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	+224	+180	+44
9. Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	+0	+8	-8
10. Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	-79	-282	+203
11. Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-2.977	-2.297	-680
12. Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-111	-55	-56
13. Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	<u>-2.943</u>	<u>-2.446</u>	<u>-497</u>
14. Auszahlungen an Gesellschafter	+0	-393	+393
15. Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten	-1.815	-545	-1.270
16. Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	+3.916	+3.235	+681
17. Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit	<u>+2.101</u>	<u>+2.297</u>	<u>-196</u>
18. Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	+2.146	-164	+2.311
19. Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	+51	+215	-164
20. Finanzmittelbestand am Ende der Periode	<u>+2.197</u>	<u>+51</u>	<u>+2.146</u>

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit hat sich mit T€ 2.988 (i. Vj. T€ -15) deutlich verbessert, er deckt den Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit (T€ 2.943).

Der Finanzmittelbestand umfasst Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten.

Am Bilanzstichtag bestehen noch nicht ausgeschöpfte Kontokorrentlinien bei Banken von rd. € 5 Mio.

Die Liquidität des Unternehmens war zu jedem Zeitpunkt gesichert.

Das Bankenrating hat aktuell auf einer 18-stufigen Skala den guten Faktor 6 ausgewiesen.

### III. Finanzielle Leistungsindikatoren

Bei den finanziellen Leistungsindikatoren liegt unser Fokus auf:

- Umsatzentwicklung
- Umsatzrendite vor Steuern
- Ergebnis vor Steuern

Wir ziehen für unsere interne Unternehmenssteuerung die Kennzahlen Umsatzentwicklung zum Vorjahr, Umsatzrentabilität vor Steuern und Ergebnis vor Steuern heran. Die Entwicklung im Vergleich zu den beiden Vorjahren zeigt die folgende Tabelle (in T€):

	2015	2016	2017
Umsatz	40.103	40.456	45.680
Ergebnis vor Steuern	1.034	596	1.324
Umsatzrentabilität v. St.	2,6 %	1,5 %	2,9 %

Die Entwicklung der Umsatzrentabilität vor Steuern in 2017 liegt über den Vorjahren. Im letzten Jahr ist die außerplanmäßige Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert von BLTW (T€ 426) zu berücksichtigen. Danach ergäbe sich auch in 2016 eine Umsatzrendite von 2,5 %.

### IV. Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf

Der Geschäftsverlauf im Jahr 2017 übertraf die Erwartungen der Planung - sowohl im Umsatz also auch im Ergebnis. Es konnte in allen wesentlichen Geschäftsbereichen Umsatzzuwächse erzielt werden.

Die Beteiligungsgesellschaft Bohnhorst Rail & Logistik GmbH (Anteilsbesitz 50 %) hat sich in 2017 stabilisiert. Für 2018 erwarten wir ein deutlich positives Jahresergebnis.

Der von der Beteiligungsgesellschaft Bahntechnologie Campus Havelland GmbH (Anteilsbesitz 45 %) zum Ausbau des erworbenen Bahngeländes in Wustermark gestellte Förderantrag wurde im IV. Quartal 2016 positiv beschieden. Somit stehen nunmehr erhebliche finanzielle Mittel zum Ausbau der Geländeinfrastruktur bereit. Der Ausbau des Geländes wurde in 2017 begonnen und soll in den kommenden drei Jahren realisiert werden.

### **C. Risikobericht**

Bei der HVLE ist ein Risiko- und Chancenmanagement-System implementiert, das sich an den internationalen Standards nach DIN ISO 31000ff und ONR 49000ff orientiert.

#### Markt- und Ertragsrisiken

Nach wie vor ist die HVLE einem erheblichen Preisdruck durch Wettbewerbsbahnen ausgesetzt. Unsere seit vielen Jahren gelebte Geschäftspolitik, nach der wir ein bestimmtes Preisniveau aus prinzipiellen Überlegungen nicht unterschreiten, wird fortgesetzt. Hieraus resultiert ein Auslastungsrisiko für das Anlagevermögen. Diesen Risiken wird mit langfristigen Kundenverträgen, einem guten Service sowie einem hohen Grad an Zuverlässigkeit begegnet. Die Entwicklung der Auslastungen wird durch das Controlling und die Geschäftsleitung fortlaufend überwacht.

#### Finanz-/Bilanzierungsrisiken

Für unsere Investitionen sehen wir derzeit primär ein Zinsänderungsrisiko im langfristigen Zinsbereich. Wir haben deshalb unsere Finanzierungen und Leasingverträge überwiegend mit sehr langen Zinsbindungen versehen. Es ist vorgesehen, diese Finanzierungspolitik auch in 2018 weiter zu verfolgen. Die Zinsentwicklung wird über enge Kontakte zu unseren Finanzierungspartnern laufend beobachtet, um bei Änderungen zeitnah reagieren zu können. Insgesamt ist das Zinsänderungsrisiko bei einem aktuellen Zinsaufwand in 2017 von T€ 265 nicht erheblich.

Basierend auf einem Jahreswirtschaftsplan werden monatlich Plan-Ist-Vergleiche durchgeführt. Bei Abweichung ist die Einleitung gegensteuernder Maßnahmen somit zeitnah möglich. Das zur Erstellung der Jahresplanung verwendete Planungstool hat sich über Jahre hinweg nachweislich bewährt.

Die Vorbereitung und Durchführung von Neugeschäften wird durch das innerbetriebliche Controlling überwacht. Die verwendeten Planungsparameter werden aus einer Analyse von Ist-Verkehrsdaten abgeleitet. Die Kalkulationsannahmen werden regelmäßig überprüft. Dem Unternehmen liegen hierzu teils langjährige Messreihen vor.

Durch die gewachsene Anzahl von Geschäftsbeziehungen in voneinander relativ unabhängigen Marktsegmenten ist eine breitere Streuung der Auftraggeber gelungen. Dies mindert Abhängigkeiten und damit Kundenstrukturrisiken.

Die Liquidität der Gesellschaft wird täglich überwacht und war zu jeder Zeit gesichert. Zusätzlich ist in der HVLE ein Mahnwesen installiert, welches die Zahlungsziele der Debitoren kontinuierlich überwacht.

Gegen erkennbare Risiken besteht Versicherungsschutz. Die Betriebshaftpflichtversicherung ist bereits seit 2010 auf eine Deckungssumme von 50 Mio. € aufgestockt. Die Bonität von Kunden wird laufend überwacht. Kleinere Kunden werden pauschal mittels einer Forderungsausfallversicherung abgesichert.



Für eine Tochtergesellschaft sind wir seit Jahren bemüht, im Bereich des Schüttgutumschlages Geschäftsperspektiven zu entwickeln. Bisher entsprechen die Ergebnisse unserer Bemühungen nicht den Erwartungen, sodass die Gesellschaft bisher von uns finanziell gestützt werden musste. Wir werden unsere Vermarktungsbemühungen fortsetzen, notfalls auch den Verkauf des Grundvermögens der Gesellschaft in Betracht ziehen.

Wir gehen davon aus, dass ein Verkauf des Grundvermögens der Tochtergesellschaft unser aktuelles finanzielles Engagement bei der Tochtergesellschaft decken würde, ein verbleibendes Restrisiko kann allerdings nicht ausgeschlossen werden.

Für unseren Betriebsstandort in Berlin-Spandau sind wir aktuell in Verhandlungen mit dem Eigentümer, der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, über einen möglichen Erwerb des Betriebsgeländes. Wir gehen davon aus, dass wir in 2018 eine Einigung erreichen können.

#### Einkaufsrisiken

Im Einkaufsbereich bestehen Preisänderungsrisiken insbesondere beim Einkauf des für die Lokomotiven benötigten Dieselmotorkraftstoffes. Der Aufwand für Diesel stellt innerhalb des RHB-Aufwands mit € 5,5 Mio. in 2017 den bedeutsamsten Posten dar. Auch gibt es ein Währungsrisiko beim Einkauf von Subunternehmerleistungen in Polen. Die Entwicklung in beiden Bereichen wird fortlaufend durch die Geschäftsleitung beobachtet. Wir haben uns bislang immer gegen den Abschluss von Sicherungsgeschäften entschieden und sehen für den aktuellen Dieseleinkauf keinen Handlungsbedarf. Darüber hinaus gelingt es uns zunehmend, in Verträge mit größeren Kunden Preisgleitklauseln einzuarbeiten, die Energiepreiserhöhungen auch unterjährig auffangen können.

#### Schadensrisiken

Schulung, Training und Überwachung des Personals wird durch interne und externe Experten gesichert. So wird ein hohes Niveau der Betriebssicherheit gehalten. Schulung und Überwachung von Gefahrguttransporten nehmen dabei einen besonderen Stellenwert ein. Der Fortbildungsstand der Mitarbeiter folgt einem festgelegten Schulungsplan und wird seitens des Eisenbahnbetriebsleiters kontinuierlich überwacht.

Bestandsgefährdende Risiken aus der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft sind nicht erkennbar.

#### Politische Umfeldrisiken

Weitere Risiken aber auch Chancen können von politischen Entscheidungen in Deutschland und Europa ausgehen. Für die Verbesserung der Wettbewerbsposition des Schienengüterverkehrs ist die Herauslösung des natürlichen Monopols Infrastruktur aus dem Konzern des größten Wettbewerbers DB die wichtigste Voraussetzung. Eine ausreichende Finanzierung der Infrastruktur und im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern faire Bedingungen hinsichtlich Infrastrukturverfügbarkeit sowie Belastung mit Steuern und Abgaben sind erforderlich, damit der Schienengüterverkehr seine volkswirtschaftlichen Stärken (geringer Energieverbrauch, Umweltfreundlichkeit, Sicherheit) auch tatsächlich im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern umsetzen kann. Dies ist aktuell nicht gegeben.

#### **D. Geschäftslage, Ausblick und Chancen 2018**

Die bisherige Unternehmenspolitik wird fortgesetzt. Die Grundlage der Geschäftstätigkeit ist auch für 2018 durch eine hohe Qualität und Pünktlichkeit charakterisiert. Kundennutzen ist unser oberstes Primat. Nur dadurch kann der Schienengüterverkehr im Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern bestehen. Die strategische Geschäftsausrichtung der HVLE in den Segmenten Zugverkehr, Anschlussbahnen und Eisenbahnbau Logistik wird beibehalten. Das Unternehmenswachstum wird durch die Leistungssteigerung vorangetrieben. Neue Geschäftsbeziehungen im Segment Massengüter werden weiterentwickelt.

Die Auslastung des Anlagevermögens wird in 2018 durch eine Verbesserung der Vertragssituation höher erwartet als im Vorjahr. Zwei Transportprojekte, die bislang nicht von unserer Planung erfasst werden, sind in Vorbereitung und könnten noch in 2018 beginnen.


Im Getreideverkehr startet das neue Vertragsjahr zum 1. Juli 2018. Auch hier hat uns die Kundschaft signalisiert, dass die Transportmengen und damit die Auslastung der vorhandenen Ressourcen gegenüber der Vorsaison steigen sollen.

Die begonnene Erneuerung und Erweiterung des Schienenfahrzeugparks wird fortgesetzt. In diesem Zusammenhang hat die HVLE im März 2017 einen Vertrag zu Lieferung von zehn neuen Schwerlast-Hybridlokomotiven abgeschlossen. Die Auslieferung der ersten Lokomotive wird in zwei Jahren erwartet. Die Maschinen sollen sowohl den alten Fuhrpark ersetzen, als auch unsere Kapazitäten erweitern.

Auf Grund der guten Auftragsbindung gehen wir für das Geschäftsjahr 2018 von einer weiteren Umsatzsteigerung von rund 10 % aus. Die Ergebniserwartungen vor Steuern sollen sich entsprechend proportional zur Leistungssteigerung entwickeln. Wesentliche Investitionen sind für 2018 nicht vorgesehen.

Die Ergebnisse der ersten beiden Monate in 2018 entsprechen unseren Erwartungen.

Berlin, 31. März 2018



Ludolf Kerkeling  
Vorstand



Martin Wischner  
Vorstand