
Testatsexemplar

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Hamburg

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023
und Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum
31. Dezember 2023

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS



Inhaltsverzeichnis	Seite
Zusammengefasster Lagebericht.....	1
Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023.....	1
1. Bilanz zum 31. Dezember 2023.....	3
2. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023.....	5
3. Anhang für das Geschäftsjahr 2023.....	7
Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2023.....	29
Verbindlichkeitspiegel 2023.....	33
Bilanz der A-Sparte zum 31. Dezember 2023.....	35
Gewinn- und Verlustrechnung der A-Sparte für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023	37
Bilanz der S-Sparte zum 31. Dezember 2023.....	39
Gewinn- und Verlustrechnung der S-Sparte für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023	41
BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS.....	1

Zusammengefasster Lagebericht

Über diesen Bericht	2	Nichtfinanzielle Erklärung¹	70
Grundlagen des Konzerns	3	Nichtfinanzielle Berichterstattung	70
Konzernstruktur	3	Wesentlichkeitsanalyse	71
Geschäftstätigkeit ¹	4	Nachhaltigkeitsmanagement	75
Rechtliche Rahmenbedingungen	5	Ökologie	76
Markt und Wettbewerb	6	Klimawandel und Klimaschutz ¹	76
Geschäftspartner und Kunden	11	Wasserverbrauch	82
Beschaffung und Lieferantenmanagement	13	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	82
Innovation ¹	16	EU-Taxonomie¹	85
Strategie und Steuerung	21	Rahmen und Anwendung der EU-Taxonomie	85
Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie ¹	21	Analyse der Wirtschaftsaktivitäten der HHLA	86
Steuerung und Wertmanagement	24	Erhebung der Kennzahlen	90
Wirtschaftsbericht	27	Ergebnis der Bewertungen nach EU-Taxonomie	94
Wirtschaftliches Umfeld	27	Soziales	98
Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf	30	Arbeitswelt und Beschäftigung ¹	98
Hinweise zur Berichterstattung	31	Arbeits- und Gesundheitsschutz ¹	109
Ertragslage	33	Gesellschaftliches Engagement	110
Finanz- und Vermögenslage	35	Corporate Governance	113
Segmententwicklung	41	Geschäftsethik und Integrität ¹	113
Nachtragsbericht	45	Erklärung zur Unternehmensführung	119
Erläuterungen zur HHLA AG	45	Übernahmerechtliche Angaben	137
Risiken, Chancen und Prognose	50	Erklärung des Vorstands	141
Risiko- und Chancenmanagement	50		
Gesamtdarstellung der Risiken und Chancen	55		
Risiken und Chancen	56		
Prognosebericht	65		

¹ Bestandteil der nichtfinanziellen Erklärung

Über diesen Bericht

Der Geschäftsbericht der HHLA wird jährlich veröffentlicht, zuletzt am 23. März 2023. Seit dem Geschäftsjahr 2022 werden die nichtfinanziellen Informationen im zusammengefassten Lagebericht ausgewiesen. Einen separaten Nachhaltigkeitsbericht gibt es nicht.

Der **zusammengefasste Lagebericht** bezieht sich sowohl auf den Geschäftsverlauf des HHLA-Konzerns (HHLA) als auch auf die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA AG). Sofern nicht anders vermerkt, umfassen die Kennzahlen und Informationen im vorliegenden Bericht den gesamten Konzernkonsolidierungskreis. [Konzernanhang, Tz. 3 Zusammensetzung des Konzerns](#)

Der **Berichtszeitraum** umfasst das Geschäftsjahr 2023 (1. Januar bis 31. Dezember 2023). Die ermittelten Daten beziehen sich in der Regel auf diesen Zeitraum oder auf den Stand am Ende der Berichtsperiode. Falls einzelnen Informationen andere Zeiträume zugrunde liegen, wird dies explizit angegeben.

Die **Datenerhebung** erfolgt durch die fachlich zuständigen Einheiten mit repräsentativen Methoden für den Berichtszeitraum. Die HHLA erstellt den Konzernabschluss und die Zwischenberichte nach den International Financial Reporting Standards (IFRS). [Konzernanhang, Tz. 2 Konsolidierungsgrundsätze](#)

Der **Einzelabschluss der HHLA AG (AG-Abschluss)** folgt den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB). Grundlage für die Gewinnverwendung ist allein der HHLA-AG-Abschluss. [Jahresabschluss der HHLA AG](#)

Der gesamte zusammengefasste Lagebericht wurde – sofern nicht anders vermerkt – mit hinreichender Sicherheit („reasonable assurance“) durch PricewaterhouseCoopers (PwC) geprüft. [Bestätigungsvermerk](#)

Darüber hinaus enthält der zusammengefasste Lagebericht die **nichtfinanzielle Erklärung (NFE)** gemäß §§ 315b, 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB. Diese schließt die Angaben im Rahmen der Taxonomie-Verordnung der Europäischen Union (2020/852) ein. [Nichtfinanzielle Erklärung](#)

Die Prüfung der Bestandteile der nichtfinanziellen Erklärung, die nicht Bestandteil der gesetzlichen Konzernlageberichtsprüfung sind, erfolgte mit begrenzter Sicherheit („limited assurance“). [Prüfungsvermerk](#) Sie sind im Dokument wie folgt gekennzeichnet:


 **Prüfung mit begrenzter Sicherheit**

In blaue Klammern gesetzte Inhalte sind mit begrenzter Sicherheit („limited assurance“) geprüft.

Die nichtfinanzielle Erklärung enthält überdies ergänzende nichtfinanzielle Informationen, die gesetzlich nicht erforderlich, aber aus Gründen der Transparenz Eingang in die nichtfinanzielle Erklärung finden. Diese Abschnitte wurden keiner inhaltlichen Prüfung unterzogen und sind daher im Dokument wie folgt gekennzeichnet:

 **Nicht geprüft**

In graue Klammern gesetzte Inhalte wurden keiner inhaltlichen Prüfung unterzogen.

Externe Links sind mit dem Symbol  gekennzeichnet und nicht Bestandteil der Prüfung.

Grundlagen des Konzerns

Konzernstruktur

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist ein führender europäischer Hafen- und Logistikkonzern. Er wird als **strategische Management-Holding** gesteuert und ist in die Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien gegliedert. Die dem **Teilkonzern Hafenlogistik** zugeordneten und an der Börse notierten A-Aktien bilden eine Beteiligung am Ergebnis und Vermögen dieser Geschäftsaktivitäten ab. Der **Teilkonzern Immobilien** umfasst die nicht hafenumschlag-spezifischen Immobilien der HHLA. Die Entwicklung und das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien, der auch Zielen der Stadtentwicklung Rechnung trägt, werden von den S-Aktien abgebildet. Diese Aktien werden nicht an der Börse gehandelt und befinden sich vollständig im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Im unwahrscheinlichen und bisher nicht vorgekommenen Fall eines Verlusts im Teilkonzern Immobilien würde dieser gemäß einem separat abgeschlossenen Verlustausgleichsvertrag mittelbar durch die FHH übernommen.

Das operative Geschäft des HHLA-Konzerns wird von 37 inländischen und 31 ausländischen **Tochtergesellschaften und Beteiligungen** betrieben. Im Geschäftsjahr 2023 erweiterte die HHLA ihren Konsolidierungskreis zum Ausbau und zur Optimierung ihres Intermodalgeschäfts sowie zur Ausweitung ihrer digitalen Aktivitäten. Darüber hinaus wurden keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen. [Konzernanhang, Tz. 3 Zusammensetzung des Konzerns](#)

Der Konzern im Überblick



TEILKONZERN Hafenlogistik¹ Börsennotierte A-Aktien			TEILKONZERN Immobilien Nicht börsennotierte S-Aktien
SEGMENT Container	SEGMENT Intermodal	SEGMENT Logistik	SEGMENT Immobilien

Aktionärsstruktur

Grundkapital: insgesamt **75.219.438** nennwertlose Namensaktien (Stückaktien)

davon 72.514.938 A-Aktien – börsennotiert –			davon 2.704.500 S-Aktien – nicht börsennotiert –
13 %	10 %	8 %	69 %
Mediterranean Shipping Company (MSC) ■ 9.357.782 A-Aktien, börslich erworben ■ 7.325.366 A-Aktien, angedient	Streubesitz ■ 13.013.993 A-Aktien	Freie und Hansestadt Hamburg ■ 50.215.336 A-Aktien ■ 2.704.500 S-Aktien	100 %

1 inkl. Holding/Übrige

Geschäftstätigkeit

Der **Teilkonzern Hafenlogistik** erbringt als integrierter Anbieter von Containerumschlag, Transport- und Logistikleistungen Dienstleistungen entlang der logistischen Kette zwischen Überseehäfen und europäischem Hinterland. Der geografische Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit liegt im Hamburger Hafen und in dessen Hinterland. Der Hamburger Hafen ist eine internationale Drehscheibe für den see- und landgebundenen Containertransport mit Anbindung an die Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa, in Skandinavien und im baltischen Raum. Das Kerngeschäft wird durch die Segmente Container, Intermodal und Logistik repräsentiert.

Das **Segment Container** bündelt die Aktivitäten des Konzerns im Bereich Containerumschlag und ist gemessen an den Umsatzerlösen der größte Geschäftsbereich. Die Tätigkeit setzt sich im Wesentlichen aus der Abfertigung, also dem Laden und Löschen von Containerschiffen und dem Verladen der Container auf andere Verkehrsträger wie Bahn, Lkw, Feeder- oder Binnenschiff zusammen. Die HHLA betreibt am Standort Hamburg die drei Containerterminals Altenwerder (CTA), Burchardkai (CTB) und Tollerort (CTT) sowie je einen weiteren Containerterminal im ukrainischen Hafen Odessa (CTO), im estnischen Hafen Muuga nahe Tallinn (TK Estonia) sowie im italienischen Triest (PLT Italy). Komplementäre Servicedienstleistungen rund um den Container, wie z.B. deren Wartung und Reparatur, runden die Angebotspalette ab.

Das **Segment Intermodal** ist gemessen an den Umsatzerlösen das zweitgrößte Segment der HHLA. Als weiteres zentrales Element des vertikal integrierten Geschäftsmodells der HHLA sind die Aktivitäten darauf ausgerichtet, ein umfassendes Transport- und Terminalnetzwerk für Container im Seehafenhinterlandverkehr und zunehmend auch im Kontinentalverkehr auf Schiene und Straße anzubieten. Die HHLA-Bahngesellschaften der METRANS bieten regelmäßige Verbindungen mit Direktzügen zwischen den Häfen an Nord- und Ostsee sowie der nördlichen Adria und ihrem Hinterland an. Darüber hinaus wird durch den Betrieb von Inlandterminals ein umfassendes Dienstleistungsangebot für die maritime und kontinentale Logistik bereitgestellt. Neben Umfuhren im Hamburger Hafen transportiert die Lkw-Speditionstochter CTD die Container auf der Straße im Nahbereich sowie im europaweiten Fernverkehr.

Das **Segment Logistik** umfasst eine große Bandbreite von Dienstleistungen in den Bereichen Spezialumschlag und Beratung sowie weitere Geschäftsaktivitäten. Das Leistungsspektrum beinhaltet sowohl einzelne Dienstleistungen als auch ganze Prozessketten für die internationale Beschaffung und Distribution. Dazu zählt der Betrieb von Umschlaganlagen für Massengüter, Kraftfahrzeuge und Früchte. Außerdem bietet das Unternehmen Beratungs- und Managementleistungen für Kunden aus der internationalen Hafen- und Transportwirtschaft an. Geschäftsaktivitäten zur Prozessautomatisierung, luftgestützte Logistikdienstleistungen und digitale Serviceleistungen sowie Leasingangebote, insbesondere für den intermodalen Bereich, ergänzen das Leistungsspektrum. Einen Teil der Tätigkeiten erbringt die HHLA mit Partnerunternehmen.

Der Bereich **Holding/Übrige** ist ebenfalls dem Teilkonzern Hafenlogistik zugeordnet, stellt gemäß internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen (IFRS) jedoch kein eigenständiges Geschäftssegment dar. Die Aufgaben der Holding liegen in der strategischen Entwicklung des Konzerns, der funktionalen Führung des Segments Container, der Steuerung von Ressourcen und Prozessen sowie der Erbringung von Dienstleistungen für die operativen Gesellschaften. Dem Bereich sind zudem die hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA sowie der Betrieb von Schwimmkränen zugeordnet.

Das **Segment Immobilien** entspricht dem Teilkonzern Immobilien. Die Geschäftsaktivitäten umfassen die nachhaltige Quartiers- bzw. Projektentwicklung, die Vermietung sowie die kaufmännische und technische Betreuung von Immobilien am Hamburger Hafenanrand. Dazu zählt auch die Hamburger Speicherstadt. Das größte historische Lagerhausquartier der Welt zählt zum UNESCO-Welterbe. Auf rund 292.000 m² bietet die HHLA Gewerbeflächen in zentraler Lage an. Weitere Objekte mit rund 53.000 m² werden am Fischmarkt Hamburg-Altona im Umfeld des Fischereihafenareals am nördlichen Elbufer bewirtschaftet.

Rechtliche Rahmenbedingungen

In ihrem Geschäftsbetrieb unterliegt die HHLA zahlreichen in- und ausländischen Gesetzesbestimmungen und Verordnungen wie z.B. öffentlich-rechtlichen, Handels-, Zoll-, Arbeits-, Kapitalmarkt- und Wettbewerbsregelungen. Die Preisbildung erfolgt über den Markt und ist grundsätzlich nicht reguliert.

Das regulatorische Umfeld für die wirtschaftlichen Aktivitäten der HHLA im und am Hamburger Hafen wird wesentlich durch das hamburgische Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) bestimmt. Ziel des HafenEG ist es, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens als internationaler Universalhafen aufrechtzuerhalten, Ladungsaufkommen zu sichern und die öffentliche Infrastruktur möglichst effizient zu nutzen. Der Hamburger Hafen wird dabei nach dem sogenannten Landlord-Modell bewirtschaftet, bei dem die Hamburg Port Authority (HPA) Eigentümerin der Hafenflächen ist und den Bau, die Entwicklung sowie die Instandhaltung der Infrastruktur übernimmt. Die privaten Hafenbetriebe sind hingegen für die Entwicklung und Unterhaltung der Suprastruktur (Gebäude und Anlagen) verantwortlich. Die HHLA hat die für ihre Geschäftsaktivitäten wesentlichen Hafenflächen langfristig von der HPA gemietet. Die Mietverträge basieren größtenteils auf den allgemeinen Geschäftsbedingungen für Hafeneigentümer (AVB-HI) der HPA.

Für die Errichtung, den Betrieb, den Ausbau und die Änderung der Umschlaganlagen ist die HHLA auf die Erteilung und den Fortbestand öffentlich-rechtlicher Genehmigungen angewiesen, insbesondere Genehmigungen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), den jeweiligen Landesbauordnungen und dem Wasserrecht sowie ggf. Planfeststellungsbeschlüsse. Die Konzerngesellschaften der HHLA sind teilweise strengen regulatorischen Anforderungen unterworfen, insbesondere Vorschriften betreffend Umschlag, Lagerung und Transport umweltgefährdender Stoffe und gefährlicher Güter sowie Vorschriften über die technische Sicherheit, zum Arbeitsschutz und zur Arbeitssicherheit sowie Regelungen zum Schutz der Umwelt.

Die Sicherheitsanforderungen in Häfen sind im Wesentlichen durch den International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code) vorgegeben, der im Bereich des Hamburger Hafens durch das Hafensicherheitsgesetz (HafenSG) umgesetzt und konkretisiert wird. Die Betreiber von Hafenanlagen – und damit auch die HHLA – haben danach neben einer strengen Zugangskontrolle zahlreiche weitere Maßnahmen zur Gefahrenabwehr einzuhalten.

Das regulatorische Umfeld der Geschäftsaktivitäten im Segment Intermodal wird maßgeblich durch die EU-Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (RiLi 2012/34/EU) und die EU-Richtlinie über Eisenbahnsicherheit (RiLi 2016/798) sowie die jeweiligen Durchführungsverordnungen und nationalen Umsetzungsvorschriften bestimmt. Diese enthalten insbesondere Regelungen zur Zulassung als Eisenbahnunternehmen, zur Nutzung der Bahninfrastruktur und zu den hierfür zu zahlenden Entgelten, zum Bahnbetrieb und zur Sicherheit und Instandhaltung. Die maßgeblichen Regelwerke in Deutschland sind das Allge-

meine Eisenbahngesetz, das die Anforderungen an den Bahnbetrieb regelt, sowie das Eisenbahnregulierungsgesetz, das insbesondere Regelungen zum Netzzugang und zur Trassenpreisgestaltung enthält. Ergänzend gelten weitere nationale, europäische und – insbesondere für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr – internationale Regelungen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die HHLA unterliegen einem ständigen Wandel und werden auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene fortlaufend angepasst, u.a. an den technischen Fortschritt, das gesteigerte Sicherheitsbedürfnis und Umweltbewusstsein sowie die Sicherstellung der Einhaltung von Menschenrechten entlang der Lieferketten.

Markt und Wettbewerb

Mit ihrem börsennotierten Kerngeschäft Hafenlogistik steht die HHLA im Wettbewerb mit anderen Unternehmen im europäischen Markt für Seegüterverkehr. Durch Standorte für Umschlagaktivitäten sowohl im Mittelmeer als auch in der Ostsee sowie eine stetige Optimierung und den Ausbau des Intermodalnetzwerks konnte die HHLA an den Wachstumsperspektiven der jeweiligen Märkte in den vergangenen Jahren partizipieren. Im Geschäftsjahr 2023 war die Entwicklung des HHLA-Konzerns jedoch belastet durch den anhaltenden Krieg in der Ukraine, die militärische Eskalation in Nahost, zunehmende geopolitische Spannungen, eine hohe Inflation und gestiegene Zinsen, so dass die wirtschaftliche Erholung nach der Pandemie ausgebremst wurde. [Wirtschaftliches Umfeld](#)

Mitte September 2023 wurde die HHLA von ihrem Hauptaktionär, der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH), darüber informiert, dass sich diese im Rahmen einer Investorenvereinbarung mit der Reederei Mediterranean Shipping Company (MSC) über eine strategische Beteiligung an der HHLA AG verständigt hat. Gemäß dieser Vereinbarung beabsichtigen die Stadt Hamburg und MSC, das Unternehmen zukünftig gemeinschaftlich zu führen und zu entwickeln. Ein zentraler Bestandteil dieser Partnerschaft bleibt die Neutralität des Geschäftsmodells der HHLA. [Wesentliche Ereignisse](#).

Segment Container

Wettbewerbsfaktoren

Neben der geografischen Lage und der Hinterlandanbindung eines Hafens wirkt sich die **see-seitige Erreichbarkeit** auf die Wettbewerbsposition eines Terminalbetreibers aus. Eine hohe Bedeutung hat zudem das **lokale Ladungsaufkommen** im direkten Einzugsbereich des jeweiligen Hafenstandorts. Als weitere Wettbewerbsfaktoren bestimmen die **Zuverlässigkeit und die Geschwindigkeit in der Schiffsabfertigung** sowie der Umfang und die **Qualität der Dienstleistungen** die Marktposition. Zunehmende Bedeutung hat darüber hinaus die Leistungsfähigkeit der schienengebundenen Vor- und Nachlaufsysteme zwischen Hafen und Hinterland (u.a. Frequenz, Fahrplanteue, Preis) und damit das **Angebot integrierter Transportlösungen**.

Der Wettbewerb in Nordeuropa ist sehr intensiv. Nach wie vor sind die Häfen von sich ändernden Reeder- bzw. Allianzkonstellationen und Terminalbeteiligungen beeinflusst. [Geschäftspartner und Kunden](#)

Hinsichtlich einer möglichen Verlegung von **Containerverkehren** ist dabei zu unterscheiden zwischen den **Überseeverkehren**, also Seetransporten aus weiter entfernten Regionen (z.B. Asien oder Nordamerika) nach Nordeuropa, und den Zubringer- und Verteilerverkehren, soge-

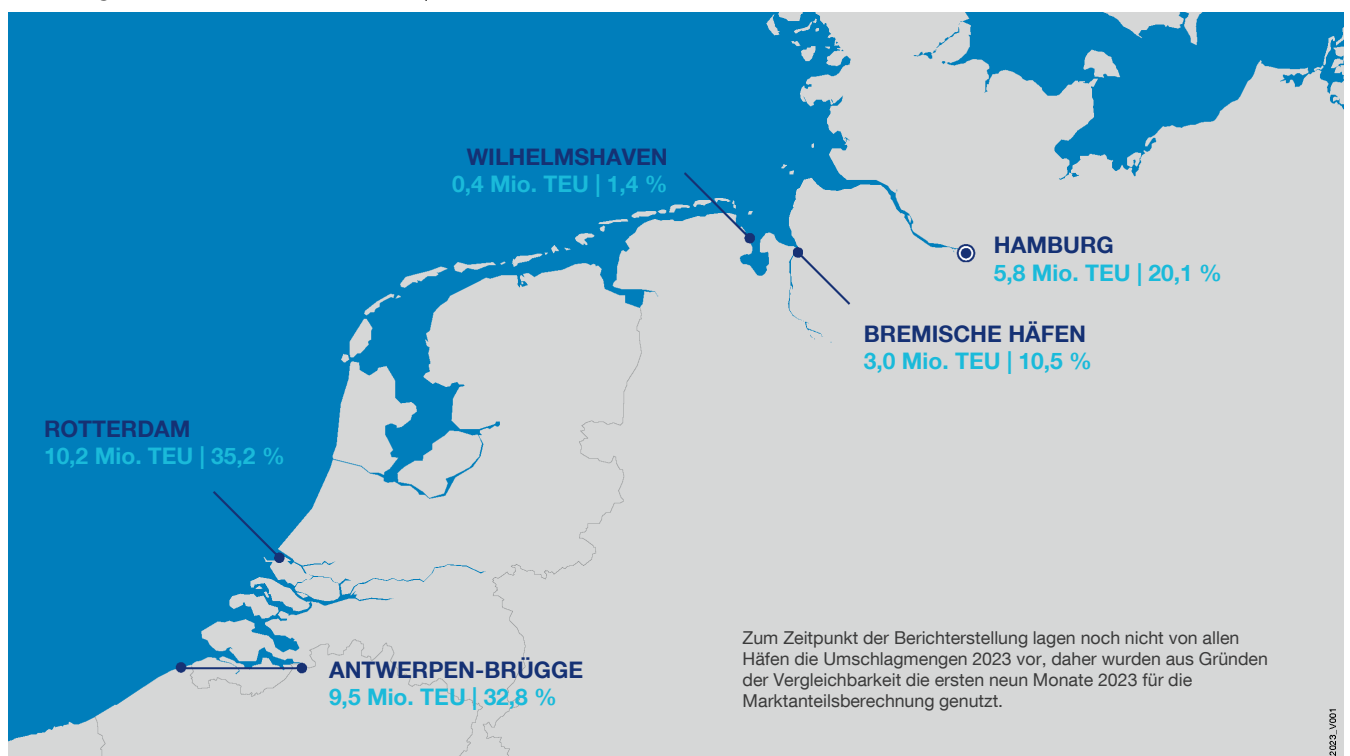
nannten **Feederverkehr**, die Ladung aus den großen Seehäfen der Nordrange beispielsweise in die Ostsee weiterverteilen. Die mit neuen Reeder- bzw. Allianzkonstellationen oder Terminalbeteiligungen einhergehenden Verlegungen der weniger standortgebundenen Feeder-Verkehre haben einen Effekt auf das Umschlagvolumen. Dagegen werden die Umschlagmengen der Überseeverkehre, die landseitig an das natürliche Einzugsgebiet des Hafens gebunden sind, seltener verlagert. Der Wettbewerb im maritimen Hinterlandtransport per Bahn oder Lkw wird nicht zuletzt durch den Markteintritt von Reedern im Zuge horizontaler Geschäftsfeldstrategien zunehmend intensiver.

Wettbewerbsumfeld

Der für die HHLA wesentliche Markt für Hafendienstleistungen an der **nordeuropäischen Küste (Nordrange)** weist eine hohe Hafendichte auf. Im Wettbewerb stehen insbesondere die vier großen Nordrange-Häfen Rotterdam, Antwerpen-Brügge, Hamburg – der Hauptstandort der HHLA – und die Bremischen Häfen. Dort haben Eurogate und Terminal Investment Limited, eine Tochter von MSC, im September 2023 den Joint-Venture-Vertrag für das MSC Gate Bremerhaven bis 2048 verlängert.

Containerumschlag in den Nordrange-Häfen

Umschlagvolumen und Marktanteile 1–9 | 2023



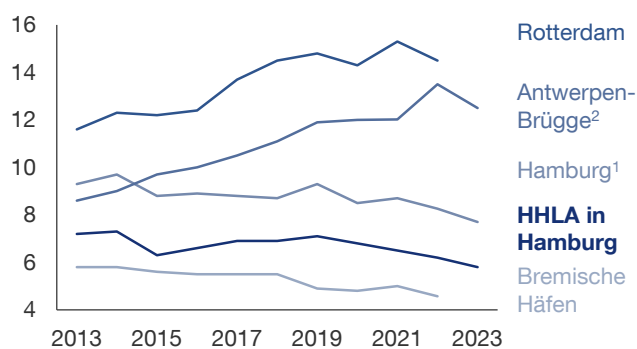
Quelle: Port Authorities / Marktanteile eigene Berechnung

Als östlichster Nordseehafen verfügt der Hamburger Hafen über besonders günstige Voraussetzungen als Verkehrsknotenpunkt für den gesamten Ostseeraum sowie für den Hinterlandtransport von und nach Mittel- und Osteuropa. Zusätzlich fördern die langjährigen Handelsbeziehungen zwischen dem Hamburger Hafen und den asiatischen Märkten die Rolle Hamburgs als bedeutende europäische Containerdrehscheibe. Mit einem Containerumschlag von 7,7 Mio. TEU rangiert Hamburg 2023 unter den weltweiten Häfen voraussichtlich auf Platz 21

und ist damit weiterhin der **drittgrößte europäische Containerhafen** nach Rotterdam und Antwerpen-Brügge. Im Hamburger Hafen steht die HHLA insbesondere bei den Überseediens- ten in direkter Konkurrenz zu Eurogate: Die HHLA betreibt drei Containerterminals in Hamburg und Eurogate ein Containerterminal. Mit einem Umschlagvolumen von 5,8 Mio. TEU im Ge- schäftsjahr 2023 blieb die HHLA **das größte Containerumschlagunternehmen im Ham- burger Hafen** und konnte den dortigen Marktanteil auf 75,6 % ausbauen (im Vorjahr: 75,2 %). Bedeutendste Fahrtgebiete waren Asien, Nordamerika sowie Skandinavien und der baltische Raum.

Containerumschlag in den Nordrange-Häfen

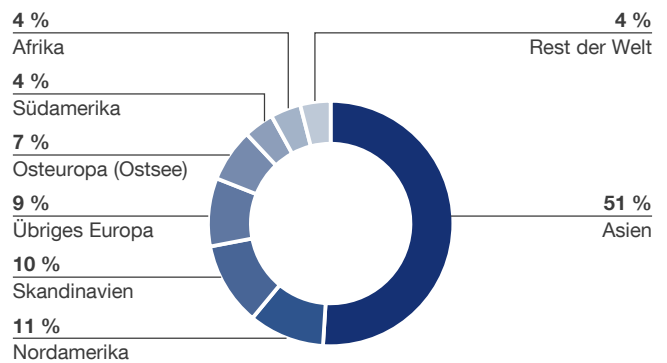
in Mio. TEU



Quelle: Port Authorities; 1 inkl. HHLA, 2 inkl. Zeebrügge seit 2022

Containerumschlag nach Fahrtgebieten

im Hamburger Hafen 2023



Quelle: Hamburg Hafen Marketing e.V.

Die **Häfen in der Ostsee** werden von vielen Zubringerverkehren (Feeder) bedient, die über die zentralen Bündelungspunkte in der Nordrange agieren. Allerdings werden Häfen wie z.B. Danzig (Gdansk) oder Göteborg ebenfalls von Überseeschiffen angelaufen. Vor allem Danzig hat in den vergangenen Jahren bis 2022 ein starkes Wachstum verzeichnet. Seit 2022 ist der Containerumschlag, bedingt durch den Ukraine-Krieg und allgemeine wirtschaftliche Rahmenbedingungen im europäischen Raum, rückläufig. Trotzdem stellt der Hafen Danzig eine ernstzunehmende Konkurrenz in diesem Verbundsystem dar. Der Ausbau des Hafensstandortes und insbesondere des Baltic Hub Terminals wird trotz rückläufiger Umschlagmengen weiter fortgesetzt.

Seit 2018 betreibt die HHLA mit HHLA TK Estonia im Hafen Muuga in der Nähe von Tallinn eines der wichtigsten Multifunktionsterminals Estlands. Durch das breite Angebot von Containerumschlag, die Abfertigung von RoRo-Verkehren sowie Stück- und Schüttgut ist das Terminal sehr breit aufgestellt. Darüber hinaus ist der Hafen Muuga Teil des Trans-European Transport Network (TEN-T), des transeuropäischen Netzwerks, das Schienenstrecken, Binnenwasserstraßen, Kurzstreckenseeverkehrsrouten und Straßen umfasst.

Auch die **Adria-Region** hat sich mit Häfen wie Koper und Triest in den vergangenen Jahren dynamisch entwickelt. Mit einer Mehrheitsbeteiligung am Multifunktionsterminal „Piattaforma Logistica Trieste“ (PLT) in Triest hat sich die HHLA 2021 in einem Markt positioniert, der gute Entwicklungsmöglichkeiten bietet, um an neuen und sich verändernden Ladungsströmen zu partizipieren und diese aktiv mitzugestalten. Das Terminal verfügt über einen eigenen Bahnanschluss. Zudem ist der Hafen von Triest eingebunden in das europäische Intermodalnetzwerk der HHLA-Bahntochter METRANS. Seit September 2023 läuft ein neuer Containerdienst das Terminal an, der Häfen innerhalb des Mittelmeerraums miteinander verbindet.

Der am **Schwarzen Meer** befindliche Container Terminal Odessa (CTO) ist das größte Containerterminal der Ukraine. Er wird seit 2001 vom HHLA-Konzern betrieben und schlug neben Containern auch Schüttgüter, Stückgut und Projektladung um. Mit dem Ausbruch des Ukraine-Krieges im Februar 2022 kam der wasserseitige Containerumschlag am CTO zum Erliegen. Lediglich die partielle Teilbeladung von Getreideschiffen im Rahmen der internationalen Abmachungen war möglich. Zusätzlich wurden alternative intermodale Logistikwege im Hinterland aufgebaut. Eine Einschätzung des Marktumfelds ist aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage und der eingeschränkten Geschäftstätigkeit weiterhin schwierig.

Segment Intermodal

Wettbewerbsfaktoren

Neben der Dichte des angebotenen Netzwerks zählen die Abfahrtsfrequenzen, die Bündelungs- und Lagermöglichkeiten im Hinterland, die geografische Distanz zu den Zielpunkten, die Fahrplantreue und die infrastrukturellen Kapazitäten zu den maßgeblichen Wettbewerbsfaktoren für den intermodalen Transport, deren Bedeutung im Wettbewerb zwischen den Häfen zunimmt.

Wettbewerbsumfeld

Im Containertransport per Bahn konkurrieren die staatlichen Eisenbahnunternehmen mit einer Vielzahl von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateuren im kombinierten Verkehr (KV), aber auch mit anderen Verkehrsträgern, wie dem Lkw und dem Binnen- bzw. Feederschiff. Im Hinblick auf die weitgehend in öffentlichem Besitz befindliche Schieneninfrastruktur überwachen die jeweiligen nationalen Behörden sowohl einen diskriminierungsfreien Zugang als auch die Höhe der Nutzungsentgelte.

Wesentliche Bausteine des Angebots der HHLA sind der Betrieb eigener Inlandterminals in Mittel- und Osteuropa, eigene Containertragwagen sowie eigene Traktion (Lokomotiven). All dies ist erforderlich, um Direktzüge mit hoher Abfahrtsfrequenz und Fahrplantreue zu gewährleisten. In der Mehrheit der im Bereich des intermodalen Verkehrs der HHLA erschlossenen Regionen besetzt das Unternehmen relevante Marktpositionen. In der Zustellung bzw. Abholung von Containern per Lkw verfügt die HHLA über eine solide Marktstellung in der Metropolregion Hamburg.

Intermodalnetzwerk der HHLA

Ausgewählte Verbindungen



Segment Logistik

Das **Segment Logistik** bedient unterschiedliche Marktsegmente, die zum Teil stark spezialisiert sind. Im Spezialumschlag ist die HHLA mit ihrem Multifunktionsterminal Unikai führend in Hamburg. Über Hansaport ist die HHLA an Deutschlands größtem Seehafenterminal für den Umschlag von Eisenerz und Kohle beteiligt. Mit ihrem Frucht- und Kühl-Zentrum operiert die HHLA als Anbieter von Fruchturnschlag für den nordeuropäischen Raum. Darüber hinaus zählen Beratungs- und Managementdienstleistungen für Kunden aus der internationalen Hafen- und Transportwirtschaft zum Portfolio. Neue Geschäftsaktivitäten zur Prozessautomatisierung sowie luftgestützte Logistikdienstleistungen oder digitale Serviceleistungen insbesondere für den intermodalen Bereich ergänzen das Angebot.

Segment Immobilien

Für das nicht börsennotierte **Segment Immobilien** stellt Hamburg mit rund 1,9 Millionen Einwohnern und seiner Bedeutung als Wirtschaftsstandort einen der größten Immobilienmärkte Deutschlands dar. Die besondere Attraktivität des Portfolios in der Hamburger Speicherstadt und am nördlichen Elbufer/Fischereihafenareal wird durch die einzigartige Bausubstanz und die Lagegunst begründet. Das unternehmensintern aufgebaute Entwicklungs- und Realisie-

rungs-Know-how ist auf einen Ausgleich von marktorientierten Mieterbedürfnissen sowie denkmalgerechtem Umgang mit als Welterbe geschützter Bausubstanz ausgerichtet. Dabei stehen diese Objekte im Wettbewerb mit nationalen und internationalen Investoren, die hochwertige Objekte in vergleichbarer Lage vermarkten.

Geschäftspartner und Kunden

Die HHLA strebt in ihren Beziehungen gegenüber Geschäftspartnern ein von Integrität, Fairness, Verantwortung und Nachhaltigkeit geprägtes Verhältnis an. Zur Minimierung von Risiken, die zu Beginn und im Verlauf von Geschäftsbeziehungen auftreten können, nutzt die HHLA konzernweit ein Business-Partner-Screening-System. Das System ermöglicht eine wiederkehrende risikobasierte Analyse und Bewertung von Geschäftsbeziehungen und möglicher Maßnahmen zur Reduzierung von Risiken. [Risiko- und Chancenmanagement](#)

Kundenstruktur

Der Kundenstamm im **Segment Container** besteht hauptsächlich aus Reedereien, Bahnunternehmen und Speditionen. Die umsatzstärksten Kunden sind weltweit operierende Containerreedereien. Die HHLA-Containerterminals sind auf ein breites und hochwertiges Servicespektrum ausgelegt und arbeiten in der Schiffsabfertigung mit Reedereien prinzipiell neutral zusammen („**Multi-User-Prinzip**“). Im Berichtsjahr zählten alle Top-10-Containerreedereien zum Kundenkreis der HHLA.

Die **Beteiligungen von Reedereien** an Containerterminals sind in der Branche jedoch weit verbreitet und gängige Praxis. Sie haben zum Ziel, langfristig Frachtmengen an den Hafenstandort zu binden, die Auslastung der Anlagen zu optimieren und Lieferketten zu stärken.

Die HHLA hat an drei Terminals Minderheitsbeteiligungen von Reedern. Die Reederei Hapag-Lloyd hält mit einer Minderheitsbeteiligung von 25,1 % Anteile am HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA). Für den HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) haben die HHLA und COSCO SHIPPING Ports Limited (CSP) am 19. Juni 2023 nach Abschluss des Investitionsprüfverfahrens die Verträge zur Minderheitsbeteiligung in Höhe von 24,9 % unterzeichnet. Eine weitere Reederbeteiligung gibt es am Multifunktionsterminal Unikai, das dem Segment Logistik zugeordnet ist. Dort ist die Grimaldi-Gruppe mit 49 % beteiligt.

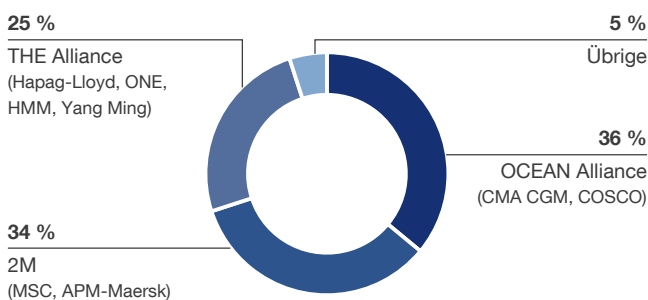
Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), größter Anteilseigner der HHLA, und die Reederei Mediterranean Shipping Company (MSC) haben sich im Rahmen einer Investorenvereinbarung im September 2023 über eine strategische Beteiligung verständigt. Gemäß dieser Vereinbarung beabsichtigt die Stadt Hamburg, künftig einen Anteil von 50,1% und MSC einen Anteil von bis zu 49,9% zu halten. In einem Vorvertrag über eine Zusammenschlussvereinbarung wurde die Neutralität des Geschäftsmodells abgesichert und die Gleichbehandlung der Kunden des HHLA-Konzerns sichergestellt.

[Wesentliche Ereignisse](#)

Im Segment Container dominierten im Berichtsjahr als Kunden weiter die drei großen **Schiffahrtlinienallianzen** OCEAN Alliance, 2M und THE Alliance den Markt der Ost-West-Verkehre. Die Reedereien der 2M-Allianz,

Kapazitätsanteil nach Allianzen

Fernost–Europa zum 31.12.2023



Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2024

A.P. Moller-Maersk (APM-Maersk) und MSC, gaben im Januar 2023 bekannt, dass sie ihren Vertrag nicht verlängern und ihre Zusammenarbeit somit 2025 beenden werden. Der Vertrag der OCEAN Alliance hat eine Laufzeit bis 2027, während die Partnerschaft der THE Alliance vertraglich noch bis 2030 besteht. Im Januar 2024 kündigten die beiden Reedereien Hapag-Lloyd und APM-Maersk an, dass sie ab Februar 2025 unter dem Namen „Gemini Cooperation“ zusammenarbeiten werden. Hapag-Lloyd wird daher Anfang 2025 die THE Alliance vorzeitig verlassen.

Bereits in der Vergangenheit haben sich Reedereien zu unterschiedlichen Allianzen zusammengeschlossen. Die HHLA weiß dementsprechend auch mit dieser neuen Entwicklung umzugehen. Wie genau sich die aktuellen Branchenentwicklungen auf die HHLA auswirken werden, ist derzeit noch nicht genau abzusehen.

Die Reederei APM-Maersk hat 2017 die Reederei Hamburg Süd übernommen und nun im Juni 2023 bekannt gegeben, dass es die Marke Hamburg Süd zukünftig nicht mehr geben wird. Auf die HHLA-Containerterminals hat dies keine Auswirkungen, da zu diesem Zeitpunkt bereits alle Geschäftstätigkeiten über APM-Maersk liefen. Darüber hinaus gab es in den vergangenen Jahren keine weiteren Zusammenschlüsse oder Übernahmen unter den Top-10-Containerreedereien.

Top-10-Containerreedereien nach Transportkapazität

Reederei	Allianz	Tsd. TEU
1. MSC	2M	5.614
2. APM-Maersk	2M	4.122
3. CMA CGM Group	OCEAN Alliance	3.578
4. COSCO Group (inkl. OOCL)	OCEAN Alliance	3.057
5. Hapag-Lloyd	THE Alliance	1.964
6. ONE	THE Alliance	1.800
7. Evergreen Line	OCEAN Alliance	1.645
8. HMM (Hyundai Merchant Marine)	THE Alliance	784
9. Yang Ming	THE Alliance	709
10. ZIM	-	619

Quelle: Alphaliner Monthly Monitor; Januar 2024

Die **Neubestellungen von Schiffen** bewegten sich im Berichtsjahr unter dem Niveau des Vorjahres, sowohl in Bezug auf die Anzahl der Schiffe als auch in Bezug auf die bestellte Kapazität. Die Bestellungen verteilen sich über alle Größenklassen. Derzeit macht das Größensegment über 18.000-TEU-Kapazität, das überwiegend auf dem für Hamburg wichtigen Fahrtgebiet Fernost-Nordeuropa eingesetzt wird, einen Anteil von 16 % des gesamten Orderbuchs für Containerschiffe aus. Für 2024 werden zwölf neue Schiffe erwartet, für 2025 stehen weitere elf Schiffe dieser Größenklasse in den Bestellbüchern der Werften.

Auch im **Segment Intermodal** sind Reedereien und Spediteure die Hauptkunden. Als einer der führenden Anbieter von intermodalen Transporten agiert die HHLA-Bahntochter METRANS neutral im Markt für kombinierte Verkehre, der durch eine etablierte Anzahl von staatlichen und privaten Anbietern gekennzeichnet ist.

Die Dienstleistungen im **Segment Logistik** richten sich an eine Vielzahl von Kundengruppen: von Stahlunternehmen und Kraftwerken (im Bereich Massengutumschlag) bis hin zu internationalen Betreibern von Häfen und anderen Logistikzentren (im Bereich Hafenberatung).

Das **Segment Immobilien** vermietet seine Büro- und Gewerbeflächen in Hamburg an nationale und internationale Kunden aus unterschiedlichen Branchen: von Logistik- und Handelsunternehmen über Medien-, Beratungs- und Werbeagenturen bis hin zu Modefirmen, Gastronomie- und Hotelbetreibern sowie Unternehmen aus der Kreativwirtschaft.

Vertriebsaktivitäten

Alle Vertriebsaktivitäten der HHLA folgen so weit wie möglich dem strategischen Ansatz der vertikalen Integration im Sinne eines Transport- und Logistikangebots aus einer Hand. Dieser strategische Ansatz wird durch einen intensiven segmentübergreifenden Austausch der Vertriebsorganisationen, gemeinsame Kundenbesuche sowie Präsenz bei Veranstaltungen im Hinterland der Seehäfen verfolgt.

Die Vertriebsaktivitäten im **Segment Container** sind als Key-Account-Management organisiert. Der Anteil der fünf wichtigsten Kunden der Hamburger HHLA-Containerterminals am Umsatz veränderte sich im Geschäftsjahr 2023 auf 75,2 % (im Vorjahr: 75,1 %). Der Umsatzanteil der zehn wichtigsten Kunden an den Hamburger Terminals verringerte sich leicht auf 95,7 % (im Vorjahr: 96,1 %). Mit der überwiegenden Mehrheit ihrer wichtigsten Kunden unterhält die HHLA bereits seit weit mehr als 20 Jahren Geschäftsbeziehungen. Mit den Reederkunden schließt das Unternehmen mehrjährige Rahmenverträge ab, in denen sowohl das Leistungsspektrum als auch die Entgelte fixiert werden. Der Umfang der Nutzung des Serviceangebots ist dabei nicht fixiert, daher kann bei der Inanspruchnahme spezifischer Leistungen der HHLA nicht von einem Auftragsbestand im klassischen Sinne gesprochen werden.

In den **Segmenten Intermodal und Logistik** werden die Vertriebsaktivitäten in der Regel dezentral durch die Einzelgesellschaften gesteuert. Grundsätzlich werden keine Rahmenverträge über Transportleistungen abgeschlossen, sondern der aktuelle Transport- bzw. Servicebedarf nach Auftrag abgedeckt.

Im **Segment Immobilien** bietet der Vertrieb potenziellen Kunden und Mietern ein breites Dienstleistungsspektrum für die beiden zentralen Quartiere Hamburger Speicherstadt und nördliches Elbufer/Fischereihafenareal wie auch für die Logistikimmobilien im Hamburger Hafen.

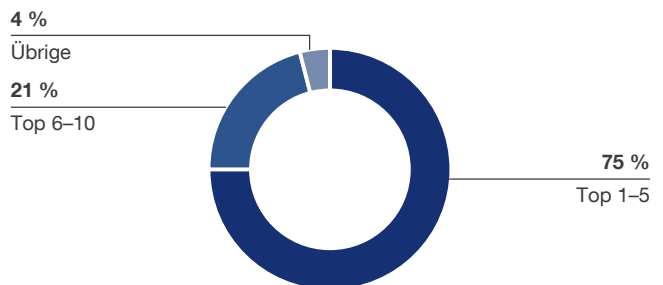
Beschaffung und Lieferantenmanagement

Aufgabe und strategische Zielsetzung

Der HHLA-Konzerneinkauf ist als strategischer Partner im Konzern etabliert und erfüllt durch frühzeitige Einbindung in Beschaffungsvorhaben eine wertschöpfende Funktion. Er ist zentral in der Management-Holding in Hamburg organisiert und übernimmt die Beschaffung für den Großteil der inländischen Mehrheitsbeteiligungen. Darüber hinaus unterstützt und berät er die Konzerngesellschaften im Rahmen eines ganzheitlichen Warengruppen-, Lieferanten- und Vertragsmanagements, so dass die Anforderungen der internen Kunden an Service und Leistung bestmöglich erfüllt werden.

Umsatzverteilung nach Kunden

an den Hamburger Containerterminals 2023



In enger Zusammenarbeit mit Betrieb und Technik werden zukunftsfähige Lösungen für den Konzern entwickelt. Die HHLA setzt dabei auf strategische und partnerschaftliche Kooperationen mit ausgewählten Geschäftspartnern. Ziel ist eine konsolidierte Lieferantenbasis, die sich durch höchste Wertschöpfung, beste Qualität und optimale Lebenszykluskosten auszeichnet. Neben den wirtschaftlichen Aspekten wird großer Wert auf eine nachhaltige Beschaffung gelegt, die mit der gewissenhaften Auswahl der Lieferanten startet. So weisen die Lieferanten in einem Qualifizierungsprozess mittels einer Selbstauskunft nach, dass sie die Qualitätsstandards der HHLA in den Bereichen Nachhaltigkeit, Compliance, Beschaffung und Arbeitsschutz erfüllen.

Warengruppen und Volumen

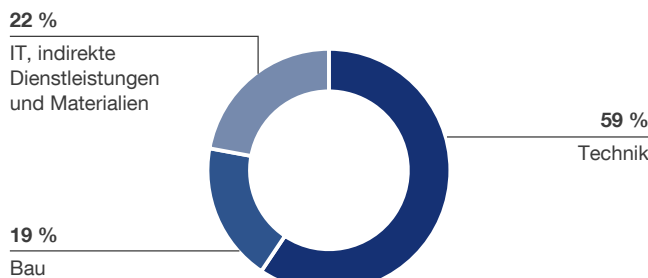
Im Jahr 2023 verteilte sich das verantwortete **Beschaffungsvolumen** des HHLA-Konzerns in Höhe von rund 332 Mio. € (im Vorjahr: 376 Mio. €) auf die genannten Gruppen. Aufgrund eines hohen Anteils an Investitionsprojekten in den Geschäftsjahren 2022 und 2023 lag das Volumen deutlich über dem Schnitt der Vorjahre.

Das Portfolio umfasst ein breites Spektrum, das in drei Hauptwarengruppen eingeteilt wird. Dies sind die Bereiche technischer Einkauf, Baueinkauf sowie Informationstechnologie (IT) und indirekter Einkauf. Der **technische Einkauf** befasst sich mit der Beschaffung von Hafenumschlaggeräten und Energieerzeugnissen und deckt sowohl die Material- als auch die Dienstleistungsbeschaffung zur Instandsetzung und Instandhaltung der Anlagen und technischen Komponenten ab. Der Fachbereich **Bau** ist verantwortlich für die Warengruppen Hoch-, Tief- und Gleisbau sowie Facility-Management.

Zu diesen Bereichen gehören neben den Projektsteuerungs- auch die Planungs- und Ingenieurleistungen sowie Wartungs- und Instandhaltungsleistungen. Zu den wesentlichen Beschaffungsleistungen des Fachbereichs **IT und indirekter Einkauf** zählen Software-, Hardware- und Telekommunikationsprodukte sowie Dienstleistungen wie Beratungs-, Marketing- und Personaldienstleistungen. Darüber hinaus deckt der Fachbereich die Beschaffung von Büromaterialien und Arbeitsschutzmaterial ab.

Beschaffungsvolumen

im HHLA-Konzern 2023: 332 Mio. €



Auswahl von Lieferanten und Dienstleistern

Bei der Auswahl der Partner wird neben wirtschaftlicher Stabilität, Qualität, Zuverlässigkeit und Innovationskraft ein Schwerpunkt auf die Themen Nachhaltigkeit und Compliance gelegt. So verpflichtet die HHLA Zulieferer und Dienstleister zur Einhaltung des Lieferantenkodex. Er umfasst die Aspekte Menschenrechte, Arbeits- und Gesundheitsschutz, Umweltschutz und Nachhaltigkeit sowie das Verhalten im Geschäftsumfeld. Der Lieferantenkodex wurde aufgrund der Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes in Teilen ergänzt und ist auch auf der Internetseite der HHLA verfügbar. [HHLA-Lieferantenkodex](#)

Um die aktuelle Fassung seitens der Lieferanten bestätigen zu lassen, wurde 2023 eine Serienbriefaktion gestartet. Vor der Änderung wurden knapp 80 % des Beschaffungsvolumens bei Lieferanten platziert, die sich zur Einhaltung der Regelungen verpflichtet bzw. gleichwertige Regelungen etabliert haben. Für die neue Fassung liegt der Anteil derzeit bei 80 % des Beschaffungsvolumens.

Insgesamt verteilte sich im Berichtszeitraum das Beschaffungsvolumen auf **1.936 aktive Lieferanten**. Rund 25 % des beauftragten Volumens wurden bei Lieferanten platziert, die direkt aus Hamburg stammen. Rund 93 % des Beschaffungsvolumens verteilen sich auf Geschäftspartner in Deutschland, wobei anzumerken ist, dass vor allem im Bereich der Investitionsgüter und Ersatzteile im technischen Einkauf sowie im Bereich der IT-Dienstleistungen häufig mit Lieferanten kooperiert wird, die zwar über Standorte in Deutschland verfügen, aber zu internationalen Konzernen gehören. Im Jahr 2023 gehörte im technischen Einkauf die Hälfte der Lieferanten mit den höchsten Beschaffungsvolumina zu internationalen Konzernen, die dort 75 % des Volumens ausmachen. Grundsätzlich ist die Lieferantenstruktur stark abhängig vom jeweiligen Bedarf.

Auch die **Bedeutung nachhaltiger Standards** wächst stetig, was sich ebenso in der Gesetzgebung widerspiegelt. So trat 2023 das **Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz** in Kraft. Das Gesetz regelt die Verantwortung von Unternehmen für die Einhaltung von Menschenrechten in globalen Lieferketten. Um einen wirksamen und angemessenen Prozess zu definieren und zu etablieren, hat die HHLA im Jahr 2022 ein Projekt mit den Fachbereichen Nachhaltigkeit, Einkauf und Compliance aufgesetzt. Externe Berater unterstützten das Projekt, in dessen Rahmen auch eine initiale Risikoanalyse durchgeführt wurde. Bei einer geringen Anzahl von Lieferanten und Dienstleistern wurden dabei potenzielle Risiken identifiziert. Infolgedessen wurden und werden definierte Maßnahmen zur Risikosenkung und -vermeidung im Konzern umgesetzt. Neben der Bestätigung des aktualisierten Lieferantenkodex gehören dazu u.a. die Verifizierung der erkannten Risiken und die konzernweite Einführung und Umsetzung des Konzepts.

Ein bereits bestehender Baustein im Rahmen des Lieferanten- und Risikomanagements ist ein **Business-Partner-Screening**, mit dessen Hilfe u.a. regelmäßig Einträge in verschiedenen Sanktionslisten geprüft werden. Die Erfüllung dieser Kriterien wird durch ein **IT-basiertes Lieferantenmanagement** nachgehalten. Dies ermöglicht zudem eine kontinuierliche Überprüfung des Erfüllungsgrads und der Lieferantenbasis.

Operative und strategische Schwerpunkte

Vor dem Hintergrund der schwierigen wirtschaftlichen Entwicklung lag 2023 neben dem Lieferantenmanagement ein besonderer Schwerpunkt auf dem Thema **Bedarfs- und Kostenmanagement**. Das Ausgabeverhalten bzw. Verbrauchsmuster wurde mengeninduziert streng geprüft und mit dem Ziel adaptiert, Leistungsumfänge und Verträge anzupassen und im Detail Transparenz über die Zahlungsverpflichtungen zu schaffen. So wurden durch engen Austausch mit den Fachabteilungen Bedarfe optimiert, alternative Vertrags- und Finanzierungsmodelle erarbeitet und liquiditätsfördernde Maßnahmen ergriffen.

Eine anhaltende Aufgabe besteht in der systematischen **Weiterentwicklung der digitalen Prozesse**, um den Aufwand für wiederkehrende Aktivitäten zu optimieren sowie die operativen und strategischen Prozesse bestmöglich zu unterstützen. Hierfür entwickelt der Bereich derzeit eine digitale Roadmap. Der Grundstein für diesen Transformationsprozess wurde mit der Einführung des neuen Katalogsystems gelegt, das seit 2021 in Betrieb ist und für das 2023 ein Release-Wechsel begonnen wurde, um weitere Optimierungspotenziale zu realisieren. So konnte die Automatisierungsquote bei den operativen Beschaffungsprozessen in den letzten Jahren konsequent gesteigert werden. Im Berichtszeitraum wurden 64,5 % aller Einkaufsprozesse vollautomatisiert abgewickelt (im Vorjahr: 61,2 %; 2021: 56,5%). Dies trägt zur Straffung der Prozesse bei und sichert die Einhaltung der Prozessstandards. Darüber hinaus wurden in diesem Jahr Vorarbeiten vorgenommen, um das Vertrags- und Lieferantenmanagement weiter zu digitalisieren, auch in den Bereichen Risikomanagement und Nachhaltigkeit.

Aus strategischer Perspektive bleiben für den Einkauf die Themen **Lieferanten- und Risiko-management** bestimmend. Vor dem Hintergrund des in Kraft getretenen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes und der Vorbereitung auf die Corporate Sustainability Reporting Directive („Nachhaltigkeitsberichterstattung“) oder Corporate Sustainability Due Diligence Directive („europäisches Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz“) wird es unerlässlich sein, für die Top-Waren- und Lieferantengruppen die Prozesse weiterhin konsequent zu strukturieren, um der wachsenden Bedeutung von Nachhaltigkeit und Umweltverantwortung in der Geschäftswelt gerecht zu werden. Auch vor diesem Hintergrund bleibt die weitere Zentralisierung der Beschaffungsaktivitäten und damit die Abbildung der Konzernstandards im Fokus des Bereichs.

Innovation

Sich verändernde Erwartungen von Kunden, Mitarbeitern und anderen Interessengruppen machen es erforderlich, dass auch Unternehmen mit etablierten Geschäftsmodellen ihr Handeln fortlaufend überprüfen, weiterentwickeln und verbessern. Um in dem dynamischen und mitunter hochvolatilen Logistiksektor auch langfristig erfolgreich zu agieren, verfolgt die HHLA das Ziel, durch die kontinuierliche Verbesserung und Weiterentwicklung von Strukturen und Prozessen den unterschiedlichen Bedürfnissen von Kunden und Mitarbeitern bestmöglich zu entsprechen.

Die HHLA betreibt dafür Forschung und Entwicklung im engeren Sinne jedoch nur in sehr geringem Umfang. Gleichwohl ist sie stets bestrebt, innovative Logistiklösungen in Eigeninitiative zu entwickeln oder am Markt erfolgreich erprobte Produktinnovationen bzw. anwendungsorientierte Technologien zügig zu integrieren. Im Mittelpunkt steht dabei die kontinuierliche Beobachtung von Märkten und Technologien, um vielversprechende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen. Durch enge Kooperationen mit technischen Hochschulen, Instituten sowie Industriepartnern und Bundesbehörden, aber auch Start-up-Unternehmen werden (Verbund-)Projekte in Arbeitskreisen geplant, gesteuert und weiterentwickelt.

Die strategische Zielsetzung der HHLA besteht u.a. darin, das Kerngeschäft „fit für die Welt von morgen“ zu machen sowie „neue Wachstumsfelder“ entlang der Logistikkette zu erschließen. Dabei fokussiert sich das Unternehmen insbesondere auf die Möglichkeiten, die sich aus der Automatisierung und Digitalisierung von Logistikprozessen ergeben.

Effizienzprogramm an den Hamburger Containerterminals

In ihrer Unternehmensstrategie hat sich die HHLA zu einem Transformationsprozess bekannt, der die Zukunftsfähigkeit und Gestaltungskraft des Unternehmens nachhaltig stärken soll. Zur Umsetzung hat die HHLA 2021 ein auf mindestens fünf Jahre ausgelegtes umfassendes Programm zur Effizienzsteigerung für die Hamburger Containerterminals gestartet. Mittels des Effizienzprogramms soll es mittelfristig noch besser gelingen, die Volumenführerschaft und eine optimierte Auslastung bestehender Strukturen im Hamburger Hafen herzustellen sowie die eigene Preisposition durch Kostensynergien zu verbessern. Die Steigerung der Effizienz und Leistungsfähigkeit soll mittelfristig zu einer Stärkung der Markt- und Wettbewerbsposition führen und langfristig Standort und Beschäftigung sichern. Operative Effizienz zählt zu den wesentlichen Kundenanforderungen und bildet die Grundlage für Kundenzufriedenheit und -bindung. Sie trägt daher maßgeblich zum nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens bei.

Der Fokus liegt auf der Zentralisierung und Digitalisierung von Planungs-, Administrations- und Führungsaufgaben, der umfangreichen Anlagenautomatisierung sowie der stringent Key-Performance-Indicator-(KPI-)basierten Steuerung von End-to-End-optimierten Leistungserstellungsprozessen.

Anpassung der Organisationsstruktur

Eine neue Organisationsstruktur soll zukünftig eine stringenteren End-to-End-prozessoptimierende Führung und Steuerung des Umschlagbetriebs in Hamburg ermöglichen. Die weitgehende terminalübergreifende Standardisierung von Prozessen, Anlagen und Systemen bei gleichzeitiger Neugestaltung der Führungsrollen und Erhöhung der Mitarbeiterqualifikationen schafft die Grundlage für eine schneller lernende und sich permanent weiterentwickelnde Organisation.

Die terminalübergreifende Mitarbeiterinsatzplanung an den Hamburger Terminals bildet perspektivisch die Grundlage, der zunehmend geforderten Flexibilität und Planungssicherheit bei der Abfertigung größer werdender Schiffe nachkommen zu können. Neue Schichtmodelle sollen durch ein modernes Workforce-Management-System digital operationalisiert werden.

Automatisierung der Anlagen

Die Automatisierung von Anlagen und Prozessschritten senkt nicht nur die Umschlagkosten, sondern erhöht sowohl die Prozesszuverlässigkeit als auch die Arbeitssicherheit. Exemplarisch sind hier Automatisierungsvorhaben wie die Einführung von Automated Guided Vehicles (AGVs) am Container Terminal Burchardkai (CTB) zum horizontalen Transport von Containern und das Automatic Truck Handling zur effizienteren Abfertigung von Lkws zu nennen.

Durch die Umstellung auf das neue Lagerkransystem wird nicht nur die Flächeneffizienz deutlich erhöht, sondern auch die Produktivität des Containerterminals verbessert. Zudem sind die elektrifizierten Lagerkräne eine weitere Investition in die nachhaltige Zukunft der HHLA, da CO₂-Emissionen durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien verringert werden. Das Projekt wird gefördert mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).

Ausbau der Digitalisierung zur Prozessoptimierung

Die Digitalisierungsmaßnahmen der HHLA zielen darauf ab, prozessrelevante Informationen und Steuerungsgrößen auf übergreifend genutzten digitalen Plattformen zu bündeln und verfügbar zu machen, um die Prozessgeschwindigkeit und Leistungsfähigkeit zu erhöhen und so einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit zu leisten. Darüber hinaus dienen die Digitalisierungsinitiativen der Schaffung und Vereinfachung von Schnittstellen zu den Kunden des Unternehmens und ermöglichen die Optimierung der Abfertigungsqualität.

Digitalisierungsmaßnahmen werden partizipativ identifiziert und umgesetzt und sind auf die Wertschöpfung des Konzerns ausgerichtet. Die Kernbereiche der Digitalisierungsmöglichkeiten werden regelmäßig analysiert und der mögliche Wertbeitrag quantifiziert. Hieraus ergibt sich die Priorisierung für die geplante Umsetzung der Maßnahmen.

Neue Wachstumsfelder erschließen

Die im Jahr 2021 gegründete **Innovationseinheit HHLA Next** verfolgt das Ziel, die Expertise des Konzerns mit der Agilität eines Start-ups zu verbinden, um innovative, digitale Ideen zu fördern und den Transport der Zukunft aktiv mitzugestalten. Der Schwerpunkt der Aktivitäten liegt auf der Generierung neuer Wachstumsfelder und dabei insbesondere auf den Bereichen der digitalen End-to-End-Logistikprozesse, der autonomen Lösungen, der nachhaltigen Logistik, des automatisierten Umschlags sowie intelligenter und nachhaltiger Lagerlösungen.

Die Geschäftsmodelle und Produkte werden dabei sowohl von der HHLA selbst als auch in Kooperation mit Partnern oder in Form von Beteiligungen an Unternehmen aus dem maritimen Logistik-Ökosystem entwickelt. Zu den innovativen Produkten und Geschäftsmodellen, die auf

diese Weise bereits entwickelt und als eigenständige Unternehmen ausgegründet wurden, zählen u.a. HHLA Sky, modility, heyport und passify. Darüber hinaus ist HHLA Next im Geschäftsjahr 2023 eine Beteiligung an der FERNRIDE GmbH eingegangen.

HHLA Sky: End-to-End-Drohnen-system

HHLA Sky hat ein skalierbares End-to-End-Drohnen-system entwickelt, das den sicheren Betrieb von Drohnen außerhalb der Sichtweite (BVLOS) erlaubt. Diese Industriedrohnen sind extrem robust, sehr leicht und mit Sicherheitstechnik ausgerüstet. Die Lösung kann vom Kunden in eigene Geschäftsprozesse integriert oder von HHLA Sky als Service betrieben werden. Darüber hinaus hat HHLA Sky eine Software und begleitende Informationssysteme entwickelt, die zur lizenzierten Nutzung erworben werden können. Der Leitstand wird u.a. für Drohnenflüge zur Inspektion der Containerkräne auf den Terminals der HHLA operativ genutzt.

HHLA Sky hat 2023 ihre Vertriebsaktivitäten im öffentlichen Sektor deutlich ausgeweitet. Für dieses Kundensegment sind Überwachungslösungen mit einem sehr hohen Anspruch an IT-Sicherheit von großer Bedeutung. Darüber hinaus konnte HHLA Sky ihre Kompetenz in weitere Förderprojekte wie beispielsweise Blu-Space, Genius oder U-Turn einbringen. Wichtige Zertifizierungen, wie die ISO 9001, konnten im Geschäftsjahr positiv abgeschlossen werden. Die X4-Drohne der HHLA Sky erhielt 2023 den German Design Award wie auch den Red Dot Award in der höchsten Stufe „Best of the Best“.

modility: Buchungs- und Vermittlungsportal für intermodale Transporte

Modility ist ein online-basiertes Buchungs- und Vermittlungsportal für intermodale Transporte in Europa, bislang mit Fokus auf den Verkehrsträgern Straße und Schiene. Das Portal bietet Operateuren die Möglichkeit, ihre Transportkapazitäten auf einem virtuellen Marktplatz für kombinierten Verkehr (KV) zu vermarkten, und ermöglicht Spediteuren eine einfache und schnelle Suche sowie eine direkte Buchung von Transporten. Modility möchte zum zentralen Zugangspunkt im kombinierten Verkehr werden und den Umstieg auf klimafreundlichere KV-Transporte erleichtern. Die technische Weiterentwicklung wird seit November 2022 im Rahmen des Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert. Im Geschäftsjahr 2023 wurde modility von der Bundesvereinigung Logistik (BVL) als Finalist beim Deutschen Logistik-Preis 2023 ausgezeichnet.

heyport: digitale Planungsplattform für den Hafenanlauf

Die in Ausgründung befindliche offene Plattform heyport bringt Terminals, Reeder, Agenten und weitere Akteure im Hafenumfeld an einem digitalen Planungstisch zusammen. Durch den One-Stop-Shop-Ansatz bietet heyport zahlreiche Integrationen von Beginn an, damit operative Entscheider ihre relevanten Planungsdaten stets aktuell zur Verfügung haben. Eigene Analysen wie auch IMO-Studien zeigen, dass durch zeitgenaue Schiffsankünfte (just in time) bis zu 14 % der Treibhausgasemissionen zwischen den Häfen eingespart werden können. Eine einfache Abstimmung von Liegeplätzen über ein skalierbares Netzwerk reduziert die erforderliche Planungszeit aller Beteiligten deutlich. Mehr als 2.000 Schiffsanläufe von Container-, RoRo- und Bulk-Terminals wurden bisher über heyport abgestimmt und geplant.

passify: Plattform zur Automatisierung von Abfertigungsprozessen

Die derzeit in Ausgründung befindliche Plattform passify ermöglicht Lkw-Fahrern oder Betreibern von Logistikstandorten, wie zum Beispiel Containerterminals, die vollständige Automatisierung der Abfertigungsprozesse. Über eine Smartphone-App können sich Lkw-Fahrer au-

thentifizieren und selbstständig einchecken, um Zufahrtsberechtigungen und alle abfertigungsrelevanten Informationen zu erhalten. Die Plattform ermöglicht die automatisierte Verarbeitung von Lkw-Ankünften, einschließlich Vorankündigungen, Sicherheitskontrollen und Terminplanungen. Die Anwendung lässt sich flexibel in verschiedene Terminalprozesse und -systeme integrieren, verarbeitet Echtzeitinformationen und ermöglicht so ein proaktives Ressourcenmanagement sowie eine optimierte und flexibilisierte Lkw-Abfertigung. Zusätzlich bietet passify umfassende Anwendungen für die digitale Verwaltung von Logistikstandorten, z.B. Zufahrtsmanagement und Standortsicherheit.

FERNRIDE

FERNRIDE entwickelt eine Plattform für autonomes Fahren elektrisch angetriebener Lkws sowie Lösungen zu seiner Integration in bestehende Logistikprozesse über den Ansatz einer schrittweisen Autonomie durch Teleoperation. HHLA Next hat sich aufgrund der hohen Relevanz des Themas autonomes Fahren im Lkw-Bereich für eine Beteiligung an FERNRIDE entschieden. Ein stetig zunehmender Fahrermangel sowie europaweite Bestrebungen zur Dekarbonisierung des Schwerlastverkehrs als einer der Hauptverursacher von Treibhausgasemissionen und die Anwendbarkeit der Technologie auf den HHLA-Terminals waren ausschlaggebend für die Entscheidung. Das erste Pilotprojekt wurde 2023 bei der HHLA TK Estonia erfolgreich abgeschlossen.

Weitere Entwicklungs- und Förderprojekte

Darüber hinaus beteiligt sich die HHLA in verschiedenen Förderprojekten an der Entwicklung innovativer Technologien und Logistiklösungen. Neben effizienteren Logistikketten und einer optimierten Vernetzung von Produktion und Logistik haben die Innovationen und neuen Hafentechnologien auch klimaneutrale Logistiklösungen zum Ziel.

Projektübersicht: Segment Container

Projekt	Projektziel	Partner	Förderung	Projektlaufzeit
Initiative für Künstliche Intelligenz (KI)	Erhöhung der Lagerproduktivität auf Basis einer KI-basierten Vorhersage zur Containerabholzeit und des ausgehenden Verkehrsträgers			in Planung
Pin-Handling-mR (mobile Robotik)	Entwicklung eines automatisierten Pin-Handlings für Containertragwagen mit Hilfe einer mobilen Robotik	Fraunhofer-Gesellschaft e.V.	IHATEC ¹	10/2022 – 03/2025
PortSkill 4.0	Analyse und Erforschung der für die Hafearbeit zukünftig notwendigen Kompetenzen und Qualifikationen zur Entwicklung innovativer Lernkonzepte und -umgebungen sowie neue Aus- und Weiterbildungsangebote	ma-co maritimes kompetenzentrum GmbH	IHATEC ¹	12/2021 – 11/2025

¹ Förderprogramm für Innovative Hafentechnologien (IHATEC), gefördert durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

Projektübersicht: Segment Intermodal¹

Projekt	Projektziel
Automatisierung Abfertigung	Automatisierung der Lkw- und Zugabfertigung auf den Terminals
Automatisierung Umschlag	Umschlagautomatisierung auf den Hinterlandterminals sowie weitere Automatisierung in den Bereichen Terminal, Stauen und Lagerung
Digitale Plattformen	Entwicklung von digitalen Plattformen zur Erhöhung der Effektivität der Verkehre und zur Optimierung des Terminalbetriebs

¹ Die Projekte befinden sich in der Anlaufphase, daher zurzeit noch keine Angaben zu Fördergeldern, vertraglichen Partnern oder definierten Laufzeiten

Projektübersicht: Segment Logistik

Projekt	Projektziel	Partner	Förderung	Projektlaufzeit
AKIDU	Automatische, durch KI integrierte Disposition für Universalterminals zur Digitalisierung manueller Prozesse bei Empfang, Lagerung und Verladung heterogener, nicht standardisierter rollender Güter	HiTeC e.V., akquinet port consulting GmbH	IHATEC ¹	03/2022 – 12/2024
HHLA Sky	Forschungsprojekt zum autonomen Einsatz von Drohnen in Industrie- und Umschlaganlagen unter Berücksichtigung aller Sicherheitskriterien und KI-gestützte Steuerung	Hochschule Osnabrück	Bundesministerium der Finanzen	01/2023 – 12/2023
HafenplanZen	Strategische Hafenplanung auf Basis von digitalen Zwillingen – die Qualität der strategischen Hafenplanung und der darin abgebildeten Maßnahmen soll durch ganzheitliche Simulationen gesteigert werden	Hamburg Port Authority AöR, Universität Hamburg	IHATEC ¹	11/2022 – 04/2025
Rymax-One Quantum Optimizer	Bereitstellung von Anwendungsfällen aus dem Bereich Logistik, um perspektivisch High-Performance-Computing-Umgebungen einzubinden und interessierten Anwendern über einen Cloud-Zugang zu einem HPC-Quantencomputer Hybridbetrieb verfügbar zu machen	Universität Hamburg und Fraunhofer ITWM	Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)	12/2021 – 11/2026

¹ Förderprogramm für Innovative Hafentechnologien (IHATEC), gefördert durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

Projektübersicht: Holding und Immobilien

Projekt	Projektziel	Partner	Förderung	Projektlaufzeit
Klimaneutralität in denkmalsgeschützten Gebäuden	Forschungsprojekt zur Erzeugung, Speicherung und Nutzung der für den Immobilienbetrieb notwendigen Energie	Universität Stuttgart, HafenCity Universität Hamburg (BIM- Lab), Universität Aachen	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)	10/2021 – 12/2024
TransHyDE Teilprojekte „Mukran“ auf Rügen und „Helgoland“	Entwicklung eines Ansatzes für die Erzeugung, den Transport und die Nutzung von Wasserstoff; Testung der Möglichkeiten für den Transport von Wasserstoff in Hochdruckbehältern sowie über das Trägermedium LOHC (Liquid Organic Hydrogen Carriers)	240 Partner aus Wissenschaft und Industrie	Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)	

Strategie und Steuerung

Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie

Die HHLA ist ein europäischer Hafen- und Logistikkonzern. Sie verknüpft Hafenterminals mit intermodalen Hinterlandnetzwerken zu klimaschonenden Logistikketten und verankert so nachhaltiges Wirtschaften fest in ihrem Geschäftsmodell.

Ihren Anspruch, ökologische, soziale und wirtschaftliche Verantwortung in Einklang zu bringen, unterstreicht die HHLA mit ihrer Nachhaltigkeitsstrategie unter dem Leitmotiv „**Balanced Logistics**“. Damit schafft die HHLA die Voraussetzungen für eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes.

Transformationsprozess

Die Weiterentwicklung der Logistikbranche ist ein zentraler Wert der HHLA. Effiziente Kostenstrukturen, eine ambitionierte Nachhaltigkeits- und Technologiestrategie und die Erschließung neuer Wachstumstreiber jenseits des bestehenden Kerngeschäfts sind seit 2017 die Grundpfeiler zur Sicherung und zum Ausbau der unternehmerischen Wertentwicklung der HHLA.

Die HHLA stellt mit Gestaltungskraft die Entwicklung zusätzlicher Werte in den Mittelpunkt. So sollen die Kundenbindung und das Kundenportfolio weiter ausgebaut werden. Um diese Ziele zu erreichen, gelten weiterhin die vier wesentlichen Leitplanken der Unternehmensentwicklung:



Fit für die Welt von morgen

Das Kerngeschäft wird gestärkt, um nachhaltig und profitabel in die Welt von morgen gehen zu können. Hierbei wird ein Zukunftsprogramm umgesetzt. Ziel des Programms ist die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, der Qualität und der Profitabilität.



Investitionen und Finanzen

Investitionen und Betriebsergebnisse werden weiter auf nachhaltiges und profitables Wachstum ausgerichtet. Die HHLA verfolgt bei ihren strategischen Investitionen einen wertorientierten Ansatz. Wichtigste Investitionskriterien sind die Wachstumsperspektiven und die zu erwartende Kapitalrendite bei Investitionsprojekten.



Neue Wachstumfelder erschließen

Die HHLA erschließt Wachstumspotenziale entlang der Transportströme der Zukunft, entlang der logistischen Wertkette sowie in neuen, digitalen Geschäftsmodellen.



Organisation und Kultur

Die Unternehmensorganisation und -kultur werden auf die Welt von morgen ausgerichtet. Dabei wird der Kunde noch stärker als bisher in den Mittelpunkt des Handelns gestellt.

Gleichzeitig verändert sich das Marktumfeld der HHLA mit einer beschleunigten Dynamik. Die HHLA will diesen Wandel entschlossen, aufmerksam, schnell und erfolgreich nutzen. Vor diesem Hintergrund schärft die HHLA ihre Gestaltungsambitionen:

- Wir gestalten die Veränderungen der Logistikbranche mit.
- Wir investieren in nachhaltige und innovative Technologien, um den Unternehmenswert zu steigern.

- Wir setzen auf gezielte Diversifizierung entlang der Logistikkette, um wesentliche Veränderungen in unserem Kerngeschäft zu kompensieren, unser Produktportfolio zu ergänzen und zum Wachstum beizutragen.

Die Stärkung der Containerterminals im Hamburger Hafen ist ein wesentlicher Grundpfeiler der Wertsicherung der HHLA-Gruppe. Hinzu kommt der gezielte Ausbau unseres hochprofitablen Intermodalgeschäftes.

Der Vorstand der HHLA wird den laufenden Transformationsprozess fortschreiben.

Ausbau und Festigung der Marktpositionierung

Im börsennotierten **Teilkonzern Hafenlogistik** bestimmen die nachfolgenden Leitlinien das Handeln zur Festigung und zum Ausbau der Marktpositionierung.

Im **Segment Container** verfolgt die HHLA das Ziel, sich zu einem effizienten, hoch automatisierten und leistungsstarken Hafendienstleister mit starken Hinterlandanbindungen und modernen, digitalen Lösungen für unsere Kunden zu entwickeln. Grundlage hierfür ist eine konsequente Ausrichtung von Design und Betrieb der HHLA-Containerterminals an der höchstmöglichen Flächenproduktivität und Mitarbeitereffizienz sowie eine kontinuierliche Steigerung der Qualitätsstandards durch den Einsatz innovativer Technologien und Prozesse. Dabei werden die Terminals als effiziente Schnittstellen innerhalb einer nachhaltigen und emissionsfreien Transportkette entwickelt.

Im **Segment Intermodal** strebt die HHLA Qualitäts- und Effizienzführerschaft an und möchte von einer Spitzenposition aus von den Transportströmen der Zukunft profitieren. Die METRANS soll eine relevante Rolle entlang der Knotenpunkte und Verbindungslinien des Logistiknetzwerkes in Europa und darüber hinaus einnehmen. Durch eine effiziente Vernetzung des Segments Intermodal mit den sonstigen Aktivitäten der HHLA-Gruppe wird den Kunden der HHLA ein optimal abgestimmtes Leistungsspektrum angeboten, das sich durch den effizienten Intermodaltransport von den Seehafenterminals der HHLA bis hin zum Umschlag im europäischen Hinterland und umgekehrt auszeichnet. Zusätzlich bietet die HHLA ihren Kunden kontinentale Transporte zwischen europäischen Destinationen. Durch den weiteren Ausbau des europäischen Netzwerks, die Gewinnung von Marktanteilen und das Angebot klimafreundlicher Services in Europa verfolgt die HHLA das Ziel, sowohl den Leistungsumfang als auch die Reichweite für ihre Kunden zu vergrößern. Daneben setzt die HHLA insbesondere auf eine stärkere Wertschöpfungstiefe.

Mit ihrem **Segment Logistik** bündelt die HHLA eine breite Palette von hafennahen Dienstleistungen. Zudem vermarktet die HHLA ihr Know-how bei der Infrastruktur- und Projektentwicklung weltweit. Darüber hinaus werden neue, innovative Geschäftsaktivitäten entlang der materiellen und digitalen logistischen Wertschöpfung verfolgt und gefördert. Als Antwort auf die rasanten Entwicklungen im globalen Transport- und Logistiksektor wurde im Jahr 2021 die HHLA Next GmbH gegründet, die als zentrale Innovationseinheit der HHLA dient und die innovative und nachhaltige Geschäftsaktivitäten bündelt. [Innovation](#)

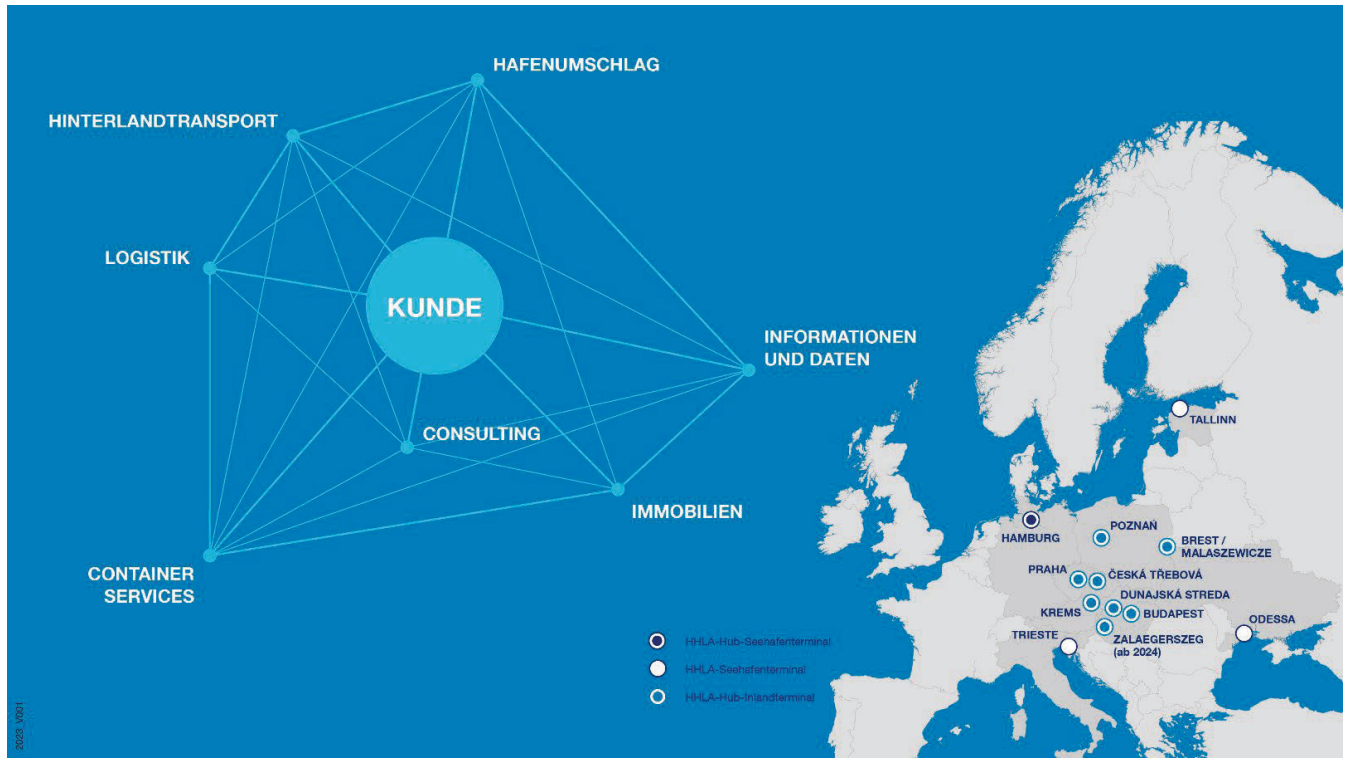
Über rein organisches Wachstum hinaus prüft die HHLA stets die Möglichkeit von weiteren Zukäufen, um neue Wachstumsfelder entlang der logistischen Wertschöpfungskette zu erschließen.

In dem nicht börsennotierten **Teilkonzern Immobilien** verfolgt die HHLA das Ziel, sich zu einem marktfähigen, integrierten Entwickler für Spezialimmobilien zu entwickeln. Die Konzerneinheit HHLA Immobilien soll durch diese klare strategische Ausrichtung und verlässliche Priorisierung Hamburgs Aushängeschild für intelligentes Quartiersmanagement und -entwicklung

werden. Die HHLA wird so zu einem gefragten Know-how-Träger in klar abgegrenzten Kompetenzfeldern.

Das HHLA-Servicenetzwerk

Die HHLA verbindet ihre Kunden mit den maritimen und kontinentalen Transportströmen



Nachhaltigkeit als integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie

Neben der Weiterentwicklung des Kerngeschäfts und der Erschließung neuer Wachstumsfelder ist Nachhaltigkeit ein integraler Bestandteil des Geschäftsmodells der HHLA.

Daher hat die HHLA eine Nachhaltigkeitsstrategie unter dem Leitmotiv „Balanced Logistics“, bestehend aus neun Handlungsfeldern, entwickelt. In diesen neun Handlungsfeldern werden alle Dimensionen der Nachhaltigkeit erfasst und auf praktischer Ebene für die HHLA umsetzbar gemacht. Verantwortungsvolle Unternehmensführung bildet die Grundlage für die Umsetzung der Strategie – die Schwerpunkte liegen neben klimafreundlichen Logistikketten auf Flächenschonung sowie auf Klimaschutz und Energieeffizienz.

Mit der Bearbeitung dieser neun Handlungsfelder leistet die HHLA einen Beitrag, die 17 Ziele nachhaltiger Entwicklung der Vereinten Nationen (Sustainable Development Goals; SDGs) zu unterstützen. Diese 17 Ziele wurden von der UN zum Zweck der nachhaltigen Entwicklung der Welt formuliert, so dass die wirtschaftliche Entwicklung unter Berücksichtigung sozialer Gerechtigkeit und der ökologischen Bedingungen der Erde gestaltet werden soll. Im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategie unterstützt die HHLA alle Ziele, von denen insbesondere hochwertige Bildung (SDG 4), bezahlbare und saubere Energie (SDG 7), menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum (SDG 8), Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9) sowie Maßnahmen zum Klimaschutz (SDG 13) den Aktivitäten der HHLA entsprechen.

Nachhaltigkeitsstrategie „Balanced Logistics“

Handlungsfelder	Leitlinien	Sustainable Development Goals (SDGs)
Ökologie: klimafreundliche Logistikketten	Wir gestalten klima- und umweltfreundliche Logistikketten.	  
Ökologie: Flächenschonung	Wir nutzen die Hafen- und Logistikflächen so effizient wie möglich.	 
Ökologie: Klimaschutz und Energieeffizienz	Wir reduzieren unsere CO ₂ -Emissionen durch Energieeffizienz und Innovation.	 
Ökologie: Umwelt- und Ressourcenschutz	Wir senken unsere Umweltauswirkungen und schonen natürliche Ressourcen.	   
Soziales: Arbeitswelt	Wir investieren in Aus-, Fort- und Weiterbildung mit individueller Förderung der Beschäftigten.	  
Soziales: Gesundheits- und Arbeitsschutz	Wir gewährleisten sichere und faire Arbeitsbedingungen und fördern gesundheitsbewusstes Verhalten.	
Soziales: Gesellschaftliches Engagement	Wir stehen im Dialog mit der Gesellschaft und informieren und diskutieren über Themen der Hafenlogistik.	 
Wirtschaft: Wertschöpfung und Innovation	Wir leisten einen dauerhaften und wesentlichen Beitrag zur Wertschöpfung und damit zum Wohlstand an allen Standorten.	  
Wirtschaft: Geschäftspartner	Wir bieten maßgeschneiderte Lösungen und arbeiten verantwortungsvoll mit unseren Lieferanten.	  

Governance: Der nachhaltige Erfolg eines Unternehmens setzt verantwortungsbewusstes und rechtlich einwandfreies Verhalten voraus. Compliance, Datenschutz, Achtung der Menschenrechte sowie die Bekämpfung von Korruption und Bestechung werden als fundamentale Voraussetzung für eine nachhaltige Unternehmensführung angesehen. [Geschäftsethik und Integrität](#)

Steuerung und Wertmanagement

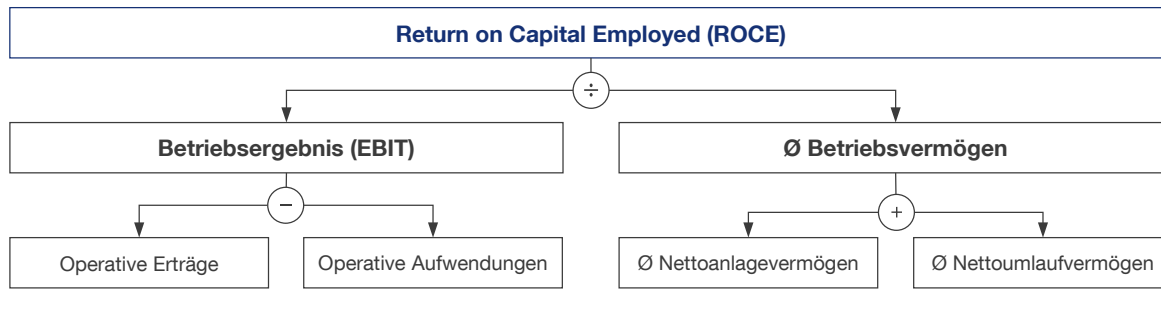
Zu den maßgeblichen finanziellen Zielen der HHLA zählt eine langfristige und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Zur Planung, Steuerung und Kontrolle ihrer Geschäftsaktivitäten arbeitet die HHLA mit einem konzernweiten Wertmanagementsystem. Im Geschäftsjahr 2023 wurden an diesem System keine Änderungen vorgenommen.

Finanzielle Steuerungsgrößen

Die zentralen operativen Steuerungsgrößen im HHLA-Konzern sind das Betriebsergebnis (EBIT) sowie das durchschnittliche Betriebsvermögen (eingesetztes Kapital). Für die unterjährige und kurzfristige Steuerung sind sowohl das EBIT als auch die Investitionen als wesentliche Treiber des durchschnittlichen Betriebsvermögens maßgeblich. Für die langfristige wertorientierte Steuerung wird die Gesamtkapitalverzinsung (ROCE) ermittelt, die zugleich die Grundlage für den jährlichen Wertbeitrag bildet. Im HHLA-Konzern wird der ROCE als Quotient aus dem EBIT und dem eingesetzten durchschnittlichen Betriebsvermögen berechnet.

Wertmanagement

ROCE – Bestimmungsgrößen und Einflussfaktoren



Geschäftsaktivitäten gelten grundsätzlich als wertschaffend, wenn die Gesamtkapitalverzinsung die Kapitalkosten übertrifft und ein positiver Wertbeitrag erzielt wird. Dabei entsprechen die Kapitalkosten dem gewichteten Durchschnitt von Eigen- und Fremdkapitalkosten. Im Geschäftsjahr 2023 verwendete die HHLA für die Ermittlung der Wertsteigerung auf Konzernebene wie im Vorjahr einen gewichteten Kapitalkostensatz vor Steuern von 8,5 % p.a. Diese Mindestverzinsung reflektiert den mittel- und langfristigen Verzinsungsanspruch des Vorstands, der sich aus einem ausgewogenen Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapital ergibt. Kurzfristige Schwankungen der Zinssätze an den Kapitalmärkten, die die Aussagefähigkeit des Wertmanagementsystems verzerren könnten, werden auf diese Weise vermieden.

Trotz der eingetrübten konjunkturellen Lage sowie Belastungen aus hoher Inflation und gestiegenen Zinsen verzeichnete der HHLA-Konzern im Geschäftsjahr 2023 ein positives EBIT in Höhe von 109,4 Mio. € (im Vorjahr: 220,4 Mio. €). Der EBIT-Rückgang betrug 50,4 % gegenüber dem Vorjahr. [Ertragslage](#)

Im Berichtszeitraum erhöhte sich das durchschnittliche Betriebsvermögen um 4,0 % auf 2.361,2 Mio. € (im Vorjahr: 2.271,1 Mio. €). [Vermögens- und Finanzlage](#)

Mit 4,6 % (im Vorjahr: 9,7 %) erreichte die Rendite auf das eingesetzte Kapital den langfristigen Verzinsungsanspruch von 8,5 % nicht. Daraus resultierte im Geschäftsjahr 2023 ein negativer Wertbeitrag in Höhe von 91,3 Mio. € (im Vorjahr: +27,4 Mio. €).

Wertbeitrag

in Mio. €	2023	2022	Veränderung
Operative Erträge	1.527,5	1.634,2	- 6,5 %
Operative Aufwendungen	- 1.418,1	- 1.413,8	0,3 %
EBIT	109,4	220,4	- 50,4 %
Ø Nettoanlagevermögen	2.254,1	2.149,7	4,9 %
Ø Nettoumlaufvermögen	107,1	121,4	- 11,7 %
Ø Betriebsvermögen	2.361,2	2.271,1	4,0 %
ROCE in %	4,6	9,7	- 5,1 PP
Kapitalkosten vor Steuern ¹ in %	8,5	8,5	0,0 PP
Kapitalkosten vor Steuern	200,7	193,0	4,0 %
Wertbeitrag in %	- 3,9	1,2	- 5,1 PP
Wertbeitrag	- 91,3	27,4	neg.

1 Abweichend 5,0 % für den Teilkonzern Immobilien

Nichtfinanzielle Steuerungsgrößen

Wesentliche nichtfinanzielle Steuerungsgrößen sind die Containerumschlag- und Containertransportmengen. Als Frühindikatoren für die Mengenentwicklung und für das operative Geschäft nutzt die HHLA – neben dem kontinuierlichen Dialog mit ihren Kunden – vor allem makroökonomische Prognosen, wie die erwartete Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts wichtiger Handelspartner, und daraus abgeleitete Schätzungen für Außenhandel, Im- und Exportströme sowie Containerverkehre auf relevanten Fahrtrelationen sowie die Entwicklung der Korrelation zwischen Bruttoinlandsprodukt und containerisiertem Handelsvolumen.

Weitere nichtfinanzielle Kennzahlen wie die Anzahl der Beschäftigten, die schienengebundene Containertransportmenge und absolute CO₂e-Emissionen werden auf monatlicher Basis bzw. jährlich im internen Managementinformationssystem erfasst und ausgewertet. Die nachhaltigen Leistungsindikatoren sind aus der HHLA-Unternehmens- und -Nachhaltigkeitsstrategie abgeleitet.

Nachhaltige Leistungsindikatoren

Handlungsfeld	Kennzahl	Ziel	Maßnahmen
Klimafreundliche Logistikketten	Containertransport (in TEU) Bei der klimafreundlichen Gestaltung der Logistikketten spielt der Hinterlandtransport eine zentrale Rolle. Die Steigerung der transportierten Mengen leistet dazu einen wesentlichen Beitrag. Klimafreundliche Logistikketten Segment Intermodal	Steigerung der schienen- gebundenen Transportmenge auf 2 Mio. TEU bis 2030	Ausbau der Intermodalaktivitäten
Klimaschutz und Energieeffizienz	Absolute CO₂e-Emissionen¹ Emissionen	Emissionen	Um die CO ₂ e-Emissionen zu senken, setzt die HHLA bereits seit Jahren auf Elektrifizierung und die Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien. Energieeffiziente Prozesse und Technologien sind dabei fester Bestandteil der Maßnahmen.
Arbeitswelt	Beschäftigte (Kopfzahl) Personalbestand und -struktur	Sicherung der konzernweiten Beschäftigtenzahl	Ausbau und gezielte Erschließung von Wachstumsmöglichkeiten im Intermodalgeschäft sowie die Erschließung von Wachstumspotenzialen in neuen digitalen Geschäftsmodellen

¹ Im Berichtsjahr 2022 wurde auf die Berechnung von CO₂-Äquivalenten (CO₂e) umgestellt, so dass neben der Klimawirkung von reinen CO₂-Emissionen auch die Klimawirkung von weiteren Treibhausgasen (wie N₂O) in der Erhebung Berücksichtigung findet.

Wirtschaftsbericht

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2023	2022
Welt	3,1	3,5
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	1,6	2,6
USA	2,5	1,9
Euroraum	0,5	3,4
Deutschland	- 0,3	1,8
Italien	0,7	3,7
Aufstrebende Volkswirtschaften (Schwellen- und Entwicklungsländer)	4,1	4,1
Aufstrebende asiatische Volkswirtschaften	5,4	4,5
China	5,2	3,0
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	2,7	1,2
Russland	3,0	- 1,2
Lateinamerika und Karibik	2,5	4,2
Welthandel	0,4	5,2

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF); Januar 2024

Nach Schätzung des Internationalen Währungsfonds (IWF) hielt sich die **Weltkonjunktur** 2023 besser als noch zu Jahresbeginn erwartet. Für das Gesamtjahr 2023 geht der IWF von einem Wachstum der Weltwirtschaft von insgesamt 3,1 % aus. Die noch zu Beginn des Jahres erwartete ausgeprägte Abschwächung der weltwirtschaftlichen Aktivität, die angesichts hoher Inflationsraten im Jahr 2022 und der daraufhin erfolgten scharfen geldpolitischen Reaktionen vielfach befürchtet worden war, trat nicht ein. Stattdessen ging die Inflation schneller zurück als ursprünglich angenommen. Entsprechend fiel in der zweiten Hälfte des Jahres 2023 nach Einschätzung des IWF das Wirtschaftswachstum vor allem in den Vereinigten Staaten sowie in mehreren großen Schwellen- und Entwicklungsländern stärker aus als erwartet. Die zunehmende Dynamik war allerdings nicht überall zu spüren und das Wachstumstempo verblieb im langfristigen Vergleich weiter auf niedrigem Niveau. Trotz der Auflösung von Lieferkettenproblemen aus der Pandemiezeit und kürzeren Lieferzeiten blieb der Welthandel bis zuletzt ohne Schwung und liegt mit 0,4 % deutlich unter der Wachstumsrate des Vorjahres.

Mehrere **fortgeschrittene Volkswirtschaften** zeigten sich überraschend widerstandsfähig. Die gesamtwirtschaftliche Leistung stieg 2023 um 1,6 %. Die **US-amerikanische Wirtschaft** expandierte unerwartet kräftig um 2,5 %, obwohl die US-Konjunktur weiterhin von hohen Zinsen gebremst wurde. Das Wachstum im **Euroraum** wurde durch die schwache Verbraucherstimmung, die anhaltenden Auswirkungen der Wirtschaftskrise und die schwache Konjunkturlage gedämpft. Der IWF ging zuletzt davon aus, dass das Bruttoinlandsprodukt (BIP) des Euroraums 2023 mit 0,5 % nur geringfügig zugenommen hat. **Deutschland** als Exportnation litt unter der schwachen globalen Nachfrage, der hohen Teuerungsrate insbesondere bei der Energie und der restriktiven Geldpolitik. Hinzu kam eine kriselnde Bauwirtschaft infolge der Stornierungswelle im Wohnungsbau. Zusätzlich wurde die deutsche Wirtschaft durch eine Reihe von Sonderfaktoren belastet. Dazu zählten der hohe Krankenstand und die Streiks bei

der Deutschen Bahn. Angesichts einer schrumpfenden Wirtschaft im Schlussquartal geht der IWF davon aus, dass die wirtschaftliche Leistung von Europas größter Volkswirtschaft im Gesamtjahr um 0,3 % zurückgegangen ist. Auch für Italien wird von einem abgeschwächten BIP in Höhe von 0,7 % ausgegangen.

Dagegen konnten sich die **aufstrebenden Volkswirtschaften** trotz schwieriger Bedingungen insgesamt gut behaupten. Auch hier waren große Unterschiede in der konjunkturellen Dynamik zu verzeichnen. Nach Einschätzung des IWF lag das Wirtschaftswachstum 2023 insgesamt bei 4,1 %. **Chinas** exportgetriebene Wirtschaft litt unter der schwachen globalen Nachfrage, dem kriselnden Immobilienmarkt und dem schwachen Binnenmarkt, erlebte aber zum Jahresende ein überraschendes Comeback. Nach Einschätzung der IWF-Ökonomen expandierte die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt 2023 um 5,2 % und erreichte somit das Wachstumsziel der chinesischen Regierung von „rund fünf Prozent“. Im langfristigen Vergleich bedeutet die Zuwachsrate aber eine der schwächsten Entwicklungen Chinas.

Nach dem Rückgang der wirtschaftlichen Aktivitäten infolge der Kriegshandlungen gegen die Ukraine und den damit verbundenen Sanktionspaketen des Westens setzte die **russische Wirtschaft** ihre Erholung scheinbar fort. Die Zuwächse an Produktion und Einkommen sind vor allem auf Staatsaufträge, nicht zuletzt zur Aufrüstung, und höhere Transferzahlungen zurückzuführen, während die Exporte volumenmäßig stark zurückgegangen sind. Nach Ansicht des IWF expandierte das russische BIP 2023 um 3,0 %. Auch für die **Ukraine** erwartete der IWF nach dem wirtschaftlichen Einbruch im Jahr 2022 als Folge des russischen Angriffskrieges in seiner Oktoberprognose 2023 wieder ein leichtes Wirtschaftswachstum von 2,0 %. Die **estnische Volkswirtschaft** wird hingegen nach Einschätzung der Experten um 2,3 % schrumpfen (IWF, Oktober 2023).

Branchenumfeld

Entwicklung des Containerumschlags nach Fahrtgebieten

in %	2023	2022
Welt	0,0	0,6
Asien insgesamt	2,1	1,8
China	2,5	3,9
Europa insgesamt	- 3,3	- 3,5
Nordwesteuropa	- 7,4	- 4,8
Skandinavien und baltischer Raum	- 4,2	- 7,9
Westliches Mittelmeer	- 4,6	- 1,2
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	5,4	-1,6

Quelle: Drewry Maritime Research; Dezember 2023

Nach einem Rückgang in der ersten Jahreshälfte belebte sich 2023 der **weltweite Containerumschlag** im regelmäßig saisonal stärksten dritten Quartal spürbar und übertraf die Erwartungen. Auch für das vierte Quartal ist nach jüngsten Schätzungen von Drewry mit höheren Wachstumsraten zu rechnen, wobei zu berücksichtigen ist, dass dieses Wachstum im Verhältnis zu niedrigen Ausgangswerten im Vorjahr steht. Im Dezember 2023 rechnete das Marktforschungsinstitut für das Gesamtjahr mit stagnierenden Umschlagmengen, während zuvor noch von einem leichten Defizit ausgegangen worden war.

Die zunehmende Dynamik schlug sich allerdings nicht in allen Fahrtgebieten nieder. In der weltweit umschlagstärksten Region **Asien** wird 2023 voraussichtlich ein Plus von 2,1 % erreicht. In China hat sich das Wachstum in den Containerhäfen im Vergleich zu 2022 verlangsamt. Das Containeraufkommen stieg 2023 nach jüngsten Schätzungen um 2,5 %.

Das Fahrtgebiet **Europa** verzeichnete hingegen einen starken Umschlagrückgang. Nach Einschätzung von Drewry sank das Containeraufkommen im Jahr 2023 in den europäischen Häfen insgesamt um 3,3 %, wobei insbesondere die nordwesteuropäischen Häfen von einem starken Mengenrückgang von 7,4 % betroffen waren.

Containerumschlag in den führenden Häfen Nordeuropas

in Mio. TEU	2023	2022	Veränderung
Rotterdam	13,4	14,5	- 7,0 %
Antwerpen-Brügge	12,5	13,5	- 7,2 %
Hamburg	7,7	8,2	- 6,9 %
Bremische Häfen	-	4,6	-

Quelle: Port Authorities

Die Entwicklung in den großen **Containerhäfen der Nordrange** sowie den größten Häfen der Ostsee verlief uneinheitlich. Im größten Containerhafen Europas, in Rotterdam, wurden 2023 13,4 Mio. TEU und damit 7,0 % weniger Container als im Vorjahr umgeschlagen. Der Containerumschlag im Hafen Antwerpen-Brügge sank im Berichtsjahr um 7,2 % auf 12,5 Mio. TEU. Im Hamburger Hafen lag das Umschlagaufkommen 2023 mit 7,7 Mio. TEU um 6,9 % unter dem Vorjahr. Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven meldete für 2023 sogar ein Umschlagminus von 22,2 % auf 531 Tsd. TEU gegenüber dem Vergleichszeitraum 2022.

Zum Zeitpunkt der Berichterstellung lag die Umschlagmenge der Bremischen Häfen für 2023 noch nicht vor. In den ersten zehn Monaten 2023 wurde dort ein Umschlagrückgang von 11,5 % verzeichnet.

Der polnische Hafen Danzig (Gdansk) verzeichnete mit einem Minus von 1,0 % gegenüber dem Vorjahr eine leicht rückläufige Umschlagmenge von insgesamt 2,1 Mio. TEU. In den russischen Ostseehäfen hat der Containerumschlag nach dem starken Einbruch 2022 infolge des russischen Angriffskrieges und der damit verbundenen Sanktionen wieder um 12,9 % zugelegt.

Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

in %	2023	2022
Transportaufkommen	- 5,9	- 1,1
Straßenverkehr	- 6,0	- 1,2
Eisenbahnverkehr	- 4,5	0,4
Kombinierter Verkehr	- 6,2	2,1
Transportleistung	- 4,3	- 0,5
Straßenverkehr	- 4,2	- 0,5
Eisenbahnverkehr	- 4,6	1,2
Kombinierter Verkehr	- 5,5	3,0

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr (Bundesministerium für Digitales und Verkehr); September 2023

Die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr in Auftrag gegebene Studie für den Güter- und Personenverkehr wurde zuletzt auf Basis der Daten vom September 2023 veröffentlicht und reflektiert den Ausblick auf das Gesamtjahr 2023. Die Erhebung prognostiziert für 2023 für den **gesamtmöglichen Güterverkehr** in Deutschland eine stark rückläufige Entwicklung. Das Transportaufkommen wird voraussichtlich gegenüber dem Vorjahresniveau um 5,9 % zurückgehen, die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – um 4,3 %. Die nachlassende Nachfrage betrifft alle Verkehrsträger. Im **Strassenverkehr** werden voraussichtlich 6,0 % weniger Güter als im Vorjahr transportiert. Die Transportleistung wird laut Studie mit einem Minus von 4,2 % im Vorjahresvergleich nicht ganz so stark fallen. Das Transportaufkommen im **Eisenbahnverkehr** wird nach einem leichten Zuwachs im Vorjahr um 4,5 % sinken. Die Transportleistung wird um 4,6 % zurückgehen. Für den **kombinierten Verkehr** wird ebenfalls eine deutlich rückläufige Entwicklung erwartet. Das Aufkommen wird voraussichtlich um 6,2 % und die Leistung um 5,5 % unter dem Vorjahr liegen.

Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf

Die Entwicklung des HHLA-Konzerns blieb im Geschäftsjahr 2023 hinter den Erwartungen zurück. Der anhaltende Krieg in der Ukraine, die militärische Eskalation in Nahost, zunehmende geopolitische Spannungen, eine hohe Inflation und gestiegene Zinsen belasteten die Wirtschaft und bremsten die Erholung nach der Pandemie weiter aus. Die Konjunkturschwäche spiegelt sich im Ergebnis des Konzerns deutlich wider.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 stellte sich die wirtschaftliche und finanzielle Lage der HHLA stabil dar. Die Eigenkapitalquote reduzierte sich um 4,7 Prozentpunkte auf 26,8 % (im Vorjahr: 31,5 %). Der dynamische Verschuldungsgrad stieg von 3,4 auf 5,5. Zum Bilanzstichtag bestand kein weiterer Refinanzierungsbedarf.

Im Berichtszeitraum waren im Umfeld der HHLA keine Änderungen mit wesentlicher Auswirkung auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage zu verzeichnen. Wesentliche Ereignisse und Geschäfte sind im Abschnitt [Hinweise zur Berichterstattung](#) ausgewiesen.

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2023	2022	Veränderung
Umsatzerlöse	1.446,8	1.578,4	- 8,3 %
EBITDA	287,8	396,3	- 27,4 %
EBITDA-Marge in %	19,9	25,1	- 5,2 PP
EBIT	109,4	220,4	- 50,4 %
EBIT-Marge in %	7,6	14,0	- 6,4 PP
Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	20,0	92,7	- 78,5 %
Equity-Beteiligungsergebnis	4,9	4,9	0,8 %
ROCE in %	4,6	9,7	- 5,1 PP

Die im Geschäftsbericht 2022 gegebene Prognose für das Jahr 2023 unterlag aufgrund der ungewissen weiteren Entwicklung der Durchschnittserlöse und der konjunkturellen Entwicklungen einer hohen Unsicherheit. Mit Veröffentlichung der Quartalsmitteilung Januar bis März 2023 wurde die Prognose aufgrund der heterogenen Entwicklung auf Segmentebene partiell angepasst, indem die Erwartungen für den Containerumschlag gesenkt und für die Umsatzerlöse im Konzern und Teilkonzern Hafenlogistik angehoben wurden. Basierend auf den vorläufigen Geschäftsjahreszahlen zum Halbjahr wurde die Prognose für 2023 am 27. Juli 2023 im Rahmen

einer Ad-hoc-Mitteilung nochmals deutlich adjustiert. So wurden die Erwartungen für die Leistungsdaten Containerumschlag und Containertransport vor dem Hintergrund der konjunkturbedingt stark rückläufigen Mengenentwicklung abgesenkt. Zudem wurden die Erwartungen für die Umsatz- und EBIT-Entwicklung im Konzern und Teilkonzern Hafenlogistik reduziert. Mit Veröffentlichung der Quartalsmitteilung Januar bis September 2023 wurde der Ausblick auf die Entwicklung des Containertransports und den EBIT-Beitrag im Segment Intermodal abgesenkt. Daneben wurde das erwartete Investitionsvolumen im Konzern sowie im Teilkonzern Hafenlogistik aufgrund von nachgeholten Investitionen aus dem Vorjahr angehoben.

Soll-Ist-Vergleich

in Mio. €	Ist 2023	Ist 2022	Veränd. in %	Prognose 14.11.2023	Prognose 27.07.2023	Prognose 15.05.2023	Prognose 23.03.2023
Containerumschlag in Tsd. TEU	5.917	6.396	- 7,5	deutlicher Rückgang	deutlicher Rückgang	leichter Anstieg	moderater Anstieg
Containertransport in Tsd. TEU	1.602	1.694	- 5,4	moderater Rückgang	auf Vorjahresniveau	moderater Anstieg	moderater Anstieg
Konzernumsatzerlöse	1.446,8	1.578,4	- 8,3	deutlicher Rückgang	deutlicher Rückgang	geringfügiger Anstieg	auf Vorjahresniveau
Teilkonzern Hafenlogistik	1.408,9	1.542,3	- 8,6	deutlicher Rückgang	deutlicher Rückgang	geringfügiger Anstieg	auf Vorjahresniveau
Segment Container	708,8	864,2	- 18,0	starker Rückgang	starker Rückgang	moderater Rückgang	leichter Rückgang
Segment Intermodal	620,5	595,4	4,2	deutlicher Anstieg	deutlicher Anstieg	starker Anstieg	deutlicher Anstieg
Teilkonzern Immobilien	46,5	44,1	5,3	auf Vorjahresniveau	auf Vorjahresniveau	auf Vorjahresniveau	auf Vorjahresniveau
Konzern-EBIT	109,4	220,4	- 50,4	115 bis 135 Mio. €	115 bis 135 Mio. €	160 bis 190 Mio. €	160 bis 190 Mio. €
Teilkonzern Hafenlogistik	92,9	201,6	- 53,9	100 bis 120 Mio. €	100 bis 120 Mio. €	145 bis 175 Mio. €	145 bis 175 Mio. €
Segment Container	47,2	157,3	- 70,0	starker Rückgang	starker Rückgang	starker Rückgang	starker Rückgang
Segment Intermodal	72,9	95,3	- 23,6	moderater Rückgang	leichter Rückgang	moderater Anstieg	moderater Anstieg
Teilkonzern Immobilien	16,1	18,4	- 12,5	deutlicher Rückgang	deutlicher Rückgang	deutlicher Rückgang	deutlicher Rückgang
Investitionen (Konzern)	314,0	203,1	54,6	270 bis 320 Mio. €	250 bis 300 Mio. €	250 bis 300 Mio. €	250 bis 300 Mio. €
Teilkonzern Hafenlogistik	292,8	180,4	62,3	240 bis 290 Mio. €	220 bis 270 Mio. €	220 bis 270 Mio. €	220 bis 270 Mio. €

Hinweise zur Berichterstattung

Zum 31. März 2023 erfolgte die Aufnahme der mit Erwerbszeitpunkt 17. Januar 2023 erworbenen Gesellschaft Survey Compass GmbH, Treben, mit der Zuordnung zum Segment Logistik sowie der mit Erwerbszeitpunkt 2. März 2023 erworbenen Adria Rail d.o.o., Rijeka/Kroatien, mit der Zuordnung zum Segment Intermodal erstmals in den Konsolidierungskreis der HHLA als vollkonsolidierte Gesellschaften. Weitere Hinweise auch im Abschnitt [Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis](#).

Die HHLA AG und Grand Dragon Investment Enterprise Limited, Hongkong/China, ein Tochterunternehmen der COSCO SHIPPING Ports Limited, Hongkong/China (CSP), haben am 19. Juni 2023 einen Anteilsveräußerungsvertrag über eine Minderheitsbeteiligung in Höhe von 24,99 % an der HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg (CTT), einer bislang 100-prozentigen Tochtergesellschaft der HHLA AG, unterzeichnet. Der Veräußerungszeitpunkt ist der 20. Juni 2023. Weitere Hinweise auch im Abschnitt [Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis](#).

Für die HHLA PLT Italy S.r.l., Triest/Italien (PLT), bestand bis zum 17. Juni 2023 die Option zum Ausbau der vorhandenen Infrastruktur. Damit einhergehend bestand für die HHLA die Möglichkeit, ihre Beteiligung durch Übernahme von Anteilen der Altgesellschafter zu einem festgelegten Kaufpreis in Verbindung mit weiteren Kapitalerhöhungen sukzessive aufzustocken. Der Aufsichtsrat der HHLA AG hatte der Inanspruchnahme dieser Option am 21. März 2023 zuge-

stimmt. Die verbindliche Mitteilung über die Inanspruchnahme dieser Option war bis zum Ablauf des Optionszeitraums nicht erfolgt. Am 31. Juli 2023 wurde – neben der oben genannten Vereinbarung zur Übernahme weiterer Anteile an der PLT von den Altgesellschaftern – ein Anteils- und Übertragungsvertrag zur Übernahme von Anteilen an der Gesellschaft Logistica Giuliana S.r.l., Triest/Italien (LG), durch die PLT gezeichnet. Mit Erwerbszeitpunkt dieser Anteile vom 14. Dezember 2023 wurde die Erstkonsolidierung der Gesellschaft vorgenommen. In diesem Zuge erhöhte sich der Anteil der HHLA International GmbH, Hamburg (HIG), an der PLT von 50,01 auf 75,00 %. Die Gesellschaft LG ist dem Segment Container zugeordnet und wurde zum 31. Dezember 2023 in den Konsolidierungskreis der HHLA aufgenommen. Weitere Hinweise auch im Abschnitt [Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis](#). Durch weitere Optionen besteht für die HHLA die Möglichkeit, ihre Beteiligung durch Übernahme der restlichen Anteile der Altgesellschafter aufzustocken.

Am 13. September 2023 hat die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE (die „Bieterin“), eine 100%-ige mittelbare Tochtergesellschaft der MSC Mediterranean Shipping Company S.A., Schweiz (MSC), der HHLA ihre Entscheidung zur Abgabe eines freiwilligen öffentlichen Übernahmeangebots in Bezug auf die A-Aktien mitgeteilt. Die A-Aktien wurden zu diesem Zeitpunkt zu 69,3 % (entsprechend 50.215.336 A-Aktien) von der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) gehalten bzw. befanden sich zu 30,7 % (entsprechend 22.299.602 A-Aktien) im Streubesitz. Das Übernahmeangebot erfolgte in Form eines Barangebots gegen Zahlung einer Gegenleistung von 16,75 € in bar je A-Aktie an die Anteilseigner der HHLA. Die Bieterin hat in dem Zusammenhang mitgeteilt, dass MSC und die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) mit dem Übernahmeangebot am 13. September 2023 eine verbindliche Vereinbarung abgeschlossen haben, welche die grundlegenden Parameter und Bedingungen des Übernahmeangebots sowie die gemeinsamen Absichten und Übereinkünfte der Parteien im Hinblick auf die Gesellschaft regelt.

Darüber hinaus wurde am 5. November 2023 ein verbindlicher Vorvertrag über eine Zusammenschlussvereinbarung (sog. Business Combination Agreement) zwischen der HHLA, der Bieterin und deren damaliger Alleingesellschafterin SAS Shipping Agencies Services Sàrl (SAS) sowie der HGV abgeschlossen, die das gemeinsame Verständnis über wesentliche Bereiche zur langfristigen Absicherung der HHLA und ihres Geschäftsmodells niederlegt und wesentliche Zusagen an die HHLA enthält.

In einer gemeinsamen begründeten Stellungnahme gemäß § 27 Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz (WpÜG) zum Übernahmeangebot empfahlen der Vorstand und der Aufsichtsrat der HHLA am 6. November 2023 den Aktionären, das Angebot anzunehmen.

Am 12. Dezember 2023 wurde veröffentlicht, dass bis zum Ende der verlängerten Annahmefrist am 7. Dezember 2023 der Bieterin 9,7 % der im Streubesitz befindlichen A-Aktien angedient wurden. Zum 31. Dezember 2023 hielt die Bieterin zudem am Markt erworbene Aktien in Höhe von 12,4 % des Grundkapitals der HHLA.

Der Inanspruchnahme von Umschlag- und Transportleistungen gehen aufgrund der branchenüblich hohen Anforderungen an die Flexibilität in der Regel keine mehrmonatigen Bestellungen oder Garantien voraus. Daher stellen Auftragsbestand und Auftragsentwicklung entgegen ihrer Bedeutung für andere Branchen keine Berichtsgrößen dar.

Der Konzernabschluss 2023 wurde nach den in der Europäischen Union anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee (IFRIC) erstellt. Der Konzernlagebericht wurde unter Berücksichtigung der Anforderungen des Deutschen Rechnungslegungsstandards Nr. 20 (DRS 20) aufgestellt.

Ertragslage

Im Jahr 2023 war die Entwicklung der **Leistungsdaten** der HHLA rückläufig. Beim Containerumschlag vollzog sich ein Rückgang um 7,5 % gegenüber dem Vorjahr auf 5.917 Tsd. TEU (im Vorjahr: 6.396 Tsd. TEU). Bei den drei Hamburger Terminals betrug der Rückgang 6,3 %. Dies hing vor allem mit dem Rückgang der Volumen des Fahrtgebiets Fernost, insbesondere China, sowie den stark unter dem Vorjahr liegenden Zubringerverkehren (Feeder) zusammen. Bei den internationalen Terminals war aufgrund der kriegsbedingten Einstellung des seeseitigen Umschlags am Terminal in Odessa Ende Februar 2022 ein starker Rückgang zu verzeichnen. Auch das Transportvolumen verringerte sich um 5,4 % auf 1.602 Tsd. TEU gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 1.694 Tsd. TEU). Die Straßentransporte wiesen im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls einen starken Rückgang auf. Vom moderaten Rückgang der Bahnverkehre waren alle wesentlichen Relationen betroffen, insbesondere die polnischen Verkehre.

Auch bei den **Umsatzerlösen** des HHLA-Konzerns war ein Rückgang im Berichtszeitraum um 8,3 % auf 1.446,8 Mio. € (im Vorjahr: 1.578,4 Mio. €) zu verzeichnen. Ursächlich hierfür war neben der geringeren Menge im Containerumschlag der Rückgang der Lagergelderlöse an den Hamburger Containerterminals, die im Vorjahr durch die gestörten Lieferketten begünstigt wurden. Eine mit dem HHLA-Konzern nahezu übereinstimmende Entwicklung zeigte sich im börsennotierten Teilkonzern Hafelogistik, der mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik einen Umsatzrückgang um 8,6 % auf 1.408,9 Mio. € verzeichnete (im Vorjahr: 1.542,3 Mio. €). Im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien gab es einen Anstieg der Umsatzerlöse um 5,3 % auf 46,5 Mio. € (im Vorjahr: 44,1 Mio. €). Der Teilkonzern Immobilien trug damit 2,6 % zum Konzernumsatz bei.

Die **Bestandsveränderungen** betragen im abgelaufenen Jahr 0,5 Mio. € (im Vorjahr: 3,3 Mio. €). Die **aktivierten Eigenleistungen** erhöhten sich auf 6,6 Mio. € (im Vorjahr: 6,1 Mio. €).

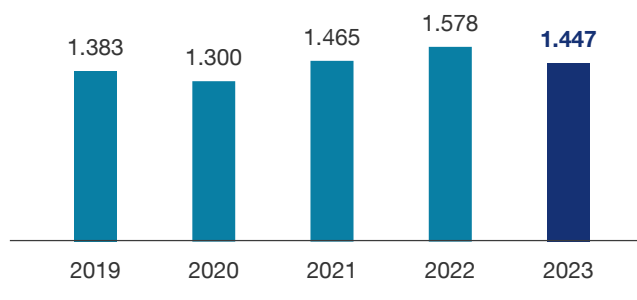
Die **sonstigen betrieblichen Erträge** erhöhten sich um 58,7 % auf 73,6 Mio. € (im Vorjahr: 46,4 Mio. €). Darin enthalten sind u.a. Erträge aus dem Verkauf einer Gewerbeimmobilie.

Bei den **operativen Aufwendungen** war eine geringfügige Erhöhung um 0,3 % auf 1.418,1 Mio. € (im Vorjahr: 1.413,8 Mio. €) zu verzeichnen. Ursächlich war der deutliche Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Einem leichten Rückgang im Personalaufwand stand ein leichter Anstieg der Abschreibungen gegenüber.

Der **Materialaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 0,1 % auf 485,1 Mio. € (im Vorjahr: 484,6 Mio. €). Der deutliche Anstieg der Materialaufwandsquote auf

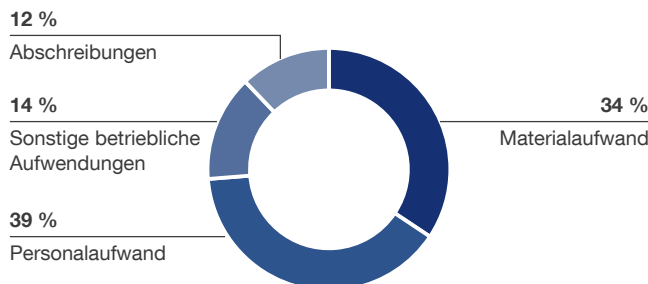
Umsatzerlöse

in Mio. €



Aufwandsstruktur

Operative Aufwendungen 2023: 1.418 Mio. €



33,5 % (im Vorjahr: 30,7 %) hing u.a. mit den höheren Stromaufwendungen in den Bahnverkehren zusammen.

Der **Personalaufwand** ging um 2,4 % auf 556,7 Mio. € (im Vorjahr: 570,5 Mio. €) zurück. Ursächlich war ein verringerter Personaleinsatz aufgrund des geringeren Containerumschlags sowie eine Teilauflösung der Restrukturierungsrückstellung im Segment Container. Die Personalaufwandsquote erhöhte sich auf 38,5 % (im Vorjahr: 36,1 %). Neben den Tarifierhöhungen wirkte sich insbesondere die Geschäftsausweitung bei den Bahnverkehren aus.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stiegen im Berichtsjahr um 8,3 % auf 197,9 Mio. € (im Vorjahr: 182,8 Mio. €) an. Ursächlich waren ein erhöhter Beratungsaufwand sowie höhere Instandhaltungsaufwendungen für einen Hamburger Containerterminal und die Speicherstadtimmobilien. Das Verhältnis zum erwirtschafteten Umsatz beträgt 13,7 % (im Vorjahr: 11,6 %).

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen ging **das Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** um 27,4 % auf 287,8 Mio. € (im Vorjahr: 396,3 Mio. €) zurück. Die EBITDA-Marge verringerte sich auf 19,9 % (im Vorjahr: 25,1 %).

Der **Abschreibungsaufwand** stieg mit 178,4 Mio. € leicht um 1,5 % gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 175,9 Mio. €) als Folge der Inbetriebnahme von neuen Mehrsystemlokomotiven sowie des Abschlusses einer Projektentwicklung im Immobilienbereich.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** reduzierte sich im laufenden Jahr um 50,4 % auf 109,4 Mio. € (im Vorjahr: 220,4 Mio. €). Grund hierfür war im Wesentlichen der Rückgang bei den Leistungsdaten sowie die Normalisierung der Lagergelderlöse an den Hamburger Containerterminals. Die EBIT-Marge ging mit 7,6 % (im Vorjahr: 14,0 %) gegenüber dem Vorjahr stark zurück. Der Teilkonzern Hafenlogistik verzeichnete einen EBIT-Rückgang um 53,9 % auf 92,9 Mio. € (im Vorjahr: 201,6 Mio. €). Er erwirtschaftete damit im Berichtsjahr 84,9 % (im Vorjahr: 91,5 %) des operativen Konzernergebnisses. Das EBIT im Teilkonzern Immobilien verringerte sich um 12,5 % auf 16,1 Mio. € (im Vorjahr: 18,4 Mio. €). Hier wurden 15,1 % (im Vorjahr: 8,5 %) des operativen Konzernergebnisses erwirtschaftet.

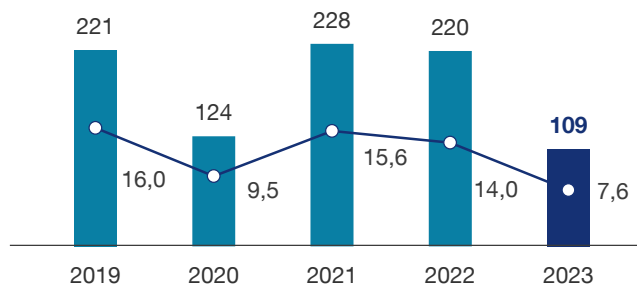
Der **Nettoaufwand aus dem Finanzergebnis** erhöhte sich um 19,4 Mio. € bzw. 73,9 % auf 45,6 Mio. € (im Vorjahr: 26,2 Mio. €). Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus zinsatzinduzierten Anpassungen für Pensionsverpflichtungen und sonstige Rückstellungen sowie erhöhten Zinsaufwendungen an Kreditinstitute.

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns lag mit 33,6 % oberhalb des Vorjahres (im Vorjahr: 31,5 %).

Der Anteil der Aktionäre des Mutterunternehmens am **Konzernjahresüberschuss** reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 78,5 % auf 20,0 Mio. € (im Vorjahr: 92,7 Mio. €). Der nicht beherrschende Anteil betrug im Geschäftsjahr 2023 22,4 Mio. € (im Vorjahr: 40,4 Mio. €). Das **Ergebnis je Aktie** reduzierte sich um 78,5 % auf 0,27 € (im Vorjahr: 1,23 €). Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erzielte hierbei ein um 89,4 % niedrigeres Ergebnis je Aktie von

Betriebsergebnis (EBIT)

in Mio. €, EBIT-Marge in %



0,12 € (im Vorjahr: 1,13 €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien lag mit einem Ergebnis je Aktie von 4,17 € über dem Vorjahr (im Vorjahr: 3,93 €). Wie im Vorjahr gab es auch 2023 keinen Unterschied zwischen unverwässertem und verwässertem Ergebnis je Aktie.

Die **Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE)** verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 5,1 Prozentpunkte auf 4,6 % (im Vorjahr: 9,7 %). [Steuerung und Wertmanagement](#)

Die **Gewinnverwendung** der HHLA orientiert sich an der Ergebnisentwicklung des HHLA-Konzerns im abgelaufenen Geschäftsjahr. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 13. Juni 2024 auf dieser Basis vorschlagen, je dividendenberechtigte **börsennotierte A-Aktie** eine Bardividende in Höhe von 0,08 € auszuschütten. Die Zustimmung der Hauptversammlung vorausgesetzt, beliefe sich der Ausschüttungsbetrag für die A-Aktien damit auf 5,8 Mio. € (im Vorjahr: 54,4 Mio. €). Für die **nicht börsennotierten S-Aktien** werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung eine Bardividende in Höhe von 2,20 € vorschlagen (im Vorjahr: 2,20 €). Der Ausschüttungsbetrag der S-Aktien würde damit 5,9 Mio. € betragen (im Vorjahr: 5,9 Mio. €).

Finanz- und Vermögenslage

Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns hat sich zum 31. Dezember 2023 gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 239,3 Mio. € auf 3.010,2 Mio. € erhöht.

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	2.491,6	2.278,4
Kurzfristiges Vermögen	518,6	492,5
	3.010,2	2.770,9
Passiva		
Eigenkapital	807,3	873,3
Langfristige Schulden	1.789,8	1.571,9
Kurzfristige Schulden	413,1	325,7
	3.010,2	2.770,9

Auf der Aktivseite der Bilanz erhöhten sich die **langfristigen Vermögenswerte** um 213,2 Mio. € auf 2.491,6 Mio. € (im Vorjahr: 2.278,4 Mio. €). Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte sowohl durch die Erstkonsolidierung der neuen Gesellschaften als auch investitionsbedingt (reduziert um planmäßige Abschreibungen). Außerdem erhöhten sich die latenten Steueransprüche um 25,8 Mio. € auf 99,9 Mio. € (im Vorjahr: 74,1 Mio. €).

Das **kurzfristige Vermögen** erhöhte sich um 26,0 Mio. € auf 518,6 Mio. € (im Vorjahr: 492,5 Mio. €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen um 81,1 Mio. € auf 197,5 Mio. € (im Vorjahr: 116,4 Mio. €) und der Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern. Gegenläufig wirkte ein Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 41,5 Mio. € auf 164,6 Mio. € (im Vorjahr: 206,1 Mio. €) und der Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen.

Auf der Passivseite hat sich das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2022 um 66,0 Mio. € auf 807,3 Mio. € reduziert (im Vorjahr: 873,3 Mio. €). Vermindernd wirkten im Wesentlichen die Ausschüttung der Dividenden sowie die Umgliederung der möglichen Verpflichtung aus einer Put-Option in die finanziellen Verbindlichkeiten. Gegenläufig wirkten im Wesentlichen die Veräußerung eines Minderheitsanteils an einem vollkonsolidierten Unternehmen sowie das positive Ergebnis der Berichtsperiode in Höhe von 42,4 Mio. €. Die Eigenkapitalquote reduzierte sich auf 26,8 % (im Vorjahr: 31,5 %).

Die **langfristigen Schulden** erhöhten sich um 218,0 Mio. € auf 1.789,8 Mio. € (im Vorjahr: 1.571,9 Mio. €). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Erhöhung der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 240,5 Mio. €, zurückzuführen. Weitere Veränderungen innerhalb der langfristigen Schulden hoben sich gegenseitig auf.

Der Anstieg der **kurzfristigen Schulden** um 87,3 Mio. € auf 413,1 Mio. € (im Vorjahr: 325,7 Mio. €) resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen um 41,3 Mio. € auf 91,3 Mio. € (im Vorjahr: 50,0 Mio. €) sowie der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 34,1 Mio. € auf 115,5 Mio. € (im Vorjahr: 81,4 Mio. €).

Investitionsanalyse

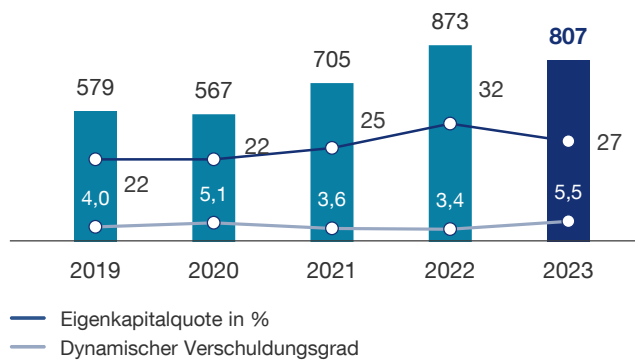
Das **Investitionsvolumen** lag im Geschäftsjahr 2023 bei 314,0 Mio. € (im Vorjahr: 203,1 Mio. €). Hierin sind nicht unmittelbar zahlungswirksame Zugänge aus Nutzungsrechten (Miete und Leasing) in Höhe von 32,7 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 18,8 Mio. €). Der Schwerpunkt der Investitionen lag auf dem Ausbau der Hamburger Containerterminals und der Erweiterung der intermodalen Umschlag- und Transportkapazitäten. Die Finanzierung der Investitionsprojekte wurde sowohl aus operativem Cashflow als auch aus dem Cashflow aus Finanzierungstätigkeit abgedeckt.

Von den getätigten Investitionen entfielen 276,9 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 168,0 Mio. €), 18,6 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 13,6 Mio. €) und 18,5 Mio. € auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (im Vorjahr: 21,5 Mio. €).

Im **Segment Container** wurden Investitionen im Gesamtwert von 184,5 Mio. € getätigt (im Vorjahr: 80,4 Mio. €). Ohne konzerninterne Übertragungen von Anlagevermögen belief sich der Wert auf 174,6 Mio. €. Investiert wurde vor allem in die Beschaffung von Umschlaggeräten und in Lagerkapazitäten auf den Hamburger Containerterminals. Das Investitionsvolumen im **Segment Intermodal** betrug 44,1 Mio. € (im Vorjahr: 82,6 Mio. €). Dabei investierte hauptsächlich die METRANS insbesondere in die Entwicklung von bestehenden und neuen Inlandterminals. Die Investitionssumme im **Segment Logistik** belief sich inklusive konzerninterner Übertragungen von Anlagevermögen auf 122,3 Mio. € (im Vorjahr: 14,1 Mio. €). Ohne diese Übertragungen beliefen sich die Investitionen auf 65,7 Mio. € und betrafen im Wesentlichen die Anschaffung von Containertragwagen und Lokomotiven bei der neugegründeten Leasinggesellschaft für den intermodalen Bereich. Im Pro-forma-Segment **Holding/Übrige** wurden insgesamt 8,4 Mio. € für Investitionen aufgewendet (im Vorjahr: 4,1 Mio. €). Im **Segment Immobilien** betrug die

Eigenkapital

in Mio. €



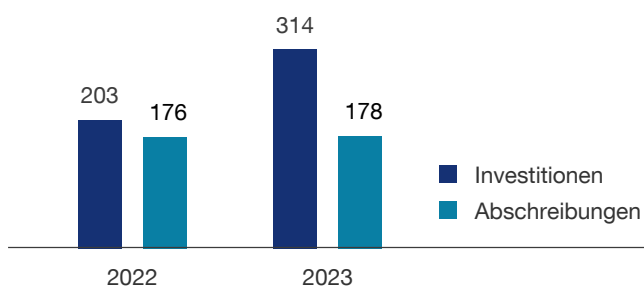
Investitionen insgesamt 21,2 Mio. € (im Vorjahr: 22,7 Mio. €). Investiert wurde überwiegend in die Entwicklung der Speicherstadt.

Der Treiber für die Investitionen im Segment Container lag in der Produktivitätssteigerung auf bestehenden Terminalflächen durch den Einsatz modernster Umschlagtechnologie sowie im bedarfsgerechten Ausbau der Liegeplätze gemäß der Schiffsgrößenentwicklung. Im Segment Intermodal zielten die Investitionen insbesondere darauf ab, die Leistungsfähigkeit und Reichweite der Hinterlandverbindungen weiter zu steigern.

Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten bestanden zum Geschäftsjahresende für offene Bestellungen in Höhe von 306,1 Mio. € (im Vorjahr: 225,0 Mio. €). Darin enthalten waren 223,9 Mio. € für Aktivierungen im Sachanlagevermögen (im Vorjahr: 155,6 Mio. €).

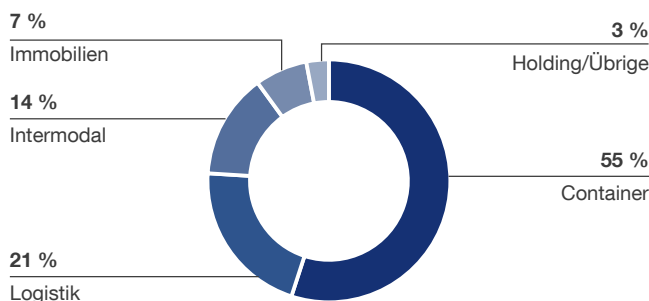
Investitionen und Abschreibungen

in Mio. €



Investitionen nach Segmenten

Investitionsvolumen 2023: 314 Mio. €



Liquiditätsanalyse

Liquiditätsanalyse

in Mio. €

	2023	2022
Finanzmittelfonds am 01.01.	171,5	173,0
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	224,4	279,3
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 251,5	- 152,6
Free Cashflow	- 27,1	126,7
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	97,7	- 127,9
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	70,6	- 1,2
Währungskursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	0,2	- 0,3
Finanzmittelfonds am 31.12.	242,3	171,5
Kurzfristige Einlagen	0	20,0
Verfügbare Liquidität	242,3	191,5

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** von 224,4 Mio. € (im Vorjahr: 279,3 Mio. €) setzte sich im Berichtsjahr im Wesentlichen aus dem Ergebnis vor Zinsen und Steuern in Höhe von 109,4 Mio. € (im Vorjahr: 220,4 Mio. €), den Ab- bzw. Zuschreibungen auf nicht finanzielle Vermögenswerte mit 178,4 Mio. € (im Vorjahr: 175,9 Mio. €) sowie der Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und anderer Aktiva mit 50,6 Mio. € (im Vorjahr: Zunahme mit 23,1 Mio. €) zusammen. Gegenläufig wirkten im Wesentlichen niedrigere Ertragsteuerzahlungen in Höhe von 55,9 Mio. € (im Vorjahr: 73,1 Mio. €).

Aus **Investitionstätigkeit** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 251,5 Mio. € (im Vorjahr: 152,6 Mio. €). Dieser resultierte mit 258,4 Mio. € (im Vorjahr: 165,5 Mio. €) überwiegend aus Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien.

Der **Free Cashflow** als Summe der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit reduzierte sich auf - 27,1 Mio. € (im Vorjahr: 126,7 Mio. €).

Der **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** betrug im Berichtszeitraum 97,7 Mio. € (im Vorjahr: - 127,9 Mio. €) und ergab sich im Wesentlichen aus neu aufgenommenen Finanzkrediten in Höhe von 248,5 Mio. € (im Vorjahr: 67,3 Mio. €) sowie den Einzahlungen aus Minderungen des Anteils an vollkonsolidierten Unternehmen. Gegenläufig wirkten die gezahlten Dividenden und Ausgleichsverpflichtungen gegenüber Aktionären des Mutterunternehmens in Höhe von 60,3 Mio. € (im Vorjahr: 60,1 Mio. €) bzw. gegenüber nicht beherrschenden Anteilshabern in Höhe von 43,9 Mio. € (im Vorjahr: 35,2 Mio. €) sowie die Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 51,2 Mio. € (im Vorjahr: 49,4 Mio. €).

Der HHLA-Konzern verfügte zum Jahresende 2023 über ausreichend Liquidität. Im Verlauf des Geschäftsjahres traten keine Liquiditätsengpässe auf. Der **Finanzmittelfonds** betrug per 31. Dezember 2023 insgesamt 242,3 Mio. € (zum 31. Dezember 2022: 171,5 Mio. €) und entsprach der verfügbaren **Liquidität** zum Bilanzstichtag (zum 31. Dezember 2022: 191,5 Mio. €). Die verfügbare Liquidität zum 31. Dezember 2023 bestand aus Cash-Pool-Forderungen gegenüber der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH in Höhe von 44,8 Mio. € (zum 31. Dezember 2022: 75,1 Mio. €) sowie aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten und kurzfristigen Einlagen in Höhe von 197,5 Mio. € (zum 31. Dezember 2022: 116,4 Mio. €).

Finanzierungsanalyse

Das Finanzmanagement des HHLA-Konzerns wird zentral gesteuert und folgt dem übergeordneten Ziel, die finanzielle Stabilität und Flexibilität des Konzerns nachhaltig zu gewährleisten. Durch das Konzern-Clearing werden die finanziellen Ressourcen des Konzerns gebündelt, das Zinsergebnis optimiert und die Abhängigkeit von externen Finanzierungsquellen wesentlich reduziert. Derivative Finanzinstrumente können zur Reduzierung des Zinsänderungsrisikos sowie in geringem Umfang zur Reduzierung des Währungs- sowie Rohstoffpreissrisikos eingesetzt werden.

Das Geschäftsmodell der HHLA ist von einem großen Anteil an Sachanlagevermögen mit langen Nutzungsdauern geprägt. Daher setzt die HHLA zur fristenkongruenten Finanzierung insbesondere mittel- und langfristige Darlehen sowie Leasingverhältnisse ein. Darüber hinaus stehen Pensionsrückstellungen für die langfristige Innenfinanzierung zur Verfügung.

Zum Berichtsstichtag lagen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit 559,6 Mio. € oberhalb des Werts des Vorjahres von 354,8 Mio. €. Der Konzern nahm im Geschäftsjahr 2023 Finanzierungen in Höhe von 248,5 Mio. € (im Vorjahr: 67,3 Mio. €) in Anspruch. Die im Berichtsjahr erfolgten Tilgungen lagen bei 34,2 Mio. € (im Vorjahr: 50,0 Mio. €). Aufgrund eines diversifizierten Fälligkeitsprofils der Darlehen und einer stabilen Liquiditätsbasis bestand kein wesentlicher Refinanzierungsbedarf. Die zusätzlichen Kreditaufnahmen dienten im Wesentlichen der Finanzierung der Investitionstätigkeiten.

Die Darlehensverbindlichkeiten sind zum Bilanzstichtag fast ausschließlich in Euro abgeschlossen. Im Rahmen der Fremdfinanzierung bestanden für einzelne Konzerngesellschaften Kreditauflagen (Covenants), die an bilanzielle Kennzahlen gebunden sind. Im Wesentlichen handelt

es sich dabei um die Erfüllung einer Mindesteigenkapitalquote bzw. um die Einhaltung eines maximalen Verschuldungsgrades. Covenants bestanden bei etwa 23 % der Bankdarlehen. Im Berichtsjahr wurden die Kreditauflagen zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt.

Zum Bilanzstichtag weist die HHLA langfristige **Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen** in Höhe von 396,4 Mio. € aus (im Vorjahr: 431,4 Mio. €), die im Wesentlichen aus der Passivierung der Leasingverbindlichkeit gegenüber der Hamburg Port Authority (HPA) resultieren.

Die **Leasingverhältnisse** basieren in erster Linie auf langfristigen Verträgen des HHLA-Konzerns mit der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. der HPA über die Anmietung von Flächen und Kai-mauern im Hamburger Hafen sowie in der Speicherstadt.

Die im Wesentlichen bei der Holding zentral gehaltenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen beliefen sich zum Berichtsstichtag auf insgesamt 197,5 Mio. € (im Vorjahr: 116,4 Mio. €). Sie sind in Sichteinlagen und Tages- sowie kurzfristigen Termingeldern hauptsächlich bei inländischen Kreditinstituten mit ausgewiesener hoher Bonitätseinstufung angelegt. Der Konzern verfügte zum Bilanzstichtag über nicht genutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 173,7 Mio. € (im Vorjahr: 171,3 Mio. €). Der Ausnutzungsgrad dieser Kreditfazilitäten beträgt 20,1 %. Im Geschäftsjahr wurde ein Konsortialkredit als Betriebsmittelkreditlinie über 200,0 Mio. € abgeschlossen, von der zum Bilanzstichtag 164,0 Mio. € nicht in Anspruch genommen waren. Im Vorjahr nicht genutzte Kreditfazilitäten wurden im Geschäftsjahr in Höhe von 160,0 Mio. € in Anspruch genommen. Vom gesamten Zahlungsmittelbestand unterlagen zum Berichtsstichtag 0,5 Mio. € (im Vorjahr: 0,3 Mio. €) Devisenausfuhrbeschränkungen in der Ukraine.

Da der HHLA auch außerhalb des Kapitalmarkts zahlreiche Möglichkeiten der Fremdfinanzierung zur Verfügung stehen, sieht der Konzern für ein externes Rating derzeit keinen Bedarf. Vielmehr wird durch umfassende Information bestehender und potenzieller Kreditgeber sichergestellt, dass diese zu angemessenen internen Bonitätseinstufungen kommen können. Darüber hinaus wurde die Notenbankfähigkeit durch die Deutsche Bundesbank erneut bestätigt.

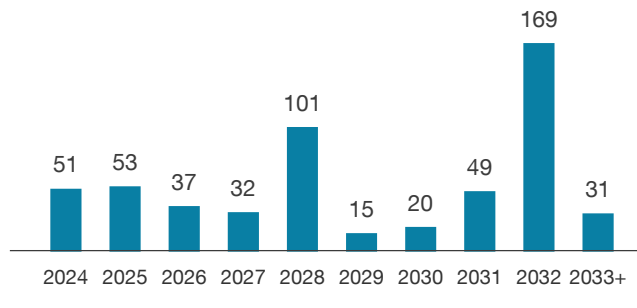
Der Umfang öffentlicher Fördermittel, die vereinzelt für Entwicklungsprojekte gewährt werden und spezifischen Förderbedingungen unterliegen, ist auf Konzernebene als nachrangig einzu-stufen.

Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis

Mit Anteilskauf- und Übertragungsvertrag vom 22. Dezember 2022 erwarb die HHLA Next GmbH, Hamburg, 51,0 % der Anteile an der Survey Compass GmbH, Treben. Gegenstand des Unternehmens sind die Bereitstellung von Inhalten im Internet, die Überlassung von Soft- und Hardware sowie die Beratung im Logistik- und Transportgewerbe (mit Schwerpunkt in den Bereichen Bahn, Schiff, Flugzeug und Lkw sowie in mit diesen verbundenen Gewerben). Der Vollzug der Transaktion (entspricht dem Erwerbszeitpunkt) war an verschiedene

Fälligkeit der Bankdarlehen

nach Jahren in Mio. €



Voraussetzungen gebunden und erfolgte am 17. Januar 2023. Die Erstkonsolidierung der Gesellschaft erfolgte zum Erwerbszeitpunkt. Die Aufnahme der Gesellschaft in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte zum 31. März 2023.

Mit Anteils- und Übertragungsvertrag vom 2. März 2023 erwarb die Tochtergesellschaft METRANS a.s., Prag/Tschechien, 51,0 % der Anteile an der Adria Rail d.o.o., Rijeka/Kroatien. Diese Gesellschaft hat zwei Tochtergesellschaften (Adria Rail operator d.o.o., Rijeka/Kroatien, und DRUŠTVO ZA INTERMODALNI PREVOZ I USLUGE ADRIA RAIL DOO INDIJA, Indija/Serbien; jeweils mit einem Anteil von 100 %). Der Gegenstand des Unternehmens ist die Ausführung von Speditions- und Vermittlungsdienstleistungen mit täglich pendelndem Zugverkehr zwischen dem Hafen von Rijeka und Serbien. Der Vollzug der Transaktion (entspricht dem Erwerbszeitpunkt) erfolgte am 2. März 2023. Die Erstkonsolidierung der Gesellschaft erfolgte zum Erwerbszeitpunkt. Die Aufnahme der Gesellschaft in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte zum 31. März 2023.

Aufgrund der Geschäftsentwicklung der Gesellschaft DRUŠTVO ZA INTERMODALNI PREVOZ I USLUGE ADRIA RAIL DOO INDIJA, Indija/Serbien, im vierten Quartal 2023 erfolgte die Aufnahme in den Konsolidierungskreis der HHLA zum 31. Dezember 2023.

Die im Geschäftsjahr 2022 neu gegründete Gesellschaft METRANS Rail sp. z.o.o., Gadki/Polen, wurde zum 31. März 2023 erstmals als vollkonsolidiertes Unternehmen in den Konsolidierungskreis der HHLA aufgenommen.

Die Gesellschaft HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg (CTA), an der die HHLA AG 74,9 % der Anteile hält, hat sämtliche Anteile an der SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg (SCA), mit Wirkung zum 1. Januar 2023 auf die HHLA AG übertragen. Der Anteil am Kapital der SCA erhöhte sich somit von indirekt 74,9 auf direkt 100 %.

Der Veräußerungszeitpunkt des am 19. Juni 2023 zwischen der HHLA AG und Grand Dragon Investment Enterprise Limited, Hongkong/China, einem Tochterunternehmen der COSCO SHIPPING Ports Limited, Hongkong/China (CSP), geschlossenen Anteilsveräußerungsvertrages über eine Minderheitsbeteiligung in Höhe von 24,99 % an der HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg (CTT), ist der 20. Juni 2023. Diese Änderung des Anteils des HHLA-Konzerns an einem Tochterunternehmen wird als erfolgsneutrale Eigenkapitaltransaktion bilanziert, da sie nicht zu einem Verlust der Beherrschung führt. Die Kosten dieser Eigenkapitaltransaktion sind ebenfalls erfolgsneutral als Abzug von der Kapitalrücklage zu bilanzieren.

Mit Anteilskauf- und Übertragungsvertrag vom 31. Juli 2023 erwarb die HHLA PLT Italy S.r.l., Triest/Italien (PLT), 100,0 % der Anteile an der Logistica Giuliana S.r.l., Triest/Italien. Der Gegenstand des Unternehmens ist die Geschäftstätigkeit als Hafenunternehmen, welcher im Wesentlichen den land- und seeseitigen Umschlag, die Lagerung von Gütern sowie die Erbringung sonstiger verbundener hafenlogistischer Dienstleistungen umfasst. Der Vollzug der Transaktion (entspricht dem Erwerbszeitpunkt) war an verschiedene Voraussetzungen gebunden und erfolgte am 14. Dezember 2023. In diesem Zuge erhöhte sich der Anteil der HHLA International GmbH, Hamburg (HIG), an der PLT von 50,01 auf 75,00 %. Die Erstkonsolidierung der Gesellschaft erfolgte zum Erwerbszeitpunkt. Die Aufnahme der Gesellschaft in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte zum 31. Dezember 2023.

Darüber hinaus gab es im Geschäftsjahr 2023 keine wesentlichen Erwerbe, Veränderungen von Anteilen an Tochterunternehmen oder Änderungen im Konsolidierungskreis. Für nach dem Bilanzstichtag getätigte Unternehmenskäufe siehe [Nachtragsbericht](#).

Segmententwicklung

Segment Container

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2023	2022	Veränderung
Umsatzerlöse	708,8	864,2	- 18,0 %
EBITDA	146,6	257,1	- 43,0 %
EBITDA-Marge in %	20,7	29,7	- 9,0 PP
EBIT	47,2	157,3	- 70,0 %
EBIT-Marge in %	6,7	18,2	- 11,5 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	5.917	6.396	- 7,5 %

Im Berichtsjahr 2023 ging der **Containerumschlag** an den **Containerterminals der HHLA** im Vergleich zum Vorjahr insgesamt deutlich um 7,5 % auf 5.917 Tsd. Standardcontainer (TEU) zurück (im Vorjahr: 6.396 Tsd. TEU).

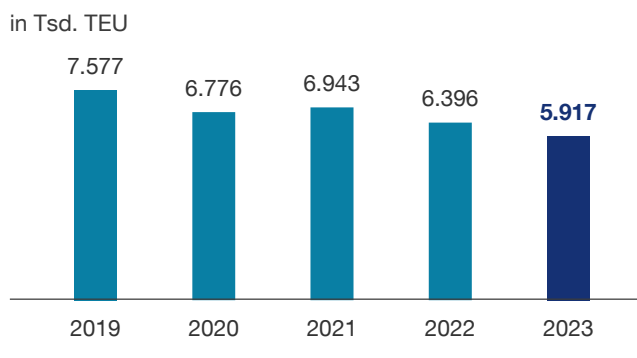
Dabei lag das Umschlagvolumen an den **Hamburger Containerterminals** mit 5.687 Tsd. TEU um 6,3 % unter dem Vorjahresvergleichswert (im Vorjahr: 6.071 Tsd. TEU). Haupttreiber für diese Entwicklung war der Rückgang der Volumen des Fahrtgebiets Fernost, insbesondere China.

Positive Impulse aus dem nordamerikanischen Ladungsaufkommen sowie der Umschlagmengen des Mittleren und Nahen Ostens konnten diesen nur teilweise kompensieren. Bei den Zubringerverkehren (Feeder) lag die Mengenentwicklung ebenfalls stark unter dem Vorjahr. Neben den reduzierten schwedischen und polnischen Verkehren fielen zusätzlich sanktionsbedingt die Russlandmengen aus. Positiv hingegen entwickelten sich die finnischen und litauischen Ladungsmengen. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag lag mit 18,6 % unter dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 19,8 %).

Die **internationalen Containerterminals** verzeichneten einen starken Rückgang im Umschlagvolumen von 29,1 % auf 231 Tsd. TEU (im Vorjahr: 326 Tsd. TEU). Ursache hierfür war insbesondere der signifikante Rückgang der Ladungsmengen am Container Terminal Odessa (CTO), nachdem dort seit Ende Februar 2022 der seeseitige Umschlag infolge des russischen Angriffskriegs auf behördliche Anweisung eingestellt werden musste. Lediglich Getreideschiffe, die unter der „Schwarzmeer-Getreide-Initiative“ fuhren, wurden dort zeitweise abgefertigt. Zudem blieben 2023 im Vergleich zum Vorjahr zusätzliche Anläufe am Containerterminal TK Estonia als Alternative zu russischen Häfen aus. Der merkliche Anstieg der Umschlagmengen am Multifunktionsterminal HHLA PLT Italy konnte diesen Wegfall nicht kompensieren.

Die **Umsatzerlöse** des Segments gingen im Berichtszeitraum um 18,0 % auf 708,8 Mio. € zurück (im Vorjahr: 864,2 Mio. €). Grund hierfür war neben dem starken Mengenrückgang im Wesentlichen der Rückgang der Verweildauer umzuschlagender Container an den Hamburger Terminals, die sich im Vorjahr als Folge der gestörten Lieferketten steigernd auf die Lagergeldertlöse ausgewirkt hatte. Neben der behördlich angewiesenen Einstellung des Betriebs am CTO

Containerumschlag



belastete zudem die Verschiebung der HHLA-Personal-Service GmbH (HPSG) aus dem Proforma-Segment Holding/Übrige in das Segment Container die Umsatzentwicklung.

Die im Betriebsergebnis berücksichtigten betrieblichen Erträge und Aufwendungen, welche insgesamt als **EBIT-Kosten** definiert werden, gingen im Betrachtungszeitraum im Saldo deutlich um 6,4 % zurück. Dies resultierte vor allem aus dem volumenbedingt deutlich geringeren Personalaufwand, dem im Wesentlichen mengen- und energiepreisbedingt stark reduzierten Materialaufwand und der seit März des vergangenen Jahres durchgehenden Schließung des CTO. Zusätzlich stiegen die sonstigen betrieblichen Erträge durch die Auflösung sonstiger Schulden für Schiffsverspätungen im Jahr 2022 sowie weitere Erstattungen wie die Auflösung eines Maschinenbruchaggregats an den Hamburger Containerterminals. Die Aufwendungen für Fremdleistungen für Instandhaltungen sowie für Beratungen, Dienstleistungen und Versicherungen wurden deutlich reduziert. Erwähnenswerter Treiber waren dabei die seit März des abgelaufenen Jahres durchgeführten Maßnahmen zur Ergebnissicherung an den Containerterminals Altenwerder, Burchardkai und Tollerort. Die EBIT-Kosten des Terminals in Triest stiegen hingegen durch die zusätzlichen Ladungsmengen im Vergleich zum Vorjahr an. Ergebnisbelastend wirkte sich zudem die Integration der HHLA-Personal-Service GmbH in das Segment Container aus.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** reduzierte sich vor diesem Hintergrund um 70,0 % auf 47,2 Mio. € (im Vorjahr: 157,3 Mio. €). Die EBIT-Marge sank um 11,5 Prozentpunkte auf 6,7 % (im Vorjahr: 18,2 %).

Im Hinblick auf eine bessere Energie- und damit perspektivisch auch Kosteneffizienz führte die HHLA im Jahr 2023 ihre **Investitionen** in klimafreundliche Terminaltechnik fort. Am Container Terminal Altenwerder (CTA) schritt die Fertigung des ersten Lieferloses neuer Containerbrücken voran. Mit den neuen Containerbrücken soll das bereits hohe Automatisierungsniveau weiter ausgebaut werden. Die Elektrifizierung der Flotte automatischer Schwerlastfahrzeuge (AGVs) konnte abgeschlossen werden. Bestellt wurden außerdem zehn weitere batterieelektrische Zugmaschinen und die benötigte Energieversorgungsinfrastruktur. Diese Investition folgt der Nachhaltigkeitsstrategie der HHLA und unterstreicht die Vorreiterstellung von CTA als weltweit erstem zertifiziertem klimaneutralen Terminal. Der Container Terminal Burchardkai (CTB) trieb den Ausbau und die Inbetriebnahme zusätzlicher Automatikblöcke weiter voran und trug so ebenfalls zur Modernisierung und Effizienzsteigerung bei. Für den Container Terminal Tollerort (CTT) wurden acht Hybrid-Containerfahrzeuge als Ersatzinvestition übernommen, bislang wurden drei Altgeräte verschrottet. Die neuen Geräte weisen im Vergleich zu dieselbetriebenen Geräten deutlich reduzierte Verbrauchswerte aus. Darüber hinaus wurde zur weiterhin sicheren Lagerung von Gefahrgutcontainern das Gefahrgutlager erneuert. Die Arbeiten konnten Ende 2023 abgeschlossen werden.

Segment Intermodal

Wesentliche Kennzahlen

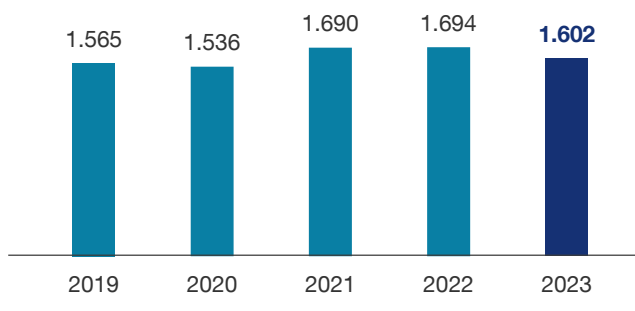
in Mio. €	2023	2022	Veränderung
Umsatzerlöse	620,5	595,4	4,2 %
EBITDA	124,8	143,9	- 13,3 %
EBITDA-Marge in %	20,1	24,2	- 4,1 PP
EBIT	72,9	95,3	- 23,6 %
EBIT-Marge in %	11,7	16,0	- 4,3 PP
Containertransport in Tsd. TEU	1.602	1.694	- 5,4 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafen hinterland verzeichneten die HHLA-Transportgesellschaften 2023 einen deutlichen Mengenrückgang. Der **Containertransport** ging insgesamt um 5,4 % auf 1.602 Tsd. Standardcontainer (TEU) zurück (im Vorjahr: 1.694 Tsd. TEU).

Die **Bahntransporte** verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,1 % auf 1.365 Tsd. TEU (im Vorjahr: 1.409 Tsd. TEU). Von dem Rückgang waren alle wesentlichen Relationen betroffen, insbesondere die polnischen Verkehre. Die **Straßentransporte** verzeichneten einen Rückgang um 16,9 % auf 226 Tsd. TEU (im Vorjahr: 285 Tsd. TEU). Insbesondere die weiter rückläufige Entwicklung der Transporte im Raum Hamburg war hierfür verantwortlich.

Containertransport

in Tsd. TEU



Die **Umsatzerlöse** lagen mit 620,5 Mio. € um 4,2 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 595,4 Mio. €) und entwickelten sich damit stark gegenläufig zur Transportmenge. Hintergrund hierfür war das bereits im Verlauf des Vorjahres gestiegene Niveau der Transporterlöse, das an die gestiegenen Kosten im Leistungseinkauf, insbesondere von Energie, angepasst werden konnte. Positiv auf die Umsatzerlöse wirkte sich zudem der gestiegene Bahnanteil am Gesamtaufkommen der HHLA-Intermodaltransporte von 83,2 % auf 85,2 % aus.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** belief sich im Mitteilungszeitraum auf 72,9 Mio. € (im Vorjahr: 95,3 Mio. €) und sank somit um 23,6 %. Die EBIT-Marge ging um 4,3 Prozentpunkte auf 11,7 % zurück (im Vorjahr: 16,0 %). Ursächlich für die rückläufige EBIT-Entwicklung war im Wesentlichen der Rückgang der Transportmenge. Daneben wirkten sich Tarifierhöhungen sowie die Geschäftsausweitung bei den Bahnverkehren belastend aus.

Die HHLA investierte im Geschäftsjahr weiter bedarfsgerecht in den Ausbau ihres Intermodalnetzwerkes. Die Mitte 2018 umgesetzte Senkung der Trassenpreise im deutschen Schienengüterverkehr unterstützt die Weiterentwicklung des intermodalen Leistungsspektrums. Mit der Inbetriebnahme von zehn neuen Mehrsystemlokomotiven im Laufe des Jahres 2023 verfügt die HHLA-Bahntochter METRANS über nunmehr rund 140 Rangier- und Streckenlokomotiven sowie über eine Flotte von knapp 3.900 Containertragwagen. Das Netzwerk besteht aus insgesamt 20 Terminals im Hinterland, von denen sieben als Hub-Terminals fungieren. [Konzern im Überblick/Geschäftstätigkeit](#)

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2023	2022	Veränderung
Umsatzerlöse	78,2	77,6	0,8 %
EBITDA	10,6	4,9	113,8 %
EBITDA-Marge in %	13,5	6,4	7,1 PP
EBIT	0,6	- 6,9	pos.
EBIT-Marge in %	0,7	- 8,8	pos.
Equity-Beteiligungsergebnis	4,1	4,2	- 2,2 %

In den Finanzkennzahlen des Segments Logistik sind die Geschäftsbereiche Fahrzeuglogistik, Beratung und digitale Dienstleistungen, eine Leasinggesellschaft für den intermodalen Bereich sowie Geschäftsaktivitäten enthalten, mit denen die HHLA neue Wachstumsfelder erschließen will. Die Ergebnisse von Massengut- und Fruchtlogistik werden im Equity-Beteiligungsergebnis erfasst.

Die **Umsatzerlöse** der konsolidierten Gesellschaften übertrafen im Geschäftsjahr 2023 mit 78,2 Mio. € den Vorjahreswert um 0,8 % (im Vorjahr: 77,6 Mio. €). Die im Vorjahreszeitraum noch nicht enthaltene Leasinggesellschaft konnte niedrigere Umsätze in der Fahrzeuglogistik sowie im Bereich Beratung und digitale Dienstleistungen überkompensieren.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** betrug 0,6 Mio. € (im Vorjahr: - 6,9 Mio. €). Das Vorjahr war insbesondere durch eine Wertminderung in Höhe von rund 4 Mio. € bei den Aktivitäten zur Erschließung neuer Wachstumsfelder belastet. Zur Ergebnisverbesserung trugen im Mitteilungszeitraum die Fahrzeuglogistik sowie die neu aufgenommene Leasinggesellschaft bei.

Das **Equity-Beteiligungsergebnis** des Segments Logistik blieb im Geschäftsjahr 2023 mit 4,1 Mio. € leicht unter dem Vorjahr (im Vorjahr: 4,2 Mio. €).

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2023	2022	Veränderung
Umsatzerlöse	46,5	44,1	5,3 %
EBITDA	25,8	26,6	- 3,1 %
EBITDA-Marge in %	55,5	60,3	- 4,8 PP
EBIT	16,1	18,4	- 12,5 %
EBIT-Marge in %	34,7	41,8	- 7,1 PP

Der Hamburger Markt für Büroflächen konnte laut des aktuellen Marktbericht von Grossmann & Berger trotz eines umsatzstarken vierten Quartals nicht an das dynamische Abschlussgeschehen des Vorjahres anschließen. Der Flächenumsatz sank im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 19 % auf rund 455.000 m². Die Leerstandsquote stieg gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Prozentpunkte auf 4,6 %.

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal konnten in diesem Marktumfeld im Geschäftsjahr 2023 dagegen ihre positive Entwicklung bei annähernder Vollvermietung der beiden Quartiere fortsetzen.

Die **Umsatzerlöse** stiegen im Berichtszeitraum um 5,3 % auf 46,5 Mio. € (im Vorjahr: 44,1 Mio. €). Neben gestiegenen Erlösen aus Umsatzmietvereinbarungen trugen auch höhere Mieterlöse aus neu entwickelten Objekten in der Speicherstadt hierzu bei.

Den deutlichen Umsatzzuwächsen standen ein geplanter temporärer Leerstand aufgrund einer energetischen Fassadensanierung eines Objekts sowie ein auch im vierten Quartal erhöhter Instandhaltungsaufwand gegenüber. Zudem belasteten erhöhte Abschreibungen nach abgeschlossener Projektentwicklung sowie Rückbaukosten im Zuge der Vorbereitung auf den Bau eines Großprojekts auf dem Fischmarktareal die Ergebnisentwicklung. Das kumulierte **Betriebsergebnis (EBIT)** sank entsprechend im Berichtszeitraum stark um 12,5 % auf 16,1 Mio. € (im Vorjahr: 18,4 Mio. €).

Nachtragsbericht

Annette Walter wurde mit Wirkung ab dem 1. Januar 2024 zum Mitglied des Vorstands bestellt und hat die Aufgaben als Finanzvorstand übernommen.

Weitere Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 nicht ein.

Erläuterungen zur HHLA AG auf Basis HGB

Der Jahresabschluss der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA AG) wird im Gegensatz zum Konzernabschluss nicht nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), sondern nach den Regeln des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt.

Gesellschaft im Überblick

Struktur und Geschäftstätigkeit

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist ein führender europäischer Hafen- und Logistikkonzern. Die HHLA AG ist die Muttergesellschaft des HHLA-Konzerns und steuert den Konzern als strategische Management-Holding. Das operative Geschäft wird von 37 inländischen und 31 ausländischen Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrieben. Im Geschäftsjahr 2023 erweiterte die HHLA ihren Konsolidierungskreis zum Ausbau und zur Optimierung ihres Intermodalgeschäfts sowie zur Ausweitung ihrer digitalen Aktivitäten. Darüber hinaus wurden keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen.

Die rechtlich selbstständige HHLA AG wurde im Rahmen des Börsengangs am 2. November 2007 in die beiden Teile A-Sparte und S-Sparte aufgeteilt. Die A-Sparte repräsentiert den Teilkonzern Hafenlogistik. Die an der Börse notierten A-Aktien vermitteln eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen dieser Geschäftsaktivitäten. Die Entwicklung und das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien werden der S-Sparte zugerechnet. Die S-Aktien werden nicht an der Börse gehandelt und befinden sich vollständig im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Im unwahrscheinlichen und bisher nicht vorgekommenen Fall eines Verlusts im Teilkonzern Immobilien würde dieser gemäß einem separat abgeschlossenen Verlustausgleichsvertrag mittelbar durch die FHH übernommen.

Am 13. September 2023 hat die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE (die „Bieterin“), eine 100%-ige mittelbare Tochtergesellschaft der MSC Mediterranean Shipping Company S.A., Schweiz (MSC), der HHLA ihre Entscheidung zur Abgabe eines freiwilligen öffentlichen Übernahmeangebots in Bezug auf die A-Aktien mitgeteilt. Die A-Aktien wurden zu diesem Zeitpunkt zu 69,3 % (entsprechen 50.215.336 A-Aktien) von der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) gehalten bzw. befanden sich zu 30,7 % (entsprechen 22.299.602 A-Aktien) im Streubesitz. Das Übernahmeangebot erfolgte in Form eines Barangebots gegen Zahlung einer Gegenleistung von 16,75 € in bar je A-Aktie an die Anteilseigner der HHLA. Die Bieterin hat in dem Zusammenhang mitgeteilt, dass MSC und die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) mit dem Übernahmeangebot am 13. September 2023 eine verbindliche Vereinbarung abgeschlossen haben, welche die grundlegenden Parameter und Bedingungen des Übernahmeangebots sowie die gemeinsamen Absichten und Übereinkünfte der Parteien im Hinblick auf die Gesellschaft regelt.

Darüber hinaus wurde am 5. November 2023 ein verbindlicher Vorvertrag über eine Zusammenschlussvereinbarung (sog. Business Combination Agreement) zwischen der HHLA, der Bieterin und deren damaliger Alleingesellschafterin SAS Shipping Agencies Services Sàrl (SAS)

sowie der HGV abgeschlossen, die das gemeinsame Verständnis über wesentliche Bereiche zur langfristigen Absicherung der HHLA und ihres Geschäftsmodells niederlegt und wesentliche Zusagen an die HHLA enthält.

In einer gemeinsamen begründeten Stellungnahme gemäß § 27 Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz (WpÜG) zum Übernahmeangebot empfahlen der Vorstand und der Aufsichtsrat der HHLA am 6. November 2023 den Aktionären, das Angebot anzunehmen.

Am 12. Dezember 2023 wurde veröffentlicht, dass bis zum Ende der verlängerten Annahmefrist am 7. Dezember 2023 MSC insgesamt 9,7 % der im Streubesitz befindlichen A-Aktien angeeignet wurden. Zum 31. Dezember 2023 hielt die Bieterin zudem am Markt erworbene Aktien in Höhe von 12,4 % des Grundkapitals der HHLA.

Personal

Die Anzahl der Beschäftigten in der HHLA AG betrug am 31. Dezember 2023 insgesamt 987 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (im Vorjahr: 1.014). Davon waren 199 Lohnempfänger (im Vorjahr: 218), 729 Gehaltsempfänger (im Vorjahr: 726) sowie 59 Auszubildende (im Vorjahr: 70). Von den 987 Beschäftigten wurden im Berichtsjahr 335 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an Gesellschaften innerhalb des HHLA-Konzerns entsandt.

Wirtschaftliches Umfeld

Die Entwicklungen der Gesamtwirtschaft und der Branche entsprechen im Wesentlichen denen des HHLA-Konzerns. [Wirtschaftliches Umfeld](#)

Ertragslage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2023	2022	Veränderung
Umsatzerlöse	141,4	138,5	2,1 %
Sonstige Erträge und Aufwendungen	- 134,3	- 181,4	26,0 %
Betriebsergebnis	7,1	- 42,9	pos.
Finanzergebnis	14,8	- 6,7	pos.
Beteiligungsergebnis	67,9	114,9	- 40,9 %
Ertragsteuern	15,3	- 18,1	pos.
Jahresüberschuss	105,1	47,2	122,7 %

Die **Umsatzerlöse** der HHLA AG resultierten im Wesentlichen aus der Weiterbelastung von Personalkosten für entsandtes Personal der Holding an die ausgegliederten Unternehmensbereiche in den Segmenten Container und Logistik sowie aus der Verrechnung administrativer Dienstleistungen und Leistungen für IT-Systeme, die in der HHLA AG gebündelt sind. Im Berichtsjahr betrugen die Umsatzerlöse 141,4 Mio. € (im Vorjahr: 138,5 Mio. €). Der Anstieg um 2,9 Mio. € resultierte im Wesentlichen aus Dienstleistungsverrechnungen mit Tochtergesellschaften der HHLA AG.

Die **sonstigen Erträge und Aufwendungen** entlasten das Ergebnis im Vorjahresvergleich um zusätzlich 47,1 Mio. €. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem Buchgewinn aus der Veränderung eines Anteils in Höhe von 24,99 % an der HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg (CTT), sowie Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen.

Das **Finanzergebnis** entwickelte sich aufgrund verbesserter Anlagekonditionen positiv.

Die Entwicklung des **Beteiligungsergebnisses** begründet sich im Wesentlichen aus der Geschäftsentwicklung des Segments Container. Die ergebniswirksam vereinnahmten Jahresüberschüsse aus den Tochtergesellschaften und Beteiligungen der HHLA AG haben sich im Vorjahresvergleich um 47,0 Mio. € auf 67,9 Mio. € reduziert (im Vorjahr: 114,9 Mio. €).

Die ausgewiesenen Ertragsteuern werden maßgeblich bestimmt durch die Aktivierung latenter Steuern auf steuerliche Verlustvorträge zum 31.12.2023. Ferner haben die Beendigung und der Neuabschluss von Ergebnisabführungsverträgen sowie der Verlustrücktrag ins Veranlagungsjahr 2021 die ausgewiesenen Ertragsteuern beeinflusst.

Der **Jahresüberschuss** ist als Ausschüttungsbemessungsgrundlage die wesentliche Steuerungsgröße für die HHLA AG und betrug im Berichtsjahr 105,1 Mio. € (im Vorjahr: 47,2 Mio. €). Davon entfallen auf die A-Sparte 94,2 Mio. € (im Vorjahr: 38,1 Mio. €) und auf die S-Sparte 10,9 Mio. € (im Vorjahr: 9,1 Mio. €).

Das von der Prognose abweichende Jahresergebnis begründet sich im Wesentlichen durch Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie gesteigerte Zinserträge aufgrund verbesserter Anlagekonditionen.

Soll-Ist-Vergleich

in Mio. €	Ist 2023	Ist 2022	Prognose 2023
Jahresüberschuss	105,1	47,2	auf Vorjahresniveau

Vermögenslage

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	36,5	33,3
Finanzanlagen	925,0	469,8
Sonstige Aktiva	617,0	848,0
Bilanzsumme	1.578,5	1.351,1
Passiva		
Eigenkapital	547,5	502,8
Rückstellungen für Pensionen	323,3	334,8
Sonstige Passiva	707,7	513,5
Bilanzsumme	1.578,5	1.351,1
Eigenkapitalquote in %	34,7	37,2
Anlagenintensität in %	2,3	2,5

Die Restbuchwerte der **immateriellen Vermögensgegenstände** und des **Sachanlagevermögens** betragen zum Bilanzstichtag 36,5 Mio. € (im Vorjahr: 33,3 Mio. €). Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen beliefen sich im Berichtsjahr auf 7,8 Mio. € (im Vorjahr: 5,6 Mio. €). Der Investitionsschwerpunkt lag dabei auf dem Ausbau der IT-Landschaft.

Das **Finanzanlagevermögen** erhöhte sich im Wesentlichen infolge der eingangs beschriebenen Erweiterung des Intermodalgeschäfts und der Ausweitung der digitalen Aktivitäten sowie der Begebung von Ausleihungen um insgesamt 455,2 Mio. € auf 925,0 Mio. €.

Das **Eigenkapital** hat sich gegenüber dem Jahresende 2022 um 44,7 Mio. € erhöht. Der Anstieg wird durch den Jahresüberschuss in Höhe von 105,1 Mio. € sowie die Ausschüttung der Bardividende in Höhe von 60,4 Mio. € bestimmt.

Entwicklung der Pensionsrückstellungen

in Mio. €	2023	2022
Bilanzwert am 01.01.	334,8	342,7
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand	7,5	11,3
Rentenzahlungen	- 19,0	- 19,2
Bilanzwert am 31.12.	323,3	334,8

Die HHLA AG bewertet die Ansprüche aus bestehenden **Pensionsverpflichtungen** nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren „Projected Unit Credit Method“. Dabei erfolgt die Zuordnung künftiger Leistungen im Verhältnis der bereits zurückgelegten zu der bis zum Eintritt des jeweiligen Versorgungsfalls möglichen Dienstzeit. Zusätzlich werden die künftig zu erwartenden Renten- und Entgeltsteigerungen berücksichtigt. Für das Berichtsjahr wird ein von der Deutschen Bundesbank vorgegebener durchschnittlicher Marktzins der vergangenen zehn Jahre von 1,82 % (im Vorjahr: 1,78 %) angewandt. Dabei wird gemäß § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB bei der Pensionsrückstellung pauschal eine Restlaufzeit von 15 Jahren angenommen. Die Pensionsrückstellung betrug zum Bilanzstichtag 323,3 Mio. € (im Vorjahr: 334,8 Mio. €).

Finanzlage

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 152,6 Mio. € (im Vorjahr: 117,0 Mio. €). Er war wesentlich durch das Betriebsergebnis und vereinnahmte Beteiligungsergebnisse geprägt. Aufgrund einer Umwidmung eines Cash-Pool-Vertrags in eine mittelfristige Ausleiherung reduzierte sich der Cashflow aus Investitionstätigkeit stark, der Finanzmittelfonds ging auf 370,2 Mio. € zurück (im Vorjahr: 509,2 Mio. €). Die verbleibenden Investitionen wurden mittels Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit sowie der Aufnahme von Fremdkapital finanziert. Der Finanzmittelfonds setzte sich im Rahmen bestehender Cash-Pool-Verträge aus Forderungen gegenüber Tochtergesellschaften in Höhe von 205,0 Mio. € (im Vorjahr: 374,5 Mio. €), liquiden Mitteln in Form von Bankguthaben in Höhe von 120,4 Mio. € (im Vorjahr: 59,7 Mio. €), davon kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten in Höhe von 55,0 Mio. € (im Vorjahr: 20,0 Mio. €), sowie Clearing-Forderungen gegenüber der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (HGV), in Höhe von 44,8 Mio. € (im Vorjahr: 75,0 Mio. €) zusammen. Die HHLA AG ist mit der S-Sparte in das Cash-Clearing-System der HGV einbezogen. Die A-Sparte nutzt darüber hinaus die Möglichkeit, Liquiditätsüberschüsse bei der HGV anzulegen, soweit dies für die HHLA AG vorteilhaft ist.

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2023	2022
Finanzmittelfonds am 01.01.	509,2	446,7
Cashflow aus laufender Tätigkeit	152,6	117,0
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 426,3	- 21,4
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	134,7	- 33,1
Finanzmittelfonds am 31.12.	370,2	509,2
davon ggü. Tochtergesellschaften	205,0	374,5
davon liquide Mittel	165,2	134,7

Risiko- und Chancenbericht

Die Geschäftsentwicklung der HHLA AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die des HHLA-Konzerns. An den Risiken ihrer Tochterunternehmen und Beteiligungen partizipiert die HHLA AG grundsätzlich ihrer jeweiligen Beteiligungsquote entsprechend.

Die HHLA AG als Mutterunternehmen des HHLA-Konzerns ist in das konzernweite Risiko- und Chancenmanagementsystem eingebunden. Im Kapitel Risiko- und Chancenmanagement des zusammengefassten Lageberichts erfolgt die nach § 289 Abs. 4 HGB erforderliche Beschreibung des internen Kontrollsystems. [Risiko- und Chancenmanagement](#)

Prognosebericht

Ausblick

Die Erwartungen für die HHLA AG spiegeln sich aufgrund ihrer Verflechtungen mit den Konzerngesellschaften und ihres Gewichts im Konzern in der Prognose des Konzerns wider. Es wird erwartet, dass die für den HHLA-Konzern getroffenen Aussagen zur Markt- und Umsatzentwicklung sich im Wesentlichen in den Umsatzerlösen der HHLA AG widerspiegeln werden. Darüber hinaus wird das Beteiligungsergebnis das Jahresergebnis der HHLA AG wesentlich beeinflussen. [Prognosebericht](#)

Erwartete Ertragslage 2024

Auf Basis der im Prognosebericht des Konzerns erwarteten Ertragslage des HHLA-Konzerns und der vorherigen Ausführungen geht die HHLA AG insgesamt von einem starken Rückgang des Jahresüberschusses gegenüber dem Vorjahreswert aus. Auch für die HHLA AG ist eine verlässliche Prognose aufgrund der im Prognosebericht des Konzerns beschriebenen unsicheren Rahmenbedingungen weiterhin nicht möglich. [Erwartete Konzernentwicklung](#)

Erwartete Vermögens- und Finanzlage 2024

Auf Basis der im Prognosebericht des Konzerns beschriebenen liquiditätssteuernden Maßnahmen geht die HHLA AG von einer weiterhin stabilen Finanzlage aus. [Erwartete Konzernentwicklung](#)

Dividende

Die Gewinnverwendung der HHLA AG orientiert sich wie im Vorjahr an der Ergebnisentwicklung des abgelaufenen Geschäftsjahres. Der Bilanzgewinn und eine stabile Finanzlage stellen dabei die Grundlage für eine Fortsetzung der kommunizierten Ausschüttungspolitik dar. [Ertragslage](#)

Risiken, Chancen und Prognose

Risiko- und Chancenmanagement

Jedes unternehmerische Handeln ist untrennbar mit Risiken und Chancen verbunden. Die HHLA sieht ein wirksames Management von Risiken und Chancen als einen bedeutenden Erfolgsfaktor zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts an.

Die Steuerung von Risiken und Chancen ist im HHLA-Konzern integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Wesentliche Eckpfeiler des Risiko- und Chancenmanagements sind der Planungs- und Controlling-Prozess, das Berichtswesen und die Organe der Konzerngesellschaften. Um eine erfolgreiche Geschäftsentwicklung sicherzustellen, überprüft der Vorstand der HHLA regelmäßig Strategie, Ziele und Steuerungsmaßnahmen unter Berücksichtigung des Risiko- und Chancenprofils.

Das Risiko- und Chancenmanagement der HHLA fördert den bewussten Umgang mit unternehmerischen Risiken und Chancen. Es zielt darauf ab, Risiken rechtzeitig zu erkennen und Maßnahmen zur Risikobewältigung oder -vermeidung zu ergreifen und Chancen zu nutzen, eine Bestandsgefährdung des HHLA-Konzerns jedoch zu vermeiden. Die Förderung unternehmerischen Denkens und eigenverantwortlichen Handelns ist dabei ein bedeutender Baustein.

Risiko- und Chancenmanagementsystem

Aufbau des Systems

Das Risiko- und Chancenmanagementsystem ist ein wesentlicher Teil des Governance-Systems der HHLA und orientiert sich in seiner Ausgestaltung am internationalen Risikomanagementstandard „COSO Enterprise Risk Management (2013)“. Wesentliche **Elemente des Risikomanagementsystems** sind: Identifizierung, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Berichterstattung der Risiken, klare Verantwortlichkeiten der Prozessbeteiligten (Vorstand bzw. Geschäftsführung von Konzerngesellschaften, interne Revision, Konzerncontrolling), Einbeziehung sämtlicher Mehrheitsgesellschaften und der at equity konsolidierten Gesellschaften in den Risikokonsolidierungskreis. Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung und behandelt und bewertet die Berichte zum Risikomanagement quartalsweise.

Risiken werden im Rahmen des jährlich durchzuführenden Planungsprozesses inventarisiert.

Identifizierte Risiken werden eindeutig beschrieben und den definierten Risikofeldern entsprechend klassifiziert.

Ein Risiko wird anhand der **Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos** und der möglichen Schadenshöhe bewertet. Die Schadenshöhe spiegelt die bei Risikoeintritt zu erwartende Minderung des operativen Ergebnisses oder des Cashflows vor Steuern wider.

Kategorisierung der Eintrittswahrscheinlichkeit

unwahrscheinlich	möglich	wahrscheinlich	sehr wahrscheinlich
< 25 %	≥ 25 %	≥ 50 %	≥ 75 %

Kategorisierung der Schadenshöhe gemessen am Konzerneigenkapital¹ (Tragfähigkeit)

unbedeutend	mittel	bedeutend	schwerwiegend	bestandsgefährdend
< 1 %	< 5 %	< 10 %	< 25 %	≥ 25 %

¹ Stand: Planung

Die **Risikobewertung** erfolgt unter Einbeziehung von gegebenen bzw. realistisch anzunehmenden Umständen. Dabei können neben Schätzungen und wirtschaftlichen oder mathematisch-statistischen Ableitungen auch aus der Planung abgeleitete Sensitivitäten herangezogen werden. Um konzernweit eine konsistente Darstellung und Bewertung identifizierter Risiken sicherzustellen, stimmen sich die Konzerngesellschaften, Bereiche bzw. Stabsabteilungen mit dem zentralen, in der Holding angesiedelten Risikomanagement ab.

Aufbauend auf der Risikoidentifizierung und der Risikobewertung werden **Steuerungsmaßnahmen** definiert, die die Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder Schadenshöhe zielgerichtet reduzieren sollen. Hierdurch wird zwischen Bruttoisiko (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen) und Nettoisiko (unter Berücksichtigung von Maßnahmen) unterschieden. Aufbauend auf den Vorgaben gemäß FISG (Gesetz zur Stärkung der Finanzmarktintegrität) bezüglich der Angemessenheit und Wirksamkeit von Risikomanagementsystemen findet eine systematische Wirksamkeitsprüfung risikosteuernder Maßnahmen statt. Mittels einer **systematischen Risikoaggregation** unter Berücksichtigung von etwaigen Wechselwirkungen mit risikoverstärkenden oder -ausschließenden Effekten werden Konzernrisiken ermittelt.

Die Risiken werden laufend beobachtet und wesentliche Veränderungen quartalsweise berichtet und dokumentiert. Darüber hinaus wird bei Auftreten, Wegfall oder Änderung wesentlicher Risiken ad hoc berichtet. Die **Risikoberichterstattung** erfolgt in konzernweit einheitlichen Berichtsformaten, um ein konsistentes Gesamtbild der Risiken entwickeln zu können.

Ergänzend zum etablierten Risikomanagementsystem fand 2022 eine **Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung** nach den Vorgaben der EU-Taxonomie statt, die jährlich aktualisiert wird. Hierbei werden spezifische temperatur-, wind-, wasser- und feststoffbezogene Klimarisiken für relevante Geschäftstätigkeiten und deren Standorte hinsichtlich ihrer Relevanz, potenziellen Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Der Risikobewertung werden aktuelle Klimadaten auf Basis der Treibhausgaskonzentrationspfade RCP 2.6, RCP 4.5 und RCP 8.5 für den Zeitraum bis 2050 zugrunde gelegt. Für wesentliche Klimarisiken werden entsprechende Anpassungspläne definiert. Die Berichterstattung erfolgt einmal im Jahr. [Klimarisiken](#)

Mit dem Risikomanagement korrespondiert das **Chancenmanagement**. Die Identifizierung von Chancen und die Planung von Maßnahmen erfolgen systematisiert im jährlichen Planungsprozess. Auf eine Quantifizierung wird bei der Identifizierung der Chancen verzichtet. Grundlage des Chancenmanagements sind die Beobachtung und Analyse der individuellen Märkte sowie die frühzeitige Erkennung und Bewertung von Trends, aus denen sich die Identifizierung der Chancen ableitet. Dabei werden sowohl gesamtwirtschaftliche, branchenspezifische als auch regionale oder lokale Entwicklungen einbezogen. Zu den Aufgaben der Konzerngesellschaften gehört es, strategische Chancen in ihren Kernmärkten wahrzunehmen. Durch den Vorstand der HHLA wird der strategische Rahmen, u.a. in Form der Stärkung des Kerngeschäfts und der Erschließung zusätzlicher Wachstumsfelder, gesetzt. Der Vorstand der HHLA nutzt für die Planung, Steuerung und Kontrolle von segmentspezifischen oder -übergreifenden strategischen Projekten im Wesentlichen eigene, in der Holding angesiedelte Ressourcen.

Die wesentlichen Elemente des Risiko- und Chancenmanagementsystems und der Risiko- und Chancenberichterstattung sind in einer Konzernrichtlinie beschrieben.

Prüfung und Überwachung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems

Die interne Revision prüft die Risikomanagementprozesse im Rahmen ihrer Einzelprüfungen. Zudem führt die interne Revision regelmäßig, jedoch spätestens bei signifikanten strukturellen Änderungen oder wesentlichen Feststellungen im Rahmen der Einzelprüfungen eine Angemessenheits- und Wirksamkeitsprüfung des Risikomanagementsystems durch.

Der Aufsichtsrat der HHLA befasst sich mit der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems. Der Abschlussprüfer nimmt im Auftrag des Aufsichtsrats im Rahmen der Konzernabschlussprüfung eine Beurteilung des Risikofrüherkennungs- und -überwachungssystems nach IDW PS 340 vor.

Ergänzend hierzu erfolgt eine regelmäßige Angemessenheits- und Wirksamkeitsprüfung des Risikomanagementsystems gemäß IDW PS 981. So wurde das Risikomanagementsystem im Jahr 2022 gemäß IDW PS 981 geprüft. Aus der Prüfungstätigkeit haben sich keine wesentlichen Feststellungen ergeben.

Risiko- und Chancenmanagement



Internes Kontrollsystem (IKS)

Aufbau des Systems

Das interne Kontrollsystem der HHLA soll sicherstellen, dass die unternehmensweiten strategischen, operativen und rechnungslegungsbezogenen Prozesse einheitlich, transparent und zuverlässig sowie im Einklang mit den gesetzlichen Normen und den unternehmensinternen Richtlinien und Vorgaben erfolgen. Es umfasst Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Risikoreduzierung sowie zur Sicherung der Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit der Prozessabläufe.

Auf Basis von dokumentierten Prozessen, Risiken und Kontrollen wird das interne Kontrollsystem regelmäßig überwacht sowie bewertet und schafft so Transparenz hinsichtlich Aufbau und Funktionsfähigkeit für die interne und externe Berichterstattung.

Das interne Kontrollsystem basiert auf den Kriterien, die in dem vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen Arbeitspapier „Internal Control – Integrated Framework“ festgelegt sind.

Das interne Kontrollsystem wird auf Basis der Kontrolldokumentation regelmäßig überwacht und hinsichtlich Aufbau und Funktionsfähigkeit für die Geschäftstätigkeit bewertet.

Prozessabläufe der Rechnungslegung werden dahingehend beurteilt, ob Risiken der Sicherstellung von Existenz, Vollständigkeit, Genauigkeit, Bewertung, Eigentum und Ausweis von Geschäftsvorfällen entgegenstehen. Darüber hinaus erfolgt eine Risikobeurteilung hinsichtlich der Möglichkeit von dolosen Handlungen. Spezifische Risiken der Rechnungslegung können aus dem Abschluss ungewöhnlicher oder komplexer Geschäfte entstehen. Zudem besteht bei der Verarbeitung von nicht routinemäßigen Geschäftsvorfällen ein latentes Fehlerrisiko. Bei Ansatz und Bewertung von Bilanzpositionen werden den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern notwendigerweise Ermessensspielräume zugestanden, woraus weitere Risiken entstehen können.

Die auf die Einhaltung sonstiger gesetzlicher Vorschriften (Compliance) gerichteten Teile des internen Kontrollsystems sind für die Abschlussprüfung insoweit von Bedeutung, als sich daraus üblicherweise Rückwirkungen auf den geprüften Abschluss und Lagebericht ergeben können.

Angemessene und wirksame Kontrollen sollen sicherstellen, dass unternehmensweite Risiken reduziert und Geschäftsvorfälle ordnungsgemäß abgewickelt werden. Geschäftsvorfälle sollen bilanziell richtig erfasst, aufbereitet und gewürdigt, dokumentiert sowie zeitnah und korrekt buchhalterisch in die Finanzberichterstattung übernommen werden. Bei allen relevanten Geschäftsprozessen sind Kontrollen installiert.

Die Überwachung des internen Kontrollsystems erfolgt durch die Prüfungstätigkeit der internen Revision, die hierüber dem Vorstand und dem Aufsichtsrat berichtet. Darüber hinaus nimmt der Abschlussprüfer im Rahmen der Prüfung der Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems Prüfungshandlungen überwiegend auf Basis von Stichproben vor.

Dem internen Kontrollsystem sind Grenzen gesetzt, unabhängig davon, wie sorgfältig es ausgestaltet ist. Als Konsequenz kann mit absoluter Sicherheit weder gewährleistet werden, dass die Unternehmensziele erreicht, noch, dass Falschaussagen vermieden oder aufgedeckt werden.

Wesentliche Regelungen und Kontrollaktivitäten

Die Aufgaben und Funktionen der Geschäftsprozesse sind im Konzern eindeutig abgegrenzt. Die Trennung von Ausführungs-, Abrechnungs- und Genehmigungsfunktionen und deren Wahrnehmung durch verschiedene Personen reduziert die Möglichkeit von Fehlern und dolo- sen Handlungen. Konzernweit wurden mehrstufige Genehmigungs- und Freigabewertgrenzen für Bestellwesen, Zahlungsverkehr und Buchhaltung festgelegt. Diese beinhalten insbesondere auch ein Vier-Augen-Prinzip. Das konzernweit geltende Bilanzierungshandbuch regelt die einheitliche Anwendung und Dokumentation der Bilanzierungsregeln. Darüber hinaus gibt es wei- tere strategische und operative Richtlinien, die wie das Bilanzierungshandbuch regelmäßig überprüft und ggf. aktualisiert werden.

Geschäftsvorfälle werden im Wesentlichen durch ERP-Systeme des Herstellers SAP erfasst. Zur Aufstellung des Konzernabschlusses der HHLA werden durch die Konzerngesellschaften die jeweiligen Einzelabschlüsse durch weitere Informationen zu standardisierten Berichtspake- ten ergänzt, die dann für sämtliche Konzerngesellschaften in das Konsolidierungsmodul SAP ECCS eingestellt werden.

Die IT-Systeme werden gegen unberechtigten Zugriff geschützt. Die Grundsätze der Vergabe der funktionsbezogenen Berechtigungen sind in der HHLA-SAP-Berechtigungsrichtlinie festge- halten. Diese ist Bestandteil einer umfassenden IT-Sicherheitsrichtlinie, welche den generellen Zugang zu den IT-Systemen regelt.

Im Rahmen des Konzernabschlusses sind die konkreten formalen Anforderungen an den Kon- solidierungsprozess klar geregelt. Neben der Festlegung des Konsolidierungskreises ist auch die verbindliche Verwendung eines standardisierten und vollständigen Berichtspakets durch die Konzerngesellschaften im Detail festgelegt. Darüber hinaus werden konkrete Vorgaben zur Abbildung und Abwicklung des Konzernverrechnungsverkehrs und der darauf aufbauenden Saldenabstimmungen oder zur Ermittlung des beizulegenden Werts von Beteiligungen ge- macht. Im Rahmen der Konsolidierung erfolgt durch das Konzernrechnungswesen eine Ana- lyse und ggf. Korrektur der durch die Konzerngesellschaften übermittelten Einzelabschlüsse. Auf Grundlage bereits systemtechnisch in SAP ECCS festgelegter Kontrollmechanismen bzw. durch systemtechnische Plausibilitätskontrollen werden fehlerhafte Daten identifiziert und ggf. korrigiert.

Überwachung des internen Kontrollsystems

Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems wird systematisch bewertet. Zu Beginn erfolgt eine Risikoanalyse, die dazu dient, maßgebliche Risiken für die wesentlichen Prozesse des Un- ternehmens in den relevanten Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktio- nen zu identifizieren und zu bewerten sowie für risikobehaftete Prozesse geeignete Kontrollen festzulegen und zu implementieren. Die erforderlichen Kontrollen werden gemäß den konzern- weiten Vorgaben dokumentiert und überwacht.

Auf der Grundlage der turnusmäßig erfolgenden Risikoinventur, gegebenenfalls auch anlassbe- zogen, wird mindestens einmal jährlich das IKS durch die jeweils verantwortliche Geschäfts- führung oder Bereichsleitung bewertet. Das Ergebnis wird konzerneinheitlich dokumentiert und umfasst Aussagen zu Aktualität und Vollständigkeit der Dokumentation sowie zur Angemes- senheit und Wirksamkeit des IKS im laufenden Geschäftsjahr.

Über das Ergebnis der Selbsteinschätzung berichten die Geschäftsführungen von Konzerngesellschaften an ihre jeweiligen Kontrollgremien. Für Funktionen der Holding erfolgt die Erörterung auf der Grundlage der Berichterstattung des zentralen IKS-Beauftragten durch den Vorstand.

Die Ergebnisse der Wirksamkeitsprüfung des IKS werden durch den Vorstand im Prüfungsausschuss der HHLA berichtet. Der Prüfungsausschuss berichtet hierzu seinerseits dem Aufsichtsrat.

Prüfung der Angemessenheit und Wirksamkeit des IKS

Eine systemunabhängige Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit des IKS erfolgt durch die Revision im Zusammenhang mit ihren Prüfungsaufträgen. Die interne Revision prüft im Rahmen ihres risikoorientierten Prüfungsansatzes standardmäßig die Angemessenheit des internen Kontrollsystems bei jeder Prüfung. Zudem wird auf Grundlage geeigneter Prüfungshandlungen beurteilt, ob die einzelnen internen Kontrollen auch wirksam sind.

Aufbauend auf den dabei gewonnenen Erkenntnissen erarbeitet die Revision gemeinsam mit den jeweils verantwortlichen Bereichen zukunftsorientierte Maßnahmen zur Beseitigung etwaiger Schwachstellen bzw. zur Optimierung der Prozessabläufe.

Im Rahmen der Jahresabschlussprüfung nimmt der Abschlussprüfer im Rahmen der Prüfung der Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen IKS Prüfungshandlungen unter Berücksichtigung der hierfür spezialisierten IDW PS 261 n.F. und IDW PS 330 überwiegend auf der Basis von Stichproben vor.

Gesamtdarstellung der Risiken und Chancen

Die Risiko- und Chancenlage des HHLA-Konzerns bildet mögliche positive oder negative Abweichungen von der dargestellten Prognose ab.

Die Risikolage des HHLA-Konzerns ist vor allem durch Marktrisiken geprägt. **Wesentliche Einflussfaktoren** für die Risiko- und Chancensituation sind die weltwirtschaftliche Entwicklung, weiterhin bestehende geopolitische Spannungen und die Entwicklung des Markt- und Wettbewerbsumfelds. Beteiligungen an der HHLA und ihren Tochtergesellschaften wirken sich ebenfalls auf die Entwicklung der Marktrisiken aus. Die Entwicklung dieser Faktoren wird genau beobachtet und beeinflussbare Kosten sowie die Investitionen werden – soweit skalierbar – flexibel an die absehbare Entwicklung angepasst. Zudem wirken sich Beteiligungen an der HHLA und ihren Tochtergesellschaften auf die Entwicklung der Marktrisiken aus. Die Finanzrisiken steigen vor dem Hintergrund volatiler Zinsentwicklungen und der erhöhten Relevanz von Forderungsausfallrisiken. Auch IT-Sicherheitsrisiken nehmen angesichts der externen Bedrohungslage zu.

In der nachfolgenden Übersicht sind die **wesentlichen Einzelrisiken** des HHLA-Konzerns den Risikofeldern entsprechend zusammengefasst und nach ihrer Bedeutung absteigend geordnet.

Ranking der wesentlichen Risiken des HHLA-Konzerns

Risiko	Schadenshöhe	Eintrittswahrscheinlichkeit	Trend vs. Vorjahr
Marktrisiken	bedeutend	möglich	↘
Finanzrisiken	mittel	unwahrscheinlich	↗
IT-Risiken	mittel	möglich	↗
Sonstige Risiken	mittel	unwahrscheinlich	↘
Leistungsrisiken	unbedeutend	möglich	↘
Strategische Risiken	unbedeutend	unwahrscheinlich	→
Rechtliche Risiken	unbedeutend	unwahrscheinlich	↘

Da die konjunkturellen Aussichten und die Bewertung der kunden- und wettbewerbsseitigen Marktrisiken einer Prognoseunsicherheit unterliegen, stellen die beschriebenen Risiken und Chancen eine Momentaufnahme dar. Über Veränderungen der Risiko- und Chancenlage des HHLA-Konzerns wird fortlaufend im Rahmen des Halbjahresfinanzberichts und – sofern bedeutsam – im Rahmen der Quartalsmitteilungen im ersten und dritten Quartal informiert.

Aus heutiger Sicht zeichnen sich aus der Gegenüberstellung der Risiken und der Tragfähigkeit des Konzerns keine den Fortbestand der HHLA gefährdenden Risiken ab. Der Vorstand der HHLA ist davon überzeugt, die sich bietenden Chancen auch in der Zukunft nutzen zu können, ohne dabei unvertretbar hohe Risiken einzugehen. Die nachfolgenden Ausführungen beschreiben die wesentlichen auf Konzernebene identifizierten Risiken und Chancen unter Berücksichtigung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind keine weiteren wesentlichen Risiken erkennbar oder sie sind durch Versicherungen weitgehend abgedeckt.

Der Krieg in der Ukraine beeinflusst unverändert die Geschäftsaktivitäten in der Ukraine und die gesamtwirtschaftliche Entwicklung betreffenden Risiken. Die HHLA ist in der Lage, diese Risiken zu tragen. Der Fortbestand des Konzerns wird hierdurch nicht gefährdet.

Risiken und Chancen

1. Marktumfeld

Entwicklung von Containerumschlag, Transportvolumen und Logistikdienstleistungen

Eine wesentliche Voraussetzung für die zukünftige Entwicklung von Containerumschlag, Transportvolumen und Logistikdienstleistungen ist die Wachstumsdynamik der Volkswirtschaften, für deren Warenströme die HHLA-Dienstleistungen erbringt.

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet zum Berichtszeitpunkt ein stetiges Weltwirtschaftswachstum für die Jahre 2023 und 2024 von 3,1 %. Aufgrund der anhaltenden weltweiten wirtschaftlichen und politischen Spannungen steht diese Einschätzung jedoch unter Unsicherheiten.

Für China, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, liegt die Wachstumsprognose für 2023 bei 5,2 % und damit über dem weltweiten Durchschnitt. Für 2024 wird ein Wirtschaftswachstum von 4,6 % prognostiziert. Somit erholt sich die chinesische Wirtschaft von einem unterdurchschnittlichen Wachstum 2022, v. a. durch staatliche Investitionen in erneuerbare Energien. Die schwächeren Aussichten für 2024 sind u.a. durch wirtschaftliche Herausforderungen im Immobilienmarkt begründet.

Der IWF prognostiziert für Deutschland eine leichte Rezession (-0,3 %) im Jahr 2023. Ab 2024 soll mit 0,5 % ein leichter Anstieg verzeichnet werden, der jedoch deutlich unter dem erwarteten Weltwirtschaftswachstum liegt. [Wirtschaftliches Umfeld](#)

Chancen einer höheren Mengendynamik ergeben sich aus den Wachstumspotenzialen von mittel- und osteuropäischen Volkswirtschaften wie z.B. Polen, Tschechien, Slowakei und Ungarn, die einen nicht zu vernachlässigenden Teil ihres interkontinentalen Warenaustauschs über den Hamburger Hafen abwickeln. Es besteht dabei die Chance, von einer über den Erwartungen liegenden Konjunktorentwicklung sowie einer damit einhergehenden stärkeren Mengendynamik durch die Realisierung von Skaleneffekten in der Abfertigung und ein höheres Mengenaufkommen in den nachlaufenden Transportsystemen ergebniswirksam zu profitieren. Die derzeitigen o. g. Herausforderungen stehen dem jedoch gegenüber, so dass ein Eintritt dieser Chancen im kommenden Jahr unsicher ist.

Das Marktforschungsinstitut Drewry prognostiziert nunmehr kein Wachstum des Weltcontainerumschlags für 2023, erwartet für 2024 jedoch eine Zuwachsrate von 2,3 %. Auch diese Einschätzung unterliegt angesichts der anhaltenden geopolitischen Spannungen Unsicherheiten.

Hierauf basierende Mengen- und Auslastungsrisiken bleiben weiter für die HHLA wesentlich, etwaige Risikoeintritte liegen im möglichen Bereich. [Ausblick auf das Branchenumfeld](#)

Zur Früherkennung werden die Umschlag- und Transportmengen in den für die HHLA relevanten Märkten intensiv beobachtet. Die beeinflussbaren Kosten sowie die Investitionen, z.B. zum weiteren Ausbau der Containerterminals, werden, soweit skalierbar, flexibel an die absehbare Nachfrage angepasst.

Wettbewerbsumfeld

Das Wettbewerbsumfeld an der nordeuropäischen Küste ist durch Fragmentierung einerseits und den zunehmenden Einfluss der Reeder auf Terminals andererseits gekennzeichnet. Die Wettbewerbsintensität ist unverändert hoch. Entscheidend für die aktive Positionierung der Containerterminals in Hamburg sind Zuverlässigkeit und hohe wasserseitige Produktivität, attraktive Dienstleistungen rund um den Container sowie marktfähige Preise. Im Rahmen von Investitionen zur Modernisierung sowie Transformationsprozessen, die schrittweise umgesetzt werden, sind klare Ziele zur Erhöhung der Produktivität sowie zur Verbesserung der Betriebskostenbasis definiert. Die schrittweise Umsetzung soll bis 2025 erfolgen. Zudem wirken sich die geografische Lage, die Reichweite und Qualität der jeweiligen Hinterlandanbindung sowie die seeseitige Erreichbarkeit der Häfen auf die Wettbewerbsposition der Terminalbetreiber aus.

Die Preissensibilität der Reederkunden könnte sich sowohl bei den Übersee- als auch bei den Transshipment-Verkehren verstärken, wodurch Mengen zu Wettbewerbern abwandern könnten. Die angestrebte strategische Beteiligung der Mediterranean Shipping Company (MSC) an der HHLA – die derzeit noch unter dem Vorbehalt des Eintritts verschiedener Vollzugsbedingungen steht, birgt zudem das Risiko, dass andere Reederkunden Menge am Standort Hamburg abziehen. Dem gegenüber stehen Volumenzusagen und die Chance auf zusätzliche Mengenzuwächse von MSC, die im Wesentlichen ab 2025 zum Tragen kommen sollen.

Die Wettbewerbsintensität im schienengebundenen Containertransport bleibt im Zuge der vielfältig zu beobachtenden Bewegungen am Markt, wie z.B. der Ankündigung von Reedern und Logistikunternehmen, eigene Verkehre zu etablieren, weiter hoch. Die entsprechenden Mengenverlagerungs- und Erlösrisiken bei den intermodalen Tochtergesellschaften der HHLA werden daher im Wesentlichen fortgeschrieben, wobei die angestrebte strategische Beteiligung

von MSC auch insoweit das Risiko erhöht, dass andere Kunden Mengen abziehen. Auf der anderen Seite besteht auch im schienengebundenen Containertransport die Chance von Mengenzuwächsen durch MSC.

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA wird durch die Weiterentwicklung von Servicequalität und betrieblichem Leistungsvermögen stetig gesteigert. In der Schiffsabfertigung konzentrieren sich die Aktivitäten vor allem darauf, die Effizienz der Umschlagleistungen zu erhöhen und auf die zunehmenden Spitzenlasten bei der Abfertigung von Großcontainerschiffen auszurichten. Um ihre Position in der Umschlagtechnologie weiter auszubauen, arbeitet die HHLA an Systeminnovationen und Prozessoptimierungen.

Im Segment Intermodal sind die Zuverlässigkeit und Fahrplantreue der Zugverbindungen, die Skalierbarkeit des Shuttlesystems, der Ausbau des Terminalnetzwerks und eine wettbewerbsfähige Kostenbasis notwendige Voraussetzungen, um erwartetes Wachstum auf der Schiene auch weiterhin zu ermöglichen. Investitionen in eigene Hub-Terminals, die Erweiterung des Netzwerks durch den Bau oder die Akquisition weiterer Terminals (u.a. Neubau eines weiteren Hubs in Ungarn) stärken die Leistungsfähigkeit des Hinterlandnetzwerks der HHLA zusätzlich. Dennoch sind die Intermodalverkehre auch abhängig von der Leistungsfähigkeit vor- bzw. nachgelagerter Verkehrsträger. Etwaige Einschränkungen in diesem Bereich können sich direkt auf die eigenen Leistungen auswirken und Mengen- und Ergebnisverluste nach sich ziehen. Eine intensive Kundenkommunikation und die hohe Flexibilität ermöglichen es, etwaige Risiken zu reduzieren. Darüber hinaus können ordnungspolitische Maßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs im intermodalen Wettbewerb steigern.

Kundenstruktur

Die HHLA ist durch den hohen Wettbewerbsdruck weiterhin Risiken und Chancen durch temporäre oder strukturelle Verlagerungen von Diensten der Reederkunden zwischen den Häfen der Nordrange und im Hamburger Hafen ausgesetzt. Aufgrund der mit dem Schiffsgrößenwachstum einhergehenden höheren Mengen je Dienst und Schiffsanlauf steigen zudem die Auswirkungen auf die Auslastungssituation der Seehafenterminals. **Veränderungen bei den Konsortialstrukturen der Reederkunden können sich unmittelbar auf die Umschlagsmengen an den HHLA-Containerterminals auswirken.** Durch das Auslaufen der Gruppenfreistellungsverordnung als Ausnahmeregelung von den sonst geltenden EU-Kartellvorschriften zum 25. April 2024 ergeben sich kurz- und mittelfristig neue Kooperationen. Risiken aus wesentlichen Änderungen der aktuellen Dienststruktur liegen unverändert im möglichen Bereich.

Die HHLA arbeitet in der Schiffsabfertigung mit vielen Reedereien auf neutraler Basis zusammen („Multi-User-Prinzip“). Dies versetzt die HHLA grundsätzlich in die Lage, auf Veränderungen in der Containerlinienschifffahrt flexibel einzugehen. Diese Neutralität bleibt auch unter einer strategischen Beteiligung von MSC an der HHLA unverändert bestehen.

Der CTT wird durch die Minderheitsbeteiligung von CSP mit 24,99 % zu einem bevorzugten Umschlagpunkt für COSCO-Verkehre, an dem Ladungsströme zwischen Asien und Europa konzentriert werden sollen. Diese Beteiligung sorgt zudem für eine anteilige Übertragung von Marktrisiken an CSP.

Darüber hinaus soll der Mehrwert für den Kunden durch den Ausbau der Großschiffsabfertigung, die Weiterentwicklung von Servicequalität und betrieblichem Leistungsvermögen sowie die Optimierung kundenspezifischer Prozesse weiter gesteigert werden.

Je nach Kundenstruktur kann es auch in kleineren Konzerngesellschaften zur Abhängigkeit von einzelnen Kunden kommen. Dieser Abhängigkeit wird z.B. durch die Optimierung der Servicequalität begegnet. Gleichzeitig wird die Akquisition von Neukunden angestrebt.

Energiepreissteigerungen

Fossile Energieträger sind durch geopolitische Spannungen und umweltpolitische Ziele Beschaffungspreisrisiken ausgesetzt, die sich in den energieintensiven Segmenten Container und Intermodal ergebnisbelastend auswirken können. Zudem steht zum Berichtszeitpunkt die Verlängerung der steuervergünstigten Verwendung von Hafendiesel in deutschen Seehäfen ab Mitte 2024 aus. Risikoeintritte von Energiepreissteigerungen liegen unverändert im möglichen Bereich.

Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz sowie eine strategisch ausgerichtete Beschaffungspolitik für Strom aus vorrangig klimaneutraler Produktion bestimmen daher das Handeln der HHLA. Die Weitergabe der Kostensteigerungen an den Markt, soweit durchsetzbar, ist erforderlich.

Traktions-/Trassenkosten

Die im Segment Intermodal operierenden HHLA-Gesellschaften haben für die Schienennutzung Trassenentgelte an die jeweiligen Staatsbahnen bzw. Netzbetreiber zu entrichten und kaufen darüber hinaus in Teilen Traktionsleistungen ein.

Grundsätzlich werden der diskriminierungsfreie Zugang und die Trassenentgelte der weitgehend in öffentlichem Besitz befindlichen Schieneninfrastruktur in Deutschland durch die Bundesnetzagentur bzw. das Eisenbahn-Bundesamt sowie auf EU-Ebene durch entsprechende Behörden im Ausland überwacht. Das Risiko erhöhter Traktions-/Trassenkosten ist daher für die HHLA weiterhin nicht wesentlich. [1. Marktumfeld](#), [4. Sonstige Risiko- und Chancenfaktoren](#), [6. Strategisches Umfeld](#)

Um die Abhängigkeit von Traktionsleistungen der Staatsbahnen zu verringern und die Produktionsqualität zu erhöhen, wird der bedarfsgerechte Ausbau eigener Anlagen und des Bestands an eigenem rollendem Material weiter vorangetrieben. Der durchgängige Transport mit eigenem Betriebsvermögen gewährleistet eine hohe Qualität in der Prozesskette. Ziel der HHLA ist es, ihren Kunden eine Logistikkette von höchster Qualität und Zuverlässigkeit anzubieten. Damit wird der Standort Hamburg weiter gestärkt: Leistungsfähige Seehafenterminals fördern Chancen der Mengenentwicklung im Hinterland, intelligente Transportsysteme mit niedriger Kostenstruktur das Containeraufkommen im Hafen.

2. Finanzrisiken

Werthaltigkeit von Beteiligungen und Vermögensgegenständen

Eine hinter den Erwartungen zurückbleibende wirtschaftliche Entwicklung kann zu Wertberichtigungsbedarf bei Vermögenswerten führen. So besteht z.B. aufgrund der Fixkostenintensität von weiten Teilen des Geschäftsmodells der HHLA das Risiko, dass auslastungsbedingte Ergebnisabweichungen kurzfristig nur eingeschränkt kompensiert werden können, wenn sich die Nachfrage nach den Dienstleistungen der HHLA nicht wie erwartet entwickelt. Durch den Krieg in der Ukraine ist der Terminal in Odessa gefährdet: Auswirkungen auf die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage sind möglich, wesentliche Risiken (Enteignung, Zerstörung, Vertragsbruch) sind durch Bundesgarantien zu einem erheblichen Teil versichert. Des Weiteren können auch

Wertberichtigungsbedarfe bei Softwareprojekten nicht mehr ausgeschlossen werden. Die Veränderung der Zinssätze, ausgelöst durch Inflation und eine restriktive Geldpolitik, führt tendenziell zu einem Absinken der Barwerte bei Durchführung von Werthaltigkeitstests. Die HHLA überprüft regelmäßig die Werthaltigkeit der Vermögenswerte und führt, wo erforderlich, Anpassungen durch. Werthaltigkeitsrisiken liegen wie im Vorjahr im Bereich einer mittleren Schadenshöhe, ein Risikoeintritt wird weiterhin als möglich angesehen.

Forderungsausfälle

Die Reederkunden profitierten in den letzten Jahren in erheblichem Maße von hoher Nachfrage und wettbewerbsbedingt hohen Frachtraten und erzielten gute Ergebnisse. Für 2023 ff. standen die Zeichen aufgrund sinkender Frachtraten und Überkapazitäten an Schiffsraum jedoch auf Abkühlung. Erste Reederkunden melden stark gesunkene Ergebniszahlen für 2023. Die Auswirkungen der Angriffe auf die Schifffahrt im Roten Meer und ihre Auswirkungen bleiben abzuwarten. [1. Marktumfeld](#)

Hinzu kommen Unsicherheiten bezüglich weiterer konjunkturbedingter Nachfrageeinbrüche und die volatile Entwicklung der Bunkerkosten. Entsprechend werden Risiken einer Kundeninsolvenz mit den Folgen eines Umschlag- und Forderungsverlusts im Containersegment wieder wesentlich, Risikoeintritte liegen derzeit jedoch im unwahrscheinlichen Bereich.

Bei den Logistikimmobilien und in der Speicherstadt ergeben sich weiterhin Mietausfallrisiken und damit Risiken durch gegebenenfalls entstehende Kosten für erforderliche Um- bzw. Rückbauten auf Mietflächen. Die HHLA steht in engem Kontakt mit den Mietern, um gegebenenfalls zügig Maßnahmen ergreifen zu können. Etwaige Risikoeintritte werden derzeit analog zur Vorjahresbetrachtung als unwahrscheinlich bewertet.

Die HHLA setzt zur Reduzierung von Delkredererisiken Bonitätsprüfungen ein. Durch ein aktives Forderungsmanagement wird die Einhaltung der vertraglich vereinbarten Zahlungsziele überwacht.

Wechselkursrisiken

Die HHLA erbringt ihre Leistungen schwerpunktmäßig in Europa und fakturiert damit weitgehend in Euro. In den Segmenten Intermodal und Logistik werden grenzüberschreitende Leistungen erbracht, darüber hinaus wird in der Ukraine (derzeit eingeschränkt) ein Containerterminal betrieben. Hier wird im Wesentlichen euro- oder dollarbasiert fakturiert. Währungs- oder Transferrisiken bestehen daher insbesondere durch Kursschwankungen der zentral- und ost-europäischen Währungen. So kann vor allem das Risiko einer Abwertung der ukrainischen Währung Hrywnja – insbesondere angesichts des Krieges in der Ukraine – gegenüber dem Planansatz nicht ausgeschlossen werden. Die entsprechenden Wechselkursrisiken unterliegen damit in ihrer Bewertung hohen Unsicherheiten. Des Weiteren bestehen u.a. Wechselkursrisiken aus der Bewertung von Euro-Darlehen bei Gesellschaften, deren Ausschüttung in lokaler Währung erfolgt. Die Höhe dieser Risiken wird sowohl durch Kursentwicklungen als auch durch die Entwicklung des Darlehensbestands beeinflusst. Derzeit liegen die Risiken unter dem Vorjahresniveau, mittelfristig können die Risiken vor allem vor dem Hintergrund des geplanten Ausbaus der Intermodalaktivitäten wieder ansteigen.

Sämtliche HHLA-Gesellschaften, die mit Fremdwährungen operieren, reduzieren das Risiko von Währungsschwankungen durch regelmäßige Kursüberwachungen und sofern möglich durch den Transfer freier Liquidität in Lokalwährung auf Hartwährungskonten. Im Intermodalsegment werden zudem auf Basis der bestehenden Währungssicherungsrichtlinien regelmäßig Kurssicherungsgeschäfte vorgenommen.

Pensionsverpflichtungen

Die EZB hat Zinsschritte unternommen, um der Verstetigung der Inflation zu begegnen. Hieraus verzeichnete der für die Pensionsverpflichtungen relevante Referenzzinssatz eine volatile Entwicklung. Das Risiko einer zinssenkungsinduzierten Erhöhung der Pensionsrückstellung ist damit gegenüber dem Vorjahresstand gestiegen, ein Risikoeintritt liegt dennoch weiterhin im unwahrscheinlichen Bereich. Die HHLA überwacht die Entwicklung des Zinsniveaus, um gegebenenfalls die Rückstellungshöhe anzupassen. Weitere Informationen zu nachgelagerten Ausfallrisiken, Liquiditätsrisiken, Zins- und Währungsrisiken einschließlich der risikobegrenzenden Maßnahmen und des Managements dieser Risiken finden sich im Konzernanhang im Rahmen der Berichterstattung zu Finanzinstrumenten. [Konzernanhang, Tz. 47 Management von Finanzrisiken](#)

3. IT-Risiken

Die Geschäftsprozesse der HHLA sind in hohem Maße abhängig von der Verfügbarkeit und Sicherheit von IT-Anwendungen. Bei einem Cyberangriff können zeitweise Einschränkungen oder Ausfälle von IT-Anwendungen, u.a. durch die Zerstörung von Daten, weiterhin nicht ausgeschlossen werden. Umfangreiche Schutzmaßnahmen für eingehende Daten und Kommunikation sowie weitere Bekämpfungsmaßnahmen dienen der Abwehr von Angriffen. Zur deutlichen Reduzierung etwaiger Schadensauswirkungen werden z.B. sichere Back-ups vorgehalten. Angesichts der zunehmenden Bedrohungslage steigt die Wahrscheinlichkeit etwaiger Risikoeintritte für die HHLA gegenüber dem Vorjahr. Das Risiko eines schadenverursachenden Angriffs liegt unverändert im Bereich einer mittleren Schadenshöhe.

4. Sonstige Risiko- und Chancenfaktoren

Klimarisiken

Die 2022 erstmals durchgeführte Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung nach Vorgaben der EU-Taxonomie wurde 2023 überprüft. Die Ergebnisse zeigen unverändert, dass sich die bereits als wesentlich identifizierten Klimarisiken Hochwasser und Erdbeben als Folge von Extremwetterereignissen im Betrachtungszeitraum bis 2050 auf Basis aktueller Klimadaten voraussichtlich nicht wesentlich ändern werden. Darüber hinaus liegen derzeit keine zusätzlichen wesentlichen Klimarisiken vor. Es sind damit nach aktuellem Stand keine weiteren Anpassungslösungen bzw. keine Modifikationen der vorhandenen Maßnahmen erforderlich.

Hochwasser

Aufgrund der baulichen Gegebenheiten und des notwendigerweise wassernahen Betriebs der Hamburger Hafenanlagen und Gebäude der HHLA besteht grundsätzlich ein Sturmflutrisiko. Die Maßnahmen zum Hochwasserschutz der HHLA und der Freien und Hansestadt Hamburg haben in den vergangenen Jahren jedoch zu einer deutlichen Verringerung dieses Risikos geführt. Das verbleibende Risiko konnte erneut gegenüber der Vorjahresbetrachtung gesenkt werden.

Für den Fall des Risikoeintritts gibt es umfangreiche Notfallprogramme der Behörden, der Hafenunternehmen und in der Speicherstadt, um mögliche Schäden gering zu halten. Zudem sind die Sachschadenrisiken über Versicherungen in angemessenem Umfang abgedeckt.

Extremwetterereignisse

Im Zuge des Klimawandels ist auch in Europa ein Anstieg von Extremwetterereignissen zu beobachten. Insbesondere witterungsbedingte Erdbeben können im Intermodalverkehr zu Gleissperrungen führen und die Betriebsabläufe beeinträchtigen. Um schienengebundene Containertransporte aufrechtzuerhalten, ist eine hohe Flexibilität von Betriebsmitteln und des operativen Personals erforderlich. Darauf wird der Betrieb im Segment Intermodal konsequent ausgerichtet, um das kundenseitig vereinbarte Leistungsversprechen auch bei herausfordernden Witterungsbedingungen zu gewährleisten. Wie in der Vorjahresbetrachtung können temporär steigende Mehrkosten ereignisabhängig nicht ausgeschlossen werden.

Beteiligungsoptionen

Über ein rein organisches Wachstum hinaus prüft und bewertet die HHLA im Rahmen ihrer Wachstums- und Innovationsstrategie systematisch Akquisitionsoptionen. Im Fokus stehen dabei Beteiligungen in perspektivisch attraktiven Wachstumsmärkten (Beteiligungen zur Erweiterung bzw. Ergänzung des Portfolios in den Kernsegmenten Container und Intermodal) sowie innovative Technologieunternehmen und Start-ups im Verkehrs- und Logistiksektor. Maßgebliche Entscheidungskriterien sind neben strategischen Aspekten und Synergien mit vorhandenen HHLA-Aktivitäten vor allem die Wachstumsperspektiven, die zu erwartende Rendite auf das eingesetzte Kapital sowie die Bewertung des unternehmerischen Chancen- und Risikoprofils.

Technologische Innovationen und Digitalisierung

Die HHLA verfolgt u.a. das Ziel, mit innovativen und nachhaltigen Lösungen die Verkehrsinfrastruktur im und um den Hamburger Hafen zu entlasten und die Kapazitäten ihrer Terminalanlagen noch effizienter zu nutzen. Hierfür setzt die HHLA z.B. maschinelles Lernen am CTA und am CTB ein, um die Positionierung von Containern im Lager zu optimieren und hierdurch die Produktivität zu steigern.

Darüber hinaus hat die HHLA neue Geschäftseinheiten gegründet und beteiligt sich an zukunftssträchtigen Start-ups, um technologischen und unternehmerischen Innovationspotenzialen in der Logistik, vor allem im Bereich der innovativen Geschäftsaktivitäten entlang der materiellen und digitalen logistischen Wertschöpfung, den notwendigen Raum zu geben. Ein Beispiel hierfür ist das Buchungsportal modility, über dessen Plattform der Zugang zum kombinierten Verkehr vereinfacht wird.

Durch die innovative Weiterentwicklung des Kerngeschäfts und die Erschließung neuer Wachstumstreiber können sich zukünftig zusätzliche Chancen zur Effizienzsteigerung und zu entsprechender Wertschöpfung ergeben. Gleichzeitig sind sie mit gewissen Anlaufkosten und einem unternehmerischen Risiko verbunden, das sorgfältig zu prüfen und den Chancen entsprechend auszutarieren ist. [Innovation](#)

5. Risiken der Leistungserstellung

Streikrisiken

Konflikte bei Tarifverhandlungen oder im Zusammenhang mit Transformationsprozessen können möglicherweise zu Unterbrechungen oder Verzögerungen im Betriebsablauf mit den entsprechenden Ergebnisauswirkungen vor allem im Container- und Intermodalsegment führen. Da im Intermodalsegment externe Streiks relevant sind, stellen Kommunikation mit Kunden

und Flexibilität im Routing wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der potenziellen Schadenshöhen dar. Im Containersegment können interne Arbeitskämpfmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden. Diesen wird mit umfangreicher Kommunikation zu Transformationsprozessen und einer intensiven Einbindung des Betriebsrats begegnet.

Preiskalkulationsrisiken in der Speicherstadt

Im vergangenen Jahr wurden aufgrund der hohen Auslastung des Bausektors und des globalen Baustoffmangels Preiskalkulationsrisiken für Bauprojekte in der Speicherstadt, bei denen Bauleistungen noch nicht vergeben worden sind, bewertet. Aufgrund hoher Eintrittswahrscheinlichkeiten sind diese planerisch berücksichtigt. Maßnahmen wie die enge Einbindung des Einkaufs in die Projekte dienen der Kostenoptimierung. Etwaige weitere Risiken werden derzeit nicht identifiziert.

Weitere Leistungsrisiken

Des Weiteren könnten sich Transformationsprozesse und damit die Erreichung von geplanten Projektzielen zeitlich verzögern. Umfassende Kommunikationsmaßnahmen und eine enge Einbindung aller Beteiligten dienen dazu, etwaigen Verzögerungen zu begegnen. Die Risiken entsprechen im Wesentlichen dem Vorjahresniveau. Vor dem Hintergrund der mehrjährigen Transformationsprozesse bleiben etwaige Risiken auch mittelfristig relevant.

Für die Gebäude der Speicherstadt konnten im Vorjahresbericht aufgrund der besonderen Baukonstruktionen und des Alters des Ensembles kurzfristige Sanierungsbedarfe über den geplanten Bedarf hinaus und dadurch ungeplante Zusatzkosten nicht ausgeschlossen werden. Derzeit sind keine diesbezüglichen Risiken wesentlich. Statische Gutachten und Expertenbewertungen führen zu einer frühzeitigen Erkennbarkeit etwaiger Risiken.

6. Strategisches Umfeld

Infrastruktur

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA ist maßgeblich von den infrastrukturellen Rahmenbedingungen des Hafen- und Logistikstandorts Hamburg abhängig. Die seewärtigen, landseitigen und regionalen Verkehrsnetze Hamburgs müssen den Anforderungen der Warenströme und ihrer Verkehrsträger gewachsen sein. Als infrastrukturnahes Unternehmen ist die HHLA ebenso wie ihre Gesellschaften darauf angewiesen, dass die häufig zu ihren eigenen Investitionen komplementären öffentlichen Investitionen und Leistungen rechtzeitig und im geplanten Umfang erfolgen, damit der Standort nicht gefährdet wird. Defizite bei infrastrukturellen Rahmenbedingungen wie die derzeit bestehenden Restriktionen für die Schiffbarkeit der Elbe aufgrund von Verschlickungen könnten dazu führen, dass sich Umschlag- und Transportmengen an den Standorten der HHLA vorbeientwickeln. Die Behebung der Restriktionen in der Elbe ist derzeit in der Umsetzung, so dass etwaige Risikoeintritte als unwahrscheinlich bewertet werden. Wie sich diese Risiken mittel- und langfristig entwickeln werden, ist momentan noch ungewiss.

Zum Erhalt und Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens sowie zur Optimierung der Abläufe für den hinterlandseitigen Zu- und Ablauf der Warenströme sind die Modernisierung und der Ausbau der regionalen Straßen- und Schieneninfrastruktur erforderlich. So können im Intermodalsegment Mehrkosten oder Verspätungen durch Engpässe im Bahnnetz, u.a. aufgrund mangelhafter Bahninfrastruktur oder von Behinderungen durch Baumaßnahmen, auftreten. Die Flexibilität durch eigenes rollendes Material trägt u.a. dazu bei, dass etwaige Ergebnisauswirkungen unwahrscheinlich sind und weiterhin nicht zu den für den HHLA-Konzern

wesentlichen Risiken zählen. Für die HHLA mittelfristig besonders wichtige Projekte sind der künftige Ersatz der Köhlbrandbrücke, der Bau der Hafenausbahn A 26-Ost sowie die Instandhaltung und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals einschließlich der Schleusen.

Die HHLA arbeitet bei entsprechenden Projekten eng mit den zuständigen öffentlichen Institutionen zusammen. Darüber hinaus vertritt sie ihre Interessen über die Mitarbeit in entsprechenden Gremien, die Mitwirkung in Verbänden sowie durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit.

7. Rechtliche Risiken

Compliance-Vorfälle

Das Fundament integren Handelns bilden gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Zusammenarbeit im Konzern ist von sozialer Verantwortung gegenüber den Beschäftigten geprägt. Grundlage für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist eine enge, verantwortungsvolle und aktive Einbindung der Arbeitnehmervertretungen innerhalb des Konzerns. Dolose Handlungen sowie generell Rechts- und Wettbewerbsverstöße durch Beschäftigte im Rahmen ihrer Tätigkeit können dennoch nicht vollständig ausgeschlossen werden. Zudem können etwaige Zuwiderhandlungen in bestimmten Rechtsgebieten (z.B. Wettbewerb, Datenschutz) zu Bußgeldern führen, die auf Konzernkennzahlen fußen und somit unter Umständen wesentliche Größenordnungen erreichen.

Zur Risikoreduzierung verfügt die HHLA u.a. neben Richt- und Leitlinien, dem Vier-Augen-Prinzip, prozessimmanenten Kontrollen und der Durchführung von Stichproben im Rahmen des Compliance-Management-Systems über einen Verhaltenskodex, der sich an sämtliche Führungskräfte und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Konzerns richtet. Zu den Regelungen des Verhaltenskodex sowie zu weiteren Spezialthemen wie der Vermeidung von Korruption und dem Verhalten im Wettbewerb werden dem aktuellen Risikoprofil entsprechend regelmäßig Schulungen durchgeführt. Hinzu kommen weitere begleitende Kommunikationsmaßnahmen u.a. im Intranet der HHLA. Zudem bestehen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Dritte Möglichkeiten, Hinweise zu Verstößen zu geben (Whistleblower-Hotline). Auf Compliance-Verstöße wird gegebenenfalls mit konkreten Prozessanpassungen zur künftigen Prävention reagiert. So werden zum Beispiel in Fällen von Diebstahl entsprechende Sicherungsmaßnahmen geprüft und gegebenenfalls auch eingeführt, um das Abhandenkommen der betreffenden Gegenstände möglichst zu vermeiden. Darüber hinaus tragen die regelmäßig wiederkehrende Analyse von Compliance-Risiken und das IT-basierte Business-Partner-Screening-System, mit dem eine risikobasierte Prüfung von Geschäftspartnern der HHLA ermöglicht wird, zur frühzeitigen Erkennung von Compliance-Risiken und damit zur Risikominimierung bei. Dies gilt auch für den konzernweit zur Anwendung kommenden HHLA-Lieferantenkodex.

Prozessrisiken

Durch Veränderung von Ausgangsprämissen oder Rahmenbedingungen kann es in Projekten zu einer wesentlichen Unterschreitung der hinterlegten Wirtschaftlichkeitsrechnung kommen. Dies kann die Auflösung langfristiger Verträge notwendig machen und ggf. Rechtsstreitigkeiten zur Folge haben. Die HHLA ergreift vorbeugend Maßnahmen, u.a. in Form des Einsatzes juristischer Expertise, um entsprechende Streitigkeiten zu vermeiden bzw. beizulegen. Zum Berichtszeitpunkt liegen diesbezüglich keine wesentlichen Risiken vor.

Neue behördliche Regularien

Gesetzesänderungen, Reformen von Regularien oder die Anpassung von Auflagen können Veränderungen bei HHLA-internen Prozessen oder an Bestandsanlagen erforderlich machen oder zu Kostensteigerungen führen. Analog zum Vorjahr werden derzeit keine wesentlichen diesbezüglichen Risiken identifiziert.

Umgekehrt können sich Chancen aus neuen Regularien entwickeln, die im Wesentlichen die Marktpotenziale von technologischen Innovationen erhöhen.

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Erwartetes Bruttoinlandsprodukt (BIP)

Wachstumserwartung in %	2024	Trend vs. 2023
Welt	3,1	→
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	1,5	↘
USA	2,1	↘
Euroraum	0,9	↗
Deutschland	0,5	↗
Italien	0,7	→
Aufstrebende Volkswirtschaften (Schwellen- und Entwicklungsländer)	4,1	→
Aufstrebende asiatische Volkswirtschaften	5,2	↘
China	4,6	↘
Aufstrebende europäische Volkswirtschaften (Mittel- und Osteuropa)	2,8	↗
Russland	2,6	↘
Lateinamerika und Karibik	1,9	↘
Welthandel	3,3	↗

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF); Januar 2024

Die Erholung der Weltwirtschaft erwies sich 2023 trotz hoher Inflationsraten und einer straffen Geldpolitik als erstaunlich robust. Wenngleich das Wachstum im Jahr 2024 durch die hohen Zinssätze zur Inflationsbekämpfung und die Rücknahme der fiskalischen Unterstützung angesichts der hohen Verschuldung belastet bleiben wird, haben sich 2023 viele Volkswirtschaften als unerwartet widerstandsfähig gezeigt. Vor diesem Hintergrund blickt der Internationale Währungsfonds (IWF) optimistisch auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung 2024 und hat seine aktuelle Prognose zur **Weltwirtschaft** im Januar 2024 um 0,2 Prozentpunkte auf eine Zuwachsrate von 3,1 % leicht angehoben. Der optimistischere Ausblick reflektiert vor allem Aufwertungen für das Jahr 2023 für China, die Vereinigten Staaten und große Schwellen- und Entwicklungsländer. Gleichwohl liegt das globale Wachstum im Vergleich zu den vergangenen zwei Jahrzehnten nach wie vor unter dem historischen Durchschnitt.

2024 wird die konjunkturelle Dynamik in den **fortgeschrittenen Volkswirtschaften** im Vergleich zum Vorjahr voraussichtlich geringfügig nachlassen. Für die **Vereinigten Staaten** wird ein leicht abgeschwächtes Wachstum von 2,1 % (zuvor: 2,5 %) im Jahr 2024 prognostiziert, da der IWF davon ausgeht, dass die Effekte einer strafferen Finanzpolitik und ein nachgebender Arbeitsmarkt die Gesamtnachfrage bremsen werden.

Die derzeitige konjunkturelle Schwächephase im **Euroraum** dürfte im Prognosezeitraum überwunden werden. Die nachlassenden Auswirkungen des Energiepreisschocks, die sinkende Inflation sowie steigende Reallöhne werden voraussichtlich eine Belebung des privaten Verbrauchs begünstigen und die Konjunktur stützen. Der IWF erwartet daher, dass sich die gesamtwirtschaftlichen Aktivitäten des Euroraums 2024 mit einer Wachstumsrate von 0,9 % ausdehnen werden. Die **deutsche Wirtschaft** dürfte aus Sicht des IWF auch 2024 nur minimal wachsen. Die Ökonomen des Währungsfonds haben die Konjunkturprognose zuletzt deutlich abgesenkt und ein Wachstum von 0,5 % in Aussicht gestellt. Im Oktober 2023 hatte der IWF noch einen Zuwachs von 0,9 % erwartet. Deutschland dürfte damit den Prognosen zufolge erneut das niedrigste Wachstum der G7-Staaten verzeichnen. Die Wirtschaftsleistung **Italiens** wird voraussichtlich um 0,7 % zulegen.

Für die **Schwellen- und Entwicklungsländern** wird dagegen ein stabiles Wachstum erwartet.

Für **China** rechnet der IWF verglichen mit 2023 mit einer nachlassenden Wachstumsdynamik im laufenden Jahr. Die Krise am Immobilienmarkt und der schwache Binnenkonsum werden die Konjunktur 2024 belasten. Hinzu kommen verschlechterte Beschäftigungsaussichten und eine hohe Jugendarbeitslosigkeit. Gleichwohl wurde der Konjunkturausblick für die zweitgrößte Volkswirtschaft um 0,4 Prozentpunkte auf 4,6 % angehoben. Die Anhebung spiegelt das unerwartet starke Wachstum im vergangenen Jahr und höhere staatliche Ausgaben für den Kapazitätsaufbau zum Schutz vor Naturkatastrophen wider.

Nachdem der Wirtschaftsraum **Lateinamerika und Karibik** 2023 unerwartet vom Wachstum der Volkswirtschaften großer Handelspartner und einer starken Inlandsnachfrage profitiert hat, sollte das Bruttoinlandsprodukt auf 1,9 % im Jahr 2024 wieder zurückgehen. Die Absenkung reflektiert insbesondere das negative Wachstum in Argentinien im Zusammenhang mit den dortigen Wirtschaftsreformen.

In den **aufstrebenden Ländern Mittel- und Osteuropas** wird die Wirtschaftskraft nach Einschätzung der Experten voraussichtlich um 2,8 % expandieren. Die konjunkturelle Erholung in **Russland** wird sich auch im Prognosezeitraum fortsetzen. Der IWF hat seinen Ausblick für Russland auf ein Wachstum von 2,6 % erhöht, wobei die Aufwärtskorrektur einen Übertrag vom unerwartet starken Wachstum im Jahr 2023 reflektiert.

Die Aussichten für die **ukrainische Volkswirtschaft** sind unverändert unsicher und abhängig vom Kriegsverlauf. Im Rahmen seiner Oktoberprognose 2023 erwartet der IWF für die Ukraine ein Wirtschaftswachstum von 3,2 %. Das **estnische BIP** wird nach jüngsten Schätzungen des IWF aus Oktober 2023 mit einem Plus von 2,4 % steigen.

Das **weltweite Handelsvolumen** wird nach Schätzungen der IWF-Ökonomen im Prognosezeitraum mit einer Wachstumsrate von 3,3 % zulegen, damit aber weiterhin unter dem historischen Durchschnitt liegen. Zunehmende Handelsverzerrungen und geoökonomische Fragmentierung belasten den Welthandel. Weltweit verhängten die Länder etwa 3.200 neue Handelsbeschränkungen im Jahr 2022 und etwa 3.000 im Jahr 2023.

Ausblick auf das Branchenumfeld

Das Marktforschungsinstitut Drewry hat seine Prognose für den **Weltcontainerumschlag** angesichts des gesamtwirtschaftlichen Ausblicks leicht nach oben angepasst und erwartet nunmehr für das Jahr 2024 einen Zuwachs im Containeraufkommen der weltweiten Häfen von 2,3 % (zuvor: 2,0 %).

Für das Fahrtgebiet **China**, das wichtigste Fahrtgebiet des Hamburger Hafens, erwartet Drewry für 2024 ein verlangsamtes Umschlagwachstum von 1,4 %. Die Marktexperten begründen ihren abgeschwächten Ausblick für China mit den bestehenden Unsicherheiten hinsichtlich der wirtschaftlichen Situation der zweitgrößten Volkswirtschaft der Welt.

Die Aussichten für die europäischen Häfen deuten auf eine moderate Erholung im Prognosezeitraum hin. Nach Schätzungen der Experten soll das Fahrtgebiet **Europa** im laufenden Jahr mit einer Rate von 3,3 % wachsen. Der Aufschwung schlägt sich – mit Ausnahme des Fahrtgebietes Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer – in allen Teilgebieten nieder. Auch für die nordwesteuropäischen Häfen wird gegenüber 2023 eine moderate Erholung von 3,4 % im Containerumschlag erwartet.

Erwarteter Containerumschlag nach Fahrtgebieten

Wachstumserwartung in %	2024	Trend vs. 2023
Welt	2,3	↗
Asien insgesamt	1,6	↘
China	1,4	↘
Europa insgesamt	3,3	↗
Nordwesteuropa	3,4	↗
Skandinavien und baltischer Raum	0,9	↗
Westliches Mittelmeer	6,5	↗
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	1,2	↘

Quelle: Drewry Maritime Research; Dezember 2023

Der moderat wachsenden Containernachfrage steht eine Welle an erweiterter **Schiffskapazität** gegenüber, die in den kommenden Jahren in Markt drängen wird. Das Marktforschungsinstitut AXS Alphaliner erwartet, dass die Gesamtstellplatzkapazität der Flotte im Prognosezeitraum auf 30,1 Mio. TEU ansteigen wird, das entspricht einem Plus von 9,8 %. Für 2024 wird die Auslieferung von 467 Schiffen mit einer Stellplatzkapazität von rund 3,1 Mio. TEU erwartet. Davon werden 13 Schiffe der 18.000+-TEU-Klasse angehören.

Die Kluft zwischen der erwarteten Containernachfrage und dem Kapazitätsangebot war noch nie so groß und sorgt – ohne das Ergreifen entsprechender Gegenmaßnahmen – für den gegenwärtigen und voraussichtlich anhaltenden Verfall der **Containerfrachtraten** und eine sinkende Profitabilität bei den Reedern. Während die Branche 2023 voraussichtlich 31 Mrd. US\$ erwirtschaftet hat, geht man für das Jahr 2024 von einem kumulierten operativen Verlust in Höhe von 15 Mrd. US\$ aus.

Im Hinblick auf das weiterhin ungebrochene Schiffsgrößenwachstum und das damit verbundene erhöhte Mengenaufkommen pro Schiffsanlauf wird der Druck auf die Terminals und die Hinterlandtransportsysteme durch die Umschlagspitzen weiter zunehmen. Zusätzlich wird durch die Angriffe im Suezkanal und das damit einhergehende Umleiten von Schiffen der Druck auf die Häfen durch außerfahrplanmäßige Schiffsanläufe temporär zunehmen. Infolgedessen droht nach Meinung von Drewry eine Verschlechterung der **Produktivität** in den Häfen Europas.

Erwarteter Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

Wachstumserwartung in %	2024	Trend vs. 2023
Transportaufkommen	1,6	↗
Straßenverkehr	1,7	↗
Eisenbahnverkehr	1,8	↗
Kombinierter Verkehr	2,6	↗
Transportleistung	2,1	↗
Straßenverkehr	2,3	↗
Eisenbahnverkehr	2,1	↗
Kombinierter Verkehr	3,1	↗

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr (Bundesministerium für Digitales und Verkehr); September 2023

Die jüngste Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr in Deutschland, die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr auf der Grundlage der Daten vom September 2023 herausgegeben wurde, sieht aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven für das Jahr 2024 eine leichte Erholung des gesamten **deutschen Güterverkehrsaufkommen**. In der Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – wird ein Anstieg in Höhe von 2,1 % erwartet. Mit Blick auf die einzelnen Verkehrsträger wird für den Straßengüterverkehr für 2024 im Transportaufkommen ein leichter Zuwachs von 1,7 % und in der Transportleistung ein Anstieg von 2,3 % prognostiziert. Das Güteraufkommen auf der Schiene wird sich ähnlich entwickeln. Das Transportaufkommen im Eisenbahnverkehr wird im Prognosezeitraum mit 1,8 % ansteigen, die Transportleistung um 2,1 %. Gleichzeitig wird der kombinierte Verkehr im laufenden Jahr voraussichtlich kräftiger zulegen. Das Aufkommen wird um 2,6 % und die Leistung um 3,1 % zunehmen.

Erwartete Konzernentwicklung

Vergleich zur Vorjahresprognose

Die im Geschäftsbericht 2022 gegebene Prognose für das Jahr 2023 unterlag aufgrund der ungewissen Entwicklung der Durchschnittserlöse und der konjunkturellen Entwicklung einer hohen Unsicherheit. Mit Veröffentlichung der Quartalsmitteilung Januar bis März 2023 wurde die Prognose aufgrund der heterogenen Entwicklung auf Segmentebene für den Containerumschlag auf „leichter Anstieg“ und für die Umsatzerlöse des Segments Container auf „moderater Rückgang“ gesenkt. Gleichzeitig wurden die Umsatzerlöse für den Konzern, den Teilkonzern Hafenlogistik und das Segment Intermodal angehoben.

Am 27. Juli 2023 wurde basierend auf den vorläufigen Geschäftsjahreszahlen zum Halbjahr im Rahmen einer Ad-hoc-Mitteilung die Prognose für 2023 nochmals deutlich adjustiert. Die Erwartungen für den Containerumschlag wurden erneut auf „deutlicher Rückgang“ und die Einschätzung für die Containertransporte wurde auf „Niveau des Vorjahres“ gesenkt. Damit einhergehend wurde die Prognose für die Umsatzerlöse für den Konzern, den Teilkonzern Hafenlogistik und die Segmente Container und Intermodal reduziert. Außerdem wurde die Ergebnisbandbreite (EBIT) des Konzerns auf 115 bis 135 Mio. €, des Teilkonzerns Hafenlogistik auf 100 bis 120 Mio. € und des Segments Intermodal auf „leichter Rückgang“ abgesenkt.

In der Quartalsmitteilung Januar bis September 2023 wurden die Containertransporte und die Ergebnisentwicklung für das Segment Intermodal auf „moderater Rückgang“ abgesenkt. Zudem wurde die Bandbreite der Investitionen für den Konzern auf 270 bis 320 Mio. € und für

den Teilkonzern Hafenlogistik auf 240 bis 290 Mio. € angehoben. [Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf](#)

Sowohl die Entwicklung des Containerumschlags als auch die Entwicklung der Umsatzerlöse des Konzerns, des Teilkonzerns Hafenlogistik und des Segments Container wurden zum Jahresende bestätigt. Der Containerumschlag wies zum Jahresende einen „deutlichen Rückgang“ auf. Darüber hinaus verzeichnete die Entwicklung der Umsätze im Segment Intermodal ebenfalls nur einen „moderaten Anstieg“.

Das Betriebsergebnis (EBIT) auf Konzernebene und Teilkonzernebene Hafenlogistik lag unterhalb der jeweils prognostizierten Bandbreite aufgrund einer schwächer als erwartet ausfallenden Entwicklung im Segment Intermodal.

Während die Investitionen auf Konzernebene im oberen Bereich der Bandbreite lagen, überschritten die Investitionen im Teilkonzern Hafenlogistik die Bandbreite leicht.

Erwartete Ertragslage

Hinweis: Bedingt durch die zum Zeitpunkt der Berichterstellung ungewisse weitere Entwicklung der geopolitischen Spannungen, den anhaltenden Krieg in der Ukraine und die Auswirkungen der ankündigten Neuausrichtungen der Konsortialstrukturen der Reeder unterliegt die Prognose hohen Unsicherheiten.

Im **Teilkonzern Hafenlogistik** wird für den Containerumschlag mit einem deutlichen Anstieg und für den Containertransport mit einem moderaten Anstieg gegenüber dem Vorjahr gerechnet. Für die Umsatzerlöse wird insgesamt von einem moderaten Anstieg gegenüber dem Vorjahr ausgegangen. Dabei wird im Segment Container ein deutlicher Anstieg und im Segment Intermodal ein moderater Anstieg prognostiziert.

Für das Geschäftsjahr 2024 wird für den Teilkonzern Hafenlogistik ein EBIT in einer Bandbreite von 70 bis 100 Mio. € angestrebt. Dabei wird im Segment Container von einem starken Rückgang und im Segment Intermodal von einem starken Anstieg ausgegangen.

Für den **Teilkonzern Immobilien** wird mit einem Umsatz auf dem Niveau des Vorjahres gerechnet. Gegenüber dem Vorjahreswert wird ein deutlicher Anstieg im Betriebsergebnis (EBIT) für möglich gehalten.

Auf **Konzernebene** wird ein moderater Umsatzanstieg und ein Betriebsergebnis (EBIT) in einer Bandbreite von 85 Mio. € bis 115 Mio. € erwartet.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage

Auf Basis der zum 31. Dezember 2023 verfügbaren **Liquidität** geht die HHLA davon aus, dass die Finanzmittel jederzeit ausreichen werden, um den fälligen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

Für 2024 wird von **Investitionen** auf der Konzernebene in einer Bandbreite von 400 bis 450 Mio. € ausgegangen. Davon entfallen 360 bis 410 Mio. € auf den Teilkonzern Hafenlogistik.

Die Investitionsschwerpunkte liegen im Segment Container auf der Kapazitätserweiterung inländischer und ausländischer Terminals sowie im Segment Intermodal auf der Erweiterung der eigenen Transport- und Umschlagkapazitäten.

Es bleibt das Ziel der HHLA, ihre ertragsorientierte Ausschüttungspolitik, die eine Auszahlung zwischen 50 und 70 % des Jahresüberschusses nach Anteilen Dritter als Dividende vorsieht, fortzusetzen.

Nichtfinanzielle Erklärung

Nichtfinanzielle Berichterstattung

Im Rahmen der **nichtfinanziellen Erklärung** orientiert sich die HHLA an den Standards der Global Reporting Initiative (GRI) „GRI 1: Grundlagen 2021“, „GRI 2: Allgemeine Angaben 2021“ und Angaben gemäß den GRI-Themenstandards für jedes nach den HGB-Anforderungen als wesentlich erhobene Thema. Zudem dienen die Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen als Rahmen für die Bestimmung und Ausrichtung der Nachhaltigkeitsaktivitäten. [Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie](#)

Die nichtfinanzielle Erklärung gliedert sich grob in die Abschnitte **Ökologie, EU-Taxonomie, Soziales und Corporate Governance**. Nicht Bestandteil der nichtfinanziellen Erklärung sind hingegen die Unterkapitel [Personalbestand und -struktur](#) sowie die [Erklärung zur Unternehmensführung](#). Beide Unterkapitel wurden jedoch aufgrund ihrer thematischen Nähe dem Abschnitt „Soziales“ im Kapitel „Arbeitswelt und Beschäftigung“ bzw. dem Abschnitt „Corporate Governance“ strukturell zugeordnet. Sie sind Bestandteil der Konzernlageberichtsprüfung und wurden mit hinreichender Sicherheit geprüft.

Zur Ermittlung der wesentlichen nichtfinanziellen Themen führt die HHLA regelmäßig eine **Wesentlichkeitsanalyse** durch, zuletzt im November 2021. Für die Analyse wurde der zum damaligen Zeitpunkt gültige GRI-Standard „GRI 101: Grundlagen 2016“ berücksichtigt. Vor dem Hintergrund der neuen Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) wird die HHLA für das Geschäftsjahr 2024 eine Wesentlichkeitsanalyse nach den European Sustainability Reporting Standards (ESRS 1) durchführen, um die neuen Anforderungen aus der CSRD bei der nächsten Erhebung zu berücksichtigen. [Wesentlichkeitsanalyse](#)

Im Anschluss wurden die Ergebnisse dieser Analyse – soweit dazu passend – den in § 289c HGB genannten Aspekten Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Achtung der Menschenrechte sowie Bekämpfung von Korruption und Bestechung zugeordnet. Die Überleitung der zu berichtenden Aspekte gemäß § 289c HGB auf die seitens der HHLA als wesentlich klassifizierten Themen wird im Folgenden tabellarisch dargestellt.

⊘ Nicht geprüft

Der **GRI Content Index** bietet zudem eine weitere Übersicht über als wesentlich zu bewertete Berichtsinhalte. <https://bericht.hhla.de/gri>

Überleitung der berichtspflichtigen Mindestaspekte gemäß CSR-RUG auf die für die HHLA wesentlichen Aspekte und Sachverhalte

Inhalt der nichtfinanziellen Erklärung nach § 289c HGB	Strategische Handlungsfelder	Als wesentlich bewerteter Aspekt im Sinne der doppelten Wesentlichkeit nach § 289c Abs. 3 HGB	Index berichtspflichtiger Bestandteile der nichtfinanziellen Erklärung
	Ökologie		
Umweltbelange	Klimafreundliche Logistikketten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betrieb und Ausbau klimafreundlicher Logistikketten 	Klimafreundliche Logistikketten
	Flächenschonung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Effiziente Nutzung von Terminalflächen 	Flächenschonung
	Klimaschutz und Energieeffizienz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betriebliche CO₂-Neutralität ▪ Steigerung der Energieeffizienz 	Emissionen Energie
	Soziales		
Arbeitnehmerbelange	Arbeitswelt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten 	Personalbestand und -struktur Ausbildung und Personalentwicklung
	Arbeits- und Gesundheitsschutz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Arbeitsschutz gemäß internationalen Standards für Beschäftigte 	Arbeits- und Gesundheitsschutz
Sozialbelange¹			
	Governance		
Achtung der Menschenrechte¹	Geschäftsethik und Integrität		Achtung der Menschenrechte
Bekämpfung von Korruption und Bestechung¹	Geschäftsethik und Integrität		Bekämpfung von Korruption und Bestechung
	Wirtschaft		
	Entwicklung des Unternehmenswerts	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wachstum und Profitabilität 	Ertragslage
	Wertschöpfung und Innovation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau der Digitalisierung zur Prozessoptimierung ▪ Steigerung der Effizienz 	Innovation
Weitere Angaben gemäß § 289c HGB			
Angabe der verwendeten Rahmenwerke			Über diesen Bericht
Nachhaltigkeitsstrategie			Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie
Beschreibung des Geschäftsmodells			Geschäftstätigkeit
Wesentliche nichtfinanzielle Risiken und ihre Handhabung			Risiko- und Chancenmanagement Risiken- und Chancen

¹ Die HHLA nimmt ihre Verantwortung im Umgang mit den Sozialbelangen von Geschäftspartnern, Anteilseignern und der Öffentlichkeit, die Achtung der Menschenrechte sowie die Bekämpfung von Korruption und Bestechung sehr ernst. Im Sinne der doppelten Wesentlichkeit nach § 289c Abs. 3 HGB sind jedoch alle Sachverhalte dieser Aspekte aufgrund mangelnder Geschäftsrelevanz für die HHLA nicht berichtspflichtig. Aus Gründen der Transparenz hat sich die HHLA jedoch dazu entschieden, auf freiwilliger Basis Angaben über diese Themen zu berichten.

Wesentlichkeitsanalyse

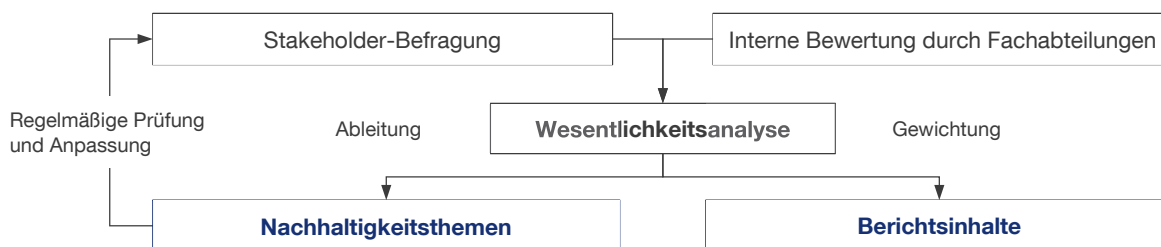
Die HHLA steht in regelmäßigem Austausch mit ihren **externen Interessengruppen**, zu denen Kunden (z.B. Reedereien), Kunden von Kunden (z.B. Versender), Beschäftigte, Lieferanten, potenzielle und bestehende Aktionäre und Investoren, Verbände und Institutionen, wissenschaftliche Einrichtungen, politische Entscheidungsträger, Nichtregierungsorganisationen (NGOs), Anwohner sowie die interessierte Öffentlichkeit zählen. [Geschäftspartner und Kunden](#)

Prozess und Ergebnis der Stakeholder-Umfrage

Um ein umfassendes Bild der Erwartungen und Anforderungen der Stakeholder zu erhalten, führte die HHLA im November 2021 eine Wesentlichkeitsanalyse durch, in der die potenziell relevanten Nachhaltigkeitsthemen der internen und externen Stakeholder untersucht wurden. Zunächst wurden dafür die für die HHLA wesentlichen Stakeholder von den Fachabteilungen identifiziert. Ausgangspunkt hierfür waren interne Quellen, wie z.B. Aufstellungen der größten

Kunden. Als **wesentliche Stakeholder** wurden Kunden, Kunden von Kunden, Beschäftigte, Lieferanten, potenzielle und bestehende Aktionäre, ESG-Rating-Agenturen, Verbände und Institutionen, wissenschaftliche Einrichtungen, politische Entscheidungsträger, NGOs sowie Nachbarn der Terminals in Hamburg identifiziert.

Prozess der Wesentlichkeitsanalyse



Im zweiten Schritt wurde eine Bestandsaufnahme der sowohl für die externen als auch für die internen Stakeholder relevanten Themen erstellt und diese anhand der zentralen Handlungsfelder der [Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie](#) der HHLA strukturiert.

Anschließend wurde anhand eines einheitlichen Fragebogens eine **internationale vierwöchige Online-Befragung** durchgeführt, an der externe Stakeholder aus allen Interessengruppen sowie Führungskräfte aus verschiedenen Funktionen des Unternehmens teilgenommen haben.

Insgesamt bewerteten rund 60 Personen die für die HHLA potenziell relevanten Themen, insbesondere Kunden, Geschäftspartner, Lieferanten, Investoren sowie Beschäftigte der HHLA. Darüber hinaus hatten die Stakeholder die Möglichkeit, die Themen zu gewichten, zu ergänzen und zu kommentieren.

Kombiniert wurde diese digitale Befragung mit **qualitativen Experten-Interviews**. An den 60-minütigen Interviews nahmen insgesamt 15 Vertreterinnen und Vertreter aus den Bereichen Kunden, Investoren, ESG-Rating, NGOs und Verbände teil. Alle Teilnehmenden wurden zu den Handlungsfeldern der HHLA befragt.

Ergebnis der Stakeholder-Umfrage und Materialitätsprüfung

Die Ergebnisse der durchgeführten Stakeholder-Befragung decken sich zu großen Teilen mit den Ergebnissen der vorherigen Stakeholder-Befragungen. Keines der als potenziell relevant abgefragten Themen wurde als unwesentlich bzw. kaum wesentlich bewertet.

Die in der Stakeholder-Befragung als wesentlich bzw. sehr wesentlich ermittelten Themenschwerpunkte der HHLA wurden von einem **internen Fachgremium** sowohl mit Blick auf die ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen der HHLA auf das jeweilige Thema als auch in Hinsicht auf die Relevanz des Themas für den unternehmerischen Erfolg **im Sinne der doppelten Wesentlichkeit nach § 289c Abs. 3 HGB geprüft**.

Die HHLA nimmt ihre Verantwortung im Umgang mit den Sozialbelangen von Geschäftspartnern, Anteilseignern und der Öffentlichkeit sehr ernst. Ebenso werden die Themen Compliance, Datenschutz, Achtung der Menschenrechte sowie die Bekämpfung von Korruption und Bestechung als fundamentale Voraussetzung für eine nachhaltige Unternehmensführung angesehen. Gemäß § 289c Abs. 3 HGB ist jedoch aufgrund mangelnder Geschäftsrelevanz keines dieser Themen für die HHLA wesentlich. Aus Gründen der Transparenz hat sich die HHLA jedoch

dazu entschieden, auf freiwilliger Basis über diese Themen zu berichten. Diese Themen wurden intern durch die entsprechenden Fachabteilungen validiert.

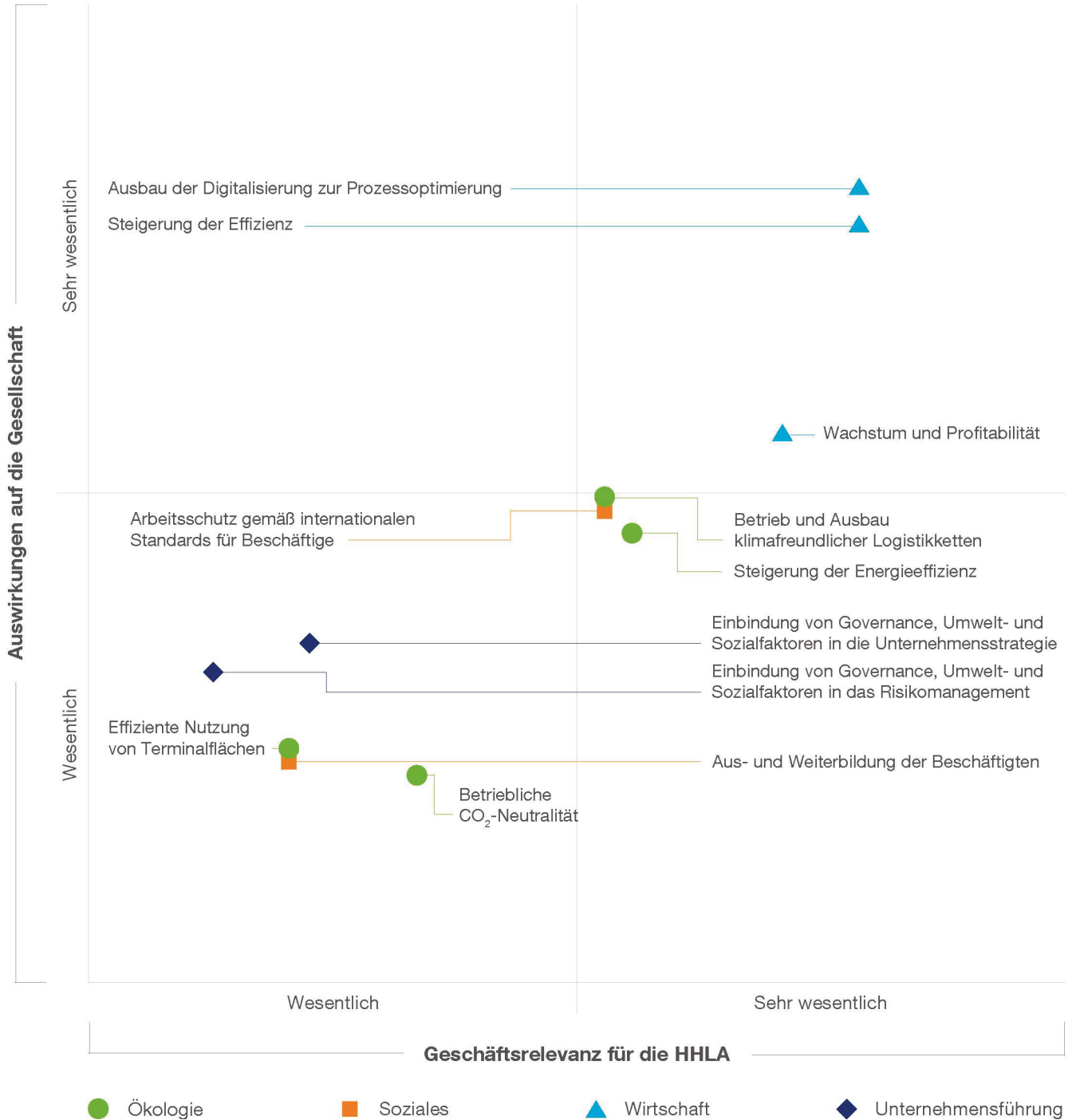
Ergebnisse der Stakeholder-Befragung und anschließende Beurteilung der HHLA im Sinne der doppelten Wesentlichkeit nach § 289c Abs. 3 HGB

Strategische Handlungsfelder	Bewertung der Themen durch die befragten Stakeholder		Wesentlich bewertet im Sinne der doppelten Wesentlichkeit nach § 289c Abs. 3 HGB
	Wesentlich	Sehr wesentlich	
Ökologie			
Klimafreundliche Logistikketten	<ul style="list-style-type: none"> Produktangebot für CO₂-neutralen Containertransport 	<ul style="list-style-type: none"> Betrieb und Ausbau klimafreundlicher Logistikketten 	<ul style="list-style-type: none"> Betrieb und Ausbau klimafreundlicher Logistikketten
Flächenschonung	<ul style="list-style-type: none"> Effiziente Nutzung von Terminalflächen 		<ul style="list-style-type: none"> Effiziente Nutzung von Terminalflächen
Klimaschutz und Energieeffizienz	<ul style="list-style-type: none"> Betriebliche CO₂-Neutralität Einsatz erneuerbarer Energie 	<ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Energieeffizienz Förderung bzw. Aufbau und Nutzung erneuerbarer Energie aus eigenen Energiequellen 	<ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Energieeffizienz Betriebliche CO₂-Neutralität
Umwelt- und Ressourcenschutz	<ul style="list-style-type: none"> Minderung des Ressourcenverbrauchs Förderung der Kreislaufwirtschaft Erhalt und Förderung von Biodiversität Senkung von Lichtemissionen 		
Soziales			
Arbeitswelt	<ul style="list-style-type: none"> Attraktivität als Arbeitgeber Sicherung von Arbeitsplätzen Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten 		<ul style="list-style-type: none"> Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten
Arbeits- und Gesundheitsschutz	<ul style="list-style-type: none"> Gesundheitsförderung der Beschäftigten 	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitsschutz gemäß internationalen Standards für Beschäftigte 	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitsschutz gemäß internationalen Standards für Beschäftigte
Gesellschaftliche Verantwortung	<ul style="list-style-type: none"> Aktiver Stakeholder-Dialog Gesellschaftliches Engagement 		
Geschäftspartner	<ul style="list-style-type: none"> Transparenz der Lieferkette Einkaufsrichtlinien in Bezug auf Umwelt, Soziales und Governance 	<ul style="list-style-type: none"> Stärkung der Kundenbeziehungen 	
Governance			
Strategie und Management	<ul style="list-style-type: none"> Einbindung von Governance, Umwelt- und Sozialfaktoren in die Unternehmensstrategie Einbindung von Governance, Umwelt- und Sozialfaktoren in das Risikomanagement 		<ul style="list-style-type: none"> Einbindung von Governance, Umwelt- und Sozialfaktoren in die Unternehmensstrategie Einbindung von Governance, Umwelt- und Sozialfaktoren in das Risikomanagement
Geschäftsethik und Integrität	<ul style="list-style-type: none"> Förderung internationaler Initiativen 	<ul style="list-style-type: none"> Compliance Aktive Bekämpfung von Korruption und Bestechung Achtung der Menschenrechte Datenschutz und -sicherheit 	
Wirtschaft			
Entwicklung des Unternehmenswerts	<ul style="list-style-type: none"> Stabile Dividendenausschüttung Kapitalmarkt-Positionierung als nachhaltiges Investment 	<ul style="list-style-type: none"> Wachstum und Profitabilität 	<ul style="list-style-type: none"> Wachstum und Profitabilität
Wertschöpfung und Innovation	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Digitalisierung zur Schaffung neuer Geschäftsaktivitäten Aufbau neuer Geschäftsaktivitäten entlang der Logistikkette Förderung und Aufbau von Infrastruktur und/oder Produktionskapazitäten für alternative Energieträger 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Digitalisierung zur Prozessoptimierung Steigerung der Effizienz 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Digitalisierung zur Prozessoptimierung Steigerung der Effizienz

Die Ergebnisse wurden intern analysiert und dem Vorstand vorgestellt. Sie flossen zudem in die Weiterentwicklung der HHLA-Nachhaltigkeitsstrategie unter dem Leitmotiv „Balanced Logistics“ und in die Ausarbeitung der Handlungsfelder ein. [Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie](#)

Wesentlichkeitsmatrix

Wesentliche Themen der HHLA nach doppeltem Wesentlichkeitsvorbehalt gemäß § 289c Abs. 3 HGB



Nachhaltigkeitsmanagement

Zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie berichtet die Stabsabteilung Nachhaltigkeit an den Vorstand. Für die einzelnen Themenfelder der Nachhaltigkeitsstrategie sind Verantwortliche benannt, die übergreifend von der Stabsabteilung Nachhaltigkeit koordiniert werden. Die strategische Bedeutung nachhaltiger Themen findet sich auch als Komponente der variablen Vorstandsvergütung wieder.

Als Bestandteile der mit dem Vorstand vereinbarten Zielvorgaben gehen der Drei-Jahres-Durchschnitt der jährlichen spezifischen CO₂-Emissionsentwicklung, der Drei-Jahres-Durchschnitt der jährlichen Beschäftigungsentwicklung sowie der Drei-Jahres-Durchschnitt der jährlichen Entwicklung des Aufwands für Erstausbildungen, betriebliche Qualifizierungen und Weiterbildung im Verhältnis zur Beschäftigtenzahl in die Vorstandsvergütung ein. Dabei wurde jeweils ein Zielkorridor festgelegt, dessen Erreichen eine entsprechende Tantieme auslöst.

[Vergütungsbericht und Vergütungssystem](#)

Ökologie

⊘ Nicht geprüft

Klimawandel und Klimaschutz

Mit einem Anteil von rund einem Fünftel an den gesamten CO₂-Emissionen innerhalb der Europäischen Union (EU) zählt der Verkehrssektor zu den wesentlichen CO₂-Emittenten. Denn die Verkehrsleistung ist in den vergangenen Dekaden deutlich gestiegen und die Prognosen zur Verkehrsleistungsentwicklung sehen weiteres Wachstum voraus. Dadurch steigen häufig die CO₂-Emissionen, da fossile Energieträger als Antriebsquelle derzeit noch deutlich den Lkw-Landtransport und den Schiffsverkehr dominieren. Dabei entfallen auf den Seeverkehr, der über 90 % des weltweiten Warenaustausches befördert, vergleichsweise niedrige 2,9 % der Emissionen. Großcontainerschiffe weisen aufgrund der enormen Transportkapazität von bis zu 24.000 Standardcontainern die beste CO₂-Bilanz pro beförderter Tonne aus. Der Bahnverkehr gilt als ökologisch vorteilhaftester Verkehrsträger auf dem Land, da er sehr energieeffizient und CO₂-neutral betrieben werden kann.

Der Immobiliensektor stellt nach der Energiewirtschaft, der Industrie und dem Verkehrssektor den viertgrößten Treibhausgas emittierenden Sektor Deutschlands dar. Im Portfolio des HHLA-Immobilienbereichs ist die durch die UNESCO zum Weltkulturerbe ernannte historische Speicherstadt in Hamburg der wesentliche Immobilienbesitz. Bei der energetischen Weiterentwicklung der Speicherstadt sind entsprechend hohe Denkmalschutzstandards zu berücksichtigen.

🔍 Prüfung mit begrenzter Sicherheit

Klimafreundliche Logistikketten

Mit ihrem **Geschäftsmodell der Verknüpfung der ökologisch vorteilhaften Verkehrsträger Seeschiff und Eisenbahn zu klimafreundlichen Logistikketten** leistet die HHLA ihren wichtigsten Beitrag für Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz. Dieses zeigt sich insbesondere in der seit 2021 geltenden EU-Taxonomie-Verordnung, in der die Hauptaktivitäten der HHLA als taxonomiekonform klassifiziert werden. Durch die HHLA und deren Bahntochter METRANS werden nordeuropäische und Adria Häfen durch ein hocheffizientes Intermodalnetzwerk mit Mittel- und Osteuropa verknüpft. Diese multimodalen Transportketten sparen Energie und verursachen zudem vergleichsweise wenig Lärm und Unfälle. Hinzu kommt der Lagevorteil Hamburgs tief im Binnenland, der im ökonomisch sowie ökologisch vorteilhaften Transportweg Elbe begründet ist.

Die HHLA bindet weitere Akteure bei der Gestaltung klimafreundlicher Logistikketten ein: Das **HVCC Hamburg Vessel Coordination Center** als zentrale, neutrale, überbetriebliche Koordinationsstelle für Großschiffs-, Feeder- und Binnenschiffsverkehre im Hamburger Hafen bietet den Terminals und Reedern betriebliche Koordinierungsleistungen für einen emissionsoptimierten Zu- und Ablauf der Schiffe an.

Die Hamburg Port Authority (HPA) plant und baut im Rahmen des Projektes **Landstrom in Hamburg (LiH)** auf den HHLA-Containerterminals Burchardkai, Tollerort und Altenwerder Anla-

gen zur Landstromversorgung von Containerschiffen. Die HHLA unterstützt dieses Projekt, indem bestehende Anlagenteile der HHLA entgeltlich mitgenutzt werden können, Bauabläufe koordiniert und Flächen zur Verfügung gestellt werden. Nach Abschluss des Projektes werden am Container Terminal Burchardkai (CTB) drei Landstromanschlüsse und am Container Terminal Tollerort (CTT) ein Landstromanschluss zur Verfügung stehen. Am Container Terminal Altenwerder (CTA) wurde mit dem Bau von drei Landstromanschlüssen begonnen. Zudem fand am CTT erfolgreich ein erster Schiffsintegrationstest statt. Die COSCO SHIPPING Taurus wurde im Rahmen des Tests im Oktober 2023 zum ersten Mal mit Landstrom versorgt.

Mit dem Produkt **HHLA Pure** bietet die HHLA ihren Kunden einen nach TÜV-Nord-Standard TN-CC-020 zertifiziert klimaneutralen Containertransport und Containerumschlag für alle Hamburger Containerterminals und die meisten Transportrelationen im METRANS-Netzwerk an.

[Zertifizierte Klimaneutralität](#)

Flächenschonung

Die Inanspruchnahme von Flächen für Verkehr, Gewerbe und Siedlungen zählt zu den großen Umweltbelastungen, denn Flächen sind eine wertvolle, nur begrenzt zur Verfügung stehende Ressource. Die effiziente Nutzung von Hafen- und Logistikflächen durch eine hohe **Flächenproduktivität** und eine erhöhte Lagerkapazität auf bestehenden Flächen sind daher Maßnahmen der HHLA zur Senkung des Flächenverbrauchs für Verkehr, Gewerbe und Siedlungen. Bei den Investitionen zum nachfrageorientierten Ausbauprogramm der Hafenterminals handelt die HHLA nach der Leitlinie, die knappen Hafen- und Logistikflächen so effizient wie möglich zu nutzen. Dabei konzentriert sich die HHLA neben der Erhöhung der Lagerkapazitäten auf die Steigerung der wasserseitigen Umschlagkapazität.

Die **Erhöhung der Lagerkapazitäten** erfolgt z.B. am Container Terminal Burchardkai (CTB) durch den flächenschonenden Ausbau des Lagerkransystems. Im Berichtsjahr wurden am CTB vier Lagerblöcke mit jeweils drei Stapelkräne in Betrieb genommen und die Arbeiten an drei weiteren Lagerblöcken begonnen. Durch eine Verdichtung der Containerstellplätze wird so auf bestehender Fläche die Lagerkapazität nachfrageorientiert deutlich erhöht.

Neben einer Erhöhung der Lagerkapazität durch eine verdichtete und damit flächenschonende Lagerung der Container ist die **Erhöhung der wasserseitigen Umschlagkapazität** ein wichtiger Baustein für eine effiziente Flächennutzung auf den Terminals. Die HHLA hat durch ihr umfangreiches Ausbauprogramm, u.a. durch hochmoderne Tandem-Containerbrücken, die gleichzeitig bis zu vier 20-Fuß-Container bewegen können, die wasserseitige Leistungsfähigkeit deutlich erhöht. Durch diese Steigerung der Kaimauerproduktivität auf bestehenden Flächen können mehr Container abgefertigt werden.

Das Zusammenspiel von Lagerkapazitätserhöhung sowie effizienten Geräten und **Prozessen** leistet einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und ermöglicht die Abwicklung von Spitzenlasten auf bestehenden Flächen.

Die HHLA-Tochter METRANS nutzt in ihrem Netzwerk zwischen den Seehäfen sowie ost- und südosteuropäischen Inlandterminals Waggons, die speziell für die maritime Logistik entwickelt wurden. Diese 80-Fuß-Waggons bieten ein optimales Verhältnis zwischen Waggon- bzw. Zuglänge und **Stellplatzkapazität**. Dadurch können mit einem Ganzzug im Shuttleverkehr bis zu 100 Standardcontainer transportiert werden – mehr als mit vergleichbaren Waggons. Durch diese hohe Stellplatzkapazität auf einem Zug wird die vorhandene Infrastruktur auf den Seehafen- und Inlandterminals sowie den Gleisanlagen optimal ausgenutzt.

Emissionen

Zum wirkungsvollen Schutz des Klimas fokussiert sich die HHLA auf die **Senkung der absoluten CO₂-Äquivalente (CO₂e)**. Die Energieeffizienz und der Anteil erneuerbarer Energien am Energieträgermix der HHLA sollen kontinuierlich erhöht werden, damit eine Entkopplung von Umschlag- und Transportvolumen einerseits und CO₂e-Emissionen andererseits erreicht wird.

Die CO₂-Äquivalente (CO₂e) werden seit dem Geschäftsjahr 2022 berichtet, so dass neben der Klimawirkung von reinen CO₂-Emissionen auch die Klimawirkung von weiteren Treibhausgasen (wie N₂O) in die Erhebung der CO₂-Äquivalente miteinfließen. Diese Werte sind nahezu vergleichbar. Auf eine rückwirkende Anpassung der Treibhausgasbilanz für die Jahre 2018 bis 2021 wurde dabei verzichtet.

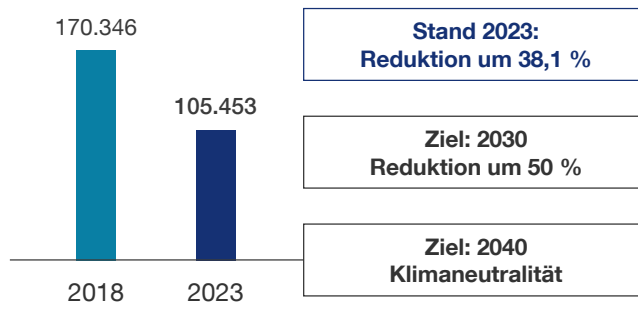
Bei der **Berechnung der CO₂e-Emissionen** orientiert sich die HHLA am Greenhouse Gas Protocol Corporate Standard (Revised Edition), einem internationalen Standard zur Erfassung von Treibhausgasemissionen. Bei der Berechnung werden Tank-to-Wheel-Emissionen für die Treibstoffe und marktbasierende Emissionsfaktoren berücksichtigt. Die Emissionsfaktoren für die fossilen Energieträger sind dem Global Logistics Emissions Council (GLEC) Framework 2.0 entnommen. Um die Vergleichbarkeit mit den veröffentlichten Daten der Vorjahre zu vereinfachen, wurde im Berichtsjahr auf eine Umstellung auf den Standard GLEC Framework 3.0 verzichtet. Die Umstellung wird im Rahmen der Berichtspflicht nach CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) im Geschäftsjahr 2024 erfolgen. Die Emissionsfaktoren für Strom, bei denen keine marktbasierenden Emissionsfaktoren vorliegen, wurden von der IEA (International Energy Agency) veröffentlicht.

Die vom HHLA-Konzern ausgestoßenen Treibhausgase konzentrieren sich im Wesentlichen auf CO₂. Diese werden vor allem von den Umschlagmengen auf den Hafen- und Inlandterminals, den Bahntransportvolumen sowie dem Anteil des Strombezugs aus erneuerbaren Energien beeinflusst. Der separate Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien wurde nach Maßgabe des Greenhouse Gas Protocol bei der Berechnung der spezifischen Emissionen als lokal emissionsfrei klassifiziert. Bei der Berechnung der absoluten Emissionen wird die CO₂e-Emissionsmenge, die durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien weniger emittiert wird, separat ausgewiesen. Der Energiebedarf eines Hafenterminals hängt maßgeblich von den wasserseitig umgeschlagenen und mit den Verkehrsträgern Bahn und Lkw landseitig transportierten Containern ab. Als Bezugsgröße zur Bestimmung der spezifischen CO₂e-Emissionen verwendet die HHLA im Einklang mit den Empfehlungen der EEEG-Arbeitsgruppe (European Economics Environment Group) die aussagekräftige wasser- und landseitige Umschlagleistung in Containern. Die Empfehlungen der EEEG-Arbeitsgruppe werden ebenfalls im GLEC Framework 2.0 berücksichtigt.

Die herausragende Bedeutung verringerter absoluter CO₂e-Emissionen findet im **Klimaschutzziel** der HHLA ihren Ausdruck: Bis 2030 sollen die absoluten CO₂e-Emissionen um mindestens 50 % gesenkt werden, **bis 2040 möchte die HHLA klimaneutral wirtschaften** (in Bezug auf Scope 1 und Scope 2). Als Basisjahr wurde 2018 festgelegt. Im Vergleich zwischen Basisjahr und Berichtsjahr verringerten sich die absoluten Scope-1- und Scope-2-CO₂e-Emissionen um 38,1 % auf 105.453 t (2018: 170.346 t). Im Vergleich zum Vorjahr (118.241 t) entspricht dieser Wert einem Rückgang um 10,8%.

Absolute CO₂e-Emissionen

in Tonnen, Basisjahr 2018



2018: CO₂-Emissionen, ab 2022: CO₂e-Emissionen

Im Berichtsjahr führte der Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien zu einer Verminderung der CO₂e-Emissionen um 107.071 t.

Die Höhe der CO₂e-Emissionen im Jahr 2023 wurde insbesondere durch drei Entwicklungen beeinflusst:

- die fortgeführte Elektrifizierung am Container Terminal Altenwerder (CTA),
- die weitgehende Normalisierung der Lieferketten, die zu geringeren Lagerauslastungen auf den Containerterminals führte und infolgedessen zu geringeren spezifischen Verbräuchen sowie
- den Umschlagrückgang auf den Hamburger Containerterminals.

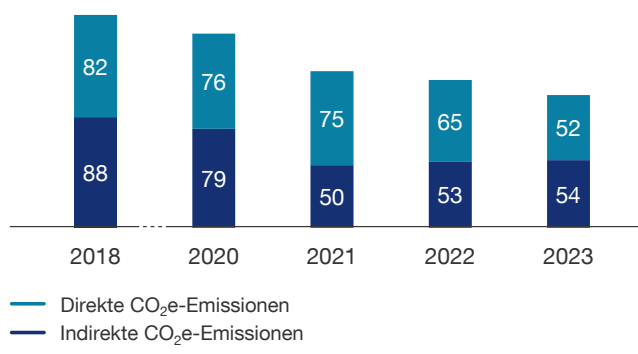
Der Anteil von **Strom am Gesamtenergieverbrauch des Konzerns** stieg von 58,6 % im Vorjahr auf 63,9 % im Berichtsjahr. Dieser Wert markiert einen neuen Höchstwert innerhalb des HHLA-Konzerns und spiegelt im Wesentlichen die Elektrifizierungsmaßnahmen im Konzern wider. Der Anteil erneuerbarer Energien am gesamten Stromverbrauch stieg auf 58,8 % (im Vorjahr: 53,4 %). Der Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergieverbrauch lag im Berichtszeitraum bei 37,5 %. Während im Jahr 2022 Strom aus erneuerbaren Energien im Volumen von 190,4 Gigawattstunden (GWh) beschafft wurde, erhöhte sich diese Menge um 8,9 % auf 207,4 GWh im Berichtsjahr. Die durch den Einsatz von Elektrolokomotiven traktionsbedingten CO₂e-Emissionen sanken im Berichtsjahr um 2,4 % auf 32.426 t (im Vorjahr: 33.239 t).

Im Berichtsjahr wurde **Strom aus erneuerbaren Energien** für folgende Bereiche eingesetzt:

- für den von METRANS-Gesellschaften durchgeführten **elektrifizieren Bahnverkehr** in Deutschland und Österreich.
- für alle selbst genutzten **Bürogebäude und Werkstätten** in Hamburg sowie für den CTA, für das rein **elektrisch betriebene Lagerkransystem** am CTB, für die Bahnkräne an den Containerterminals CTB und CTT sowie für die iSAM AG am Standort Mülheim.
- Der Strom aus der auf dem HHLA-Terminal TK Estonia installierten **Photovoltaikanlage** wurde zum großen Teil durch den Terminal selbst verbraucht.

Direkte und indirekte CO₂e-Emissionen

in Tsd. Tonnen, Basisjahr 2018



Bis 2021: CO₂-Emissionen, ab 2022: CO₂e-Emissionen

Die absoluten CO₂e-Emissionen der vier von der HHLA betriebenen reinen Containerterminals – namentlich CTA, CTB, CTT und CTO – sanken im Vorjahresvergleich um 10.456 t auf 39.802 t. Gegenüber dem Basisjahr 2008 verringerten sich die spezifischen CO₂e-Emissionen um 50,5 %. Durch Dritte veranlasste und durchgeführte Tätigkeiten, die auf den Anlagen der HHLA CO₂e emittieren, werden nicht erfasst.

Als Bestandteil der mit dem Vorstand vereinbarten Zielvorgaben geht der Drei-Jahres-Durchschnitt der jährlichen spezifischen CO₂-Emissionsentwicklung in die Vorstandsvergütung ein. Dabei wurde ein Zielkorridor festgelegt, dessen Erreichen eine entsprechende Tantieme auslöst.

[Vergütungsbericht und Vergütungssystem](#)

Zertifizierte Klimaneutralität

Der CTA in Hamburg ist die weltweit erste zertifiziert klimaneutrale Umschlaganlage für Container. Der Betrieb erfolgt überwiegend elektrifiziert mit Strom aus erneuerbaren Energien. Für Terminalprozesse, die heute noch CO₂e-Emissionen verursachen, wird die Umstellung auf elektrifizierten Betrieb derzeit erprobt beziehungsweise bereits sukzessive umgesetzt. Im Berichtsjahr wurden die **CO₂e-Emissionen** des CTA durch den TÜV Nord gemäß **DIN ISO 14064-3:2000** ermittelt und die **Klimaneutralität** durch den **Standard TN-CC-020** zertifiziert. Berücksichtigt werden darin Emissionen aus stationärer Verbrennung (Erdgas) und mobiler Verbrennung (Diesel), aus importierter Elektrizität (marktbasierter Ansatz), Vorketten aller eingesetzten Energieträger sowie die Emissionen des Pendler-Berufsverkehrs. Dabei wurden alle nicht vermeidbaren CO₂e-Emissionen in Höhe von 7.409 t (im Vorjahr: 11.836 t), die durch den Containerumschlag (einschließlich der berechneten Scope-3-Emissionen) entstehen, durch Kompensationsprojekte nach Gold Standard ausgeglichen.

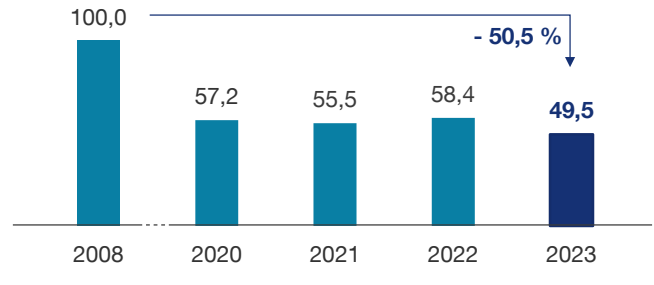
Die durch den TÜV Nord als unabhängige Zertifizierungsstelle verifizierten CO₂e-Emissionen für den Transport eines Standardcontainers von und nach Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Duisburg, Rotterdam, Danzig, Triest, Rijeka und Koper innerhalb des METRANS-Netzes bilden die Basis für das klimaneutrale Produkt HHLA Pure. HHLA Pure steht für klimaneutralen Containertransport und -umschlag gemäß TÜV-Nord-Standard TN-CC-020. Dieser umfasst die Emissionen aus stationärer und mobiler Verbrennung (Erdgas, Diesel) sowie aus importiertem Strom). Nach Maßgabe dieses Standards wurden Emissionen so weit wie möglich reduziert. Dabei wurden alle im Berichtsjahr als unvermeidlich klassifizierten CO₂e-Emissionen in Höhe von 51.344 t durch Klimaschutz-Kompensationsprojekte nach Gold Standard ausgeglichen (im Vorjahr: 49.475 t). Im Berichtsjahr wurden insgesamt 940.466 Standardcontainer (TEU) klimaneutral mit HHLA Pure transportiert (im Vorjahr: 917.152 TEU).

Maßnahmen zur Senkung der CO₂e-Emissionen

Das bestehende **Programm zur Energieeffizienzsteigerung** und zur Senkung der CO₂e-Emissionen innerhalb einzelner HHLA-Gesellschaften wurde im Berichtsjahr durch verschiedene Maßnahmen weitergeführt. Hierzu gehören unter anderem die Um- und Ausrüstung mit energieeffizienteren Technologien wie z.B. der Ausbau der batteriebetriebenen Automated-Guided-Vehicles (AGVs)-Flotte am CTA um weitere elf Einheiten, die Inbetriebnahme von acht

Entwicklung spezifischer CO₂e-Emissionen

Spezifische CO₂e-Emissionen gegenüber 2008 in %



Bis 2021: CO₂-Emissionen, ab 2022: CO₂e-Emissionen

weiteren Hybrid-Portalhubwagen (Hybrid Van Carrier) am CTT oder der Ausbau des elektrifizierten Lagerkransystems am CTB.

Energie

Energieverbrauch und -einspeisung

	2023	2022	2021	2020	2019
Diesel, Benzin und Heizöl in Mio. l	18,3	23,2	24,1	24,1	28,0
Erdgas in Mio. m ³	1,5	1,9	7,5	9,1	8,0
Strom (ohne Fahrstrom) in Mio. kWh	141,5	149,4	133,7	117,0	123,2
davon Strom aus erneuerbarer Energie	80,7	82,4	97,4	86,2	78,7
Fahrstrom in Mio. kWh	211,4	206,7	208,7	191,9	185,0
davon Strom aus erneuerbarer Energie	126,7	117,4	115,7	6,6	-
Fernwärme in Mio. kWh	3,3	3,9	4,0	3,1	3,6
davon Fernwärme aus erneuerbarer Energie	2,4	2,8	2,5	2,2	2,6
Fernwärmeeinspeisung in Mio. kWh	0	0	25,5	32,8	33,3

Energieverbrauch 2023 für Heizöl, Erdgas und Fahrstrom geschätzt (vorläufig)

Das Klimaschutzziel der HHLA ist durch die **Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am Energiemix** des Konzerns zu erreichen. Für substanzielle CO₂e-Reduzierungen setzt die HHLA auf eine weitere Elektrifizierung ihrer Geräte und Maschinen auf den Terminals und damit auf die Substitution von fossilen Antriebsenergieträgern durch erneuerbare Energien. Damit werden die Anlagen nicht nur emissions- und lärmärmer, sondern die alternativen Umschlaggeräte benötigen auch weniger Wartungsaufwand.

Diese fortschrittlichen Technologien senken nicht nur die lokalen Emissionen, sondern führen auch zu ökonomischen Vorteilen, die vor dem Hintergrund steigender Energiekosten an Bedeutung gewinnen. Im Berichtszeitraum wurden dahingehend einige Projekte erfolgreich umgesetzt:

- Im Berichtsjahr wurde die Anzahl von rein **elektrisch angetriebenen Pkws** im operativen Bereich auf 131 Fahrzeuge ausgebaut (im Vorjahr: 117).
- Im Rahmen des weiteren Flottenausbaus von besonders energieeffizienten und schadstoffarmen **Großgeräten** wurden im Jahr 2023 am Containerterminal Altenwerder (CTA) elf lokal emissionsfreie, batteriebetriebene Automated Guided Vehicles (AGVs) in Betrieb genommen.
- Am Containerterminal Burchardkai (CTB) wurden im Jahr 2023 die Arbeiten an vier elektrifizierten **Lagerblöcken** mit je drei Stapelkränen abgeschlossen und diese in Betrieb genommen. Zudem wurde mit den Arbeiten an drei weiteren Lagerblöcken begonnen.
- Der Containerterminal Tollerort (CTT) nahm acht besonders energieeffiziente Hybrid-Portalhubwagen (Hybrid Van Carrier) in Betrieb.
- Bei HHLA TK Estonia erzeugte die **Photovoltaikanlage** im ersten vollen Betriebsjahr über 234 MWh Strom.

Die Wirksamkeit des bestehenden nach DIN ISO 50001:2018 **zertifizierten Energiemanagementsystems**, welches alle HHLA-Gesellschaften mit nennenswertem Energieverbrauch in Deutschland umfasst, wurde im Berichtsjahr mittels Überprüfungsaudit erneut bestätigt.

Darüber hinaus ist die HHLA stets auf der Suche nach weiteren Optionen, die das Unternehmen bei dem Ziel unterstützen, bis 2040 klimaneutral zu werden. **Wasserstoff als Energieträger** kann eine wichtige Rolle bei der Dekarbonisierung insbesondere auch im Hafenumschlag

und in der Schwergutlogistik spielen. Deshalb hat die HHLA mit dem „**Clean Port & Logistics**“-**Innovationscluster** eine Plattform gegründet, in der Technologien für den Hafenumschlag und den Schwerlastverkehr vor allem mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb erprobt und zur Marktreife geführt werden. An dem Cluster beteiligen sich mehr als 45 weitere Unternehmen aus Europa, Asien, Nord- und Südamerika. Das Cluster hatte im Jahr 2022 seinen Startschuss. Gegenwärtig werden Konzepte für die Umstellung entwickelt und die notwendige Infrastruktur aufgebaut. Erste Tests sind für die erste Jahreshälfte 2024 geplant.

Weiterhin engagiert sich die HHLA aktiv in der **H2Global Foundation** und beteiligt sich mit insgesamt 240 Partnern aus Wissenschaft und Industrie am **Projekt TransHyDE**. Sie beschäftigt sich in diesem Zusammenhang intensiv mit dem Import und der Distribution von Wasserstoff und seinen Derivaten. Im Jahr 2023 wurde eine Machbarkeitsstudie erfolgreich abgeschlossen, die die Potenziale der HHLA im Bereich Wasserstoffimport analysiert und die technische Machbarkeit evaluiert hat. Parallel wurden neue und innovative Transporttechnologien untersucht und bewertet. Diese Initiativen werden im Jahr 2024 insbesondere auch im Hinblick auf den Transport von Wasserstoff in Containern weitergeführt. [Emissionen](#)

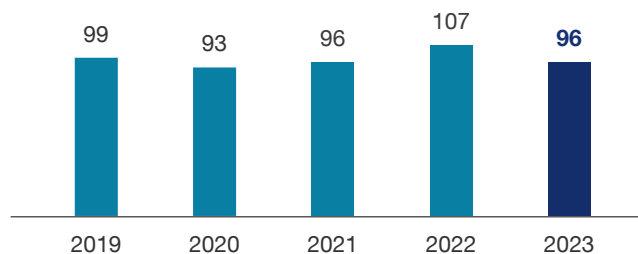
⊘ Nicht geprüft

Wasserverbrauch

Der Einsatz von Frischwasser beschränkt sich im HHLA-Konzern hauptsächlich auf die Nutzung zur Reinigung von Großgeräten und Containern sowie für die Hygiene der Beschäftigten und die Kantinenbewirtschaftung. Der konzernweite **Wasserverbrauch** des operativen Betriebs lag 2023 bei 95.613 m³ (im Vorjahr: 106.693 m³). Wasser wird an den HHLA-Standorten aus dem jeweiligen öffentlichen Versorgungsnetz bezogen.

Wasserverbrauch

in dam³



HHLA-Standorte: 2022, 2023: konzernweit; 2021: konzernweit ohne Georgien; 2020: konzernweit ohne Italien, Slowenien und Ungarn; 2019: Deutschland, Estland, Polen, Slowakei, Tschechien, Ungarn

⊘ Nicht geprüft

Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Abfälle

Ressourcenschonendes Handeln der HHLA zeigt sich beim Abfallmanagement und beim Einsatz von recyceltem Baumaterial für die Instandhaltung der Terminalflächen. Beim **Abfallmanagement** setzt die HHLA so weit wie möglich auf Abfallvermeidung und Abfalltrennung, um

wiederverwendbare Abfälle dem Ressourcenkreislauf zuzuführen. Die Menge einzelner Abfallarten kann aufgrund unterschiedlicher Umschlagmengen an den verschiedenen Terminals der HHLA von Jahr zu Jahr stark variieren.

Die gesamte **Abfallmenge** sank im Berichtsjahr an den Standorten in Deutschland um 1,1 % auf 8.543 t (im Vorjahr: 8.635 t). Grundsätzlich unterscheidet die HHLA in nicht gefährliche und gefährliche Abfälle. Die Verringerung im Jahr 2023 war im Wesentlichen auf eine geringere Menge an gefährlichen Abfällen zurückzuführen.

Nicht gefährliche Abfälle

Die **Fruchtabfälle**, die mit 44,8 % den größten Anteil an den Abfällen stellen, stiegen im Geschäftsjahr 2023 um 13,6 % auf 3.827 t (im Vorjahr: 3.369t). Bei dieser Abfallart handelt es sich um nicht mehr zum Verzehr oder zur Weiterverarbeitung geeignete Fruchtabfälle wie Bananen oder Ananas. Auf diese Mengenentwicklung hat die HHLA keinen Einfluss, da es sich dabei um Importe handelt, die für den Vertrieb ungeeignet in Hamburg ankommen und entsorgt werden müssen. Der größte Anteil davon in Höhe von 2.561 t (im Vorjahr: 2.804 t) wurde in einer externen Biogasanlage für die Stromproduktion genutzt. Auf diese Weise wurden im Berichtszeitraum 491.269 kWh Strom CO₂-frei produziert.

2023 stellten die **gemischten Metalle** die mengenmäßig zweitgrößte Abfallart dar, deren Volumen um 13,2 % auf 831 t gestiegen ist (im Vorjahr: 734 t). Dabei handelt es sich z.B. um nicht mehr einsatzfähige Stahlseile von Containerbrücken oder Lagerkränen. Diese Abfallart wird vollständig in den Recyclingkreislauf zurückgeführt. Die mengenmäßig drittgrößte Abfallart waren Schlämme aus Öl-/Wasserabscheidern, die als [gefährliche Abfälle](#) klassifiziert werden.

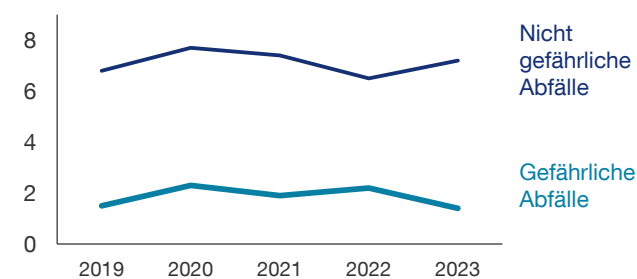
Die viertgrößte Abfallart, **Verpackungen aus Papier, Pappe, Karton und Mischpapier**, verzeichnete im Berichtsjahr einen Rückgang um 14,8 % auf 449 t (im Vorjahr: 527 t). **Gewerbeabfall zur Vorbehandlung und gemischte Verpackungen** stellten die fünftgrößte Abfallart dar. Die Mengen sind im Jahr 2023 um 16,8 % auf 416 t (im Vorjahr: 500 t) gesunken. Bei der insgesamt sechstgrößten Abfallart handelt es sich um Schlämme aus der betriebseigenen Abwasserbehandlung, deren Menge im Berichtsjahr um 14,4 % auf 299 t stieg.

Gefährliche Abfälle

Die mengenmäßig größte Abfallart die als gefährlich klassifiziert ist, waren Schlämme aus Öl-/Wasserabscheidern. Die Menge sank um 19,1 % auf 450 t (im Vorjahr: 557 t). Diese Abfallart entsteht primär bei der Reinigung von Portalhubwagen (Van Carriern) und anderen Großgeräten mit Hochdruckreinigern und stellt insgesamt die drittgrößte Abfallart dar. Die Abfallart Andere Emulsionen, die z.B. bei Ölspurbeseitigungen entstehen, verzeichnete einen Rückgang um 24,2 % auf 278 t (im Vorjahr: 367 t). Diese Abfallart stellt die insgesamt siebtgrößte Abfallart dar.

Abfallmenge

in Tsd. Tonnen



Recycling

Der größte direkte Materialeinsatz ohne Investitionen in Geräte und Maschinen der HHLA ist nach dem Einsatz von Energie der von Baustoffen. Hier werden zur Instandhaltung vorhandener Terminalflächen und zur Ertüchtigung bestehender Flächen auch **recycelte Baustoffe** eingesetzt. Dies minimiert den Ressourcenverbrauch und senkt zugleich die Treibhausgasemissionen.

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Menge der eingesetzten recycelten Baustoffe um 31,2 % auf 49.259 t (im Vorjahr: 37.547 t). Dieser Anstieg ist auf die Vorbereitungen der AGV-Flächen und den Ausbau der Lagerblöcke am CTB zurückzuführen. Dabei wurden 23.720 t (im Vorjahr: 2.816 t) Müllverbrennungsschlacke eingesetzt. Dies entspricht 48,2 % aller eingesetzten Recyclingbaustoffe.

Den zweitgrößten Anteil am Einsatz recycelter Baustoffe mit 26,3 % bzw. 12.949 t stellte die Verwendung von **Asphaltrecycling** dar. Dieser wurde u.a. für die Vorbereitungen der AGV-Flächen und den Ausbau der Lagerblöcke am CTB eingesetzt. Mit einem Anteil von 18,7 % und einem Materialeinsatz von 9.230 t wurde mit Zement gebundene Schlacke für den Ausbau der Lagerkranblöcke verwendet. Für Umbauten an der Kaistraße des CTB wurden außerdem insgesamt 3.360 t Elektroofenschlacke eingebracht.

Die Verwendung runderneuerter Reifen für Umschlaggeräte und Container-Chassis oder die Vor-Ort-Reinigung von verwendeten Ölen und deren Wiedereinsatz verbessern ebenfalls die Ressourcennutzung und werden von verschiedenen Bereichen realisiert.

EU-Taxonomie

Rahmen und Anwendung der EU-Taxonomie

Zielsetzung der EU-Taxonomie

Die Europäische Union (EU) hat sich als Staatengemeinschaft das Ziel gesetzt, bis 2050 klimaneutral zu werden. Im Rahmen des Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums (EU Action Plan on Sustainable Finance) ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen dabei eine wesentliche Zielsetzung. Zur Unterstützung dieser Zielsetzung ist Mitte 2020 die EU-Taxonomie-Verordnung (Taxonomie-VO) in Kraft getreten, die als einheitliches und rechtsverbindliches Klassifizierungssystem festlegt, welche Wirtschaftstätigkeiten in der EU als „ökologisch nachhaltig“ gelten. Über die Ergebnisse dieser Klassifikation ist unternehmensspezifisch jährlich zu berichten. Im Juni 2021 wurde der Klimarechtsakt verabschiedet, der Wirtschaftstätigkeiten und technische Bewertungskriterien für die ersten beiden der sechs Umweltziele festlegt. Im Juni 2023 folgte der Umweltrechtsakt, der diese Festlegungen für die Umweltziele drei bis sechs regelt. In Artikel 9 der Taxonomie-VO werden die folgenden sechs Umweltziele genannt:

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Vorgaben zu nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der Umweltziele sind in den Delegierten Rechtsakten durch die Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit festgelegt, dort sind diejenigen gelistet, welche grundsätzlich als nachhaltig in Betracht gezogen werden können.

Definition von nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten

Im Hinblick auf die Klassifizierung einer Wirtschaftstätigkeit als „ökologisch nachhaltig“ im Sinne der EU-Taxonomie ist eine Unterscheidung zwischen Taxonomiefähigkeit und Taxonomiekonformität erforderlich. Im ersten Schritt ist zu prüfen, ob eine Wirtschaftstätigkeit im Klimarechtsakt oder im Umweltrechtsakt beschrieben und somit taxonomiefähig ist. Ausschließlich taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten können dann als taxonomiekonform und somit nachhaltig ausgewiesen werden. Dazu müssen diese Wirtschaftstätigkeiten drei Bedingungen erfüllen: Sie müssen einen wesentlichen Beitrag zu einem der sechs Umweltziele leisten und dürfen keines der anderen Umweltziele zu denen kein wesentlicher Beitrag geleistet wird erheblich beeinträchtigen, diese also negativ beeinflussen. Darüber hinaus müssen diese Aktivitäten vorgegebene Mindestschutzkriterien erfüllen, wie beispielsweise die Einhaltung von Menschenrechten.

Anwendung der EU-Taxonomie

Aufgrund von § 315b (1) HGB und Art. 8 (1) Taxonomie-VO ist die HHLA dazu verpflichtet, die Regulatorik der Taxonomie-VO anzuwenden. Nach Vorgaben der Taxonomie-VO wurden im Berichtsjahr 2021 bereits die Anteile der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten an den Umsatzerlösen sowie den Investitionen und Betriebsausgaben berichtet. Seit dem Berichtsjahr 2022 sind die Anteile der taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten offenzulegen. In den Jahren 2021 und 2022 bezogen sich die Anteilsangaben auf die Umweltziele 1 und 2. Für das Berichtsjahr sind zusätzlich die Änderungen durch die Rechtsakte zur Änderung des Klimarechtsaktes (Ziele 1 und 2) sowie die Wirtschaftstätigkeiten des Umweltrechtsaktes für die Ziele 3 bis 6 zu berücksichtigen. In diese Betrachtung werden grundsätzlich alle vollkonsolidierten Konzerngesellschaften der HHLA einbezogen.

Analyse der Wirtschaftsaktivitäten der HHLA

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten

Die Definitionen der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten („eligibility“) für die Umweltziele „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ finden sich in den Anhängen 1 und 2 zum Klimarechtsakt. Die Definitionen der Wirtschaftstätigkeiten zu den Umweltzielen „Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen“, „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“, „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“ und „Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme“ sind in der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2486, dem Umweltrechtsakt zu finden.

Nach Prüfung der Definitionen der Wirtschaftstätigkeiten nach den Delegierten Verordnungen sind die taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten der HHLA ausschließlich dem Umweltziel „Klimaschutz“ zuzuordnen:

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten

Umweltziel	Klassifizierung nach dem Klimarechtsakt	Tätigkeit des HHLA-Konzerns
Klimaschutz	4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	Installation und Betrieb einer Fotovoltaikanlage
Klimaschutz	6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	Schienegebundener Containertransport mit Zügen
Klimaschutz	6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr	Straßengebundener Containertransport mit Lkw
Klimaschutz	6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur	Betrieb von Inlandterminals für die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern
Klimaschutz	6.16 Infrastruktur für eine CO ₂ -arme Schifffahrt	Betrieb von Seehafenterminals für die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern
Klimaschutz	7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Eigentum und Vermietung von Immobilien

Die **taxonomiefähigen Aktivitäten** des Containertransports mit der Bahn und dem Lkw einschließlich der Inlandterminals werden von den Intermodalgesellschaften der HHLA durchgeführt.

Auch die wirtschaftlichen Aktivitäten des Konzerns im Bereich Containerumschlag und der Betrieb von HHLA-Seehafenterminals wurden als taxonomiefähig klassifiziert, da diese Aktivitäten einen CO₂-armen Seetransport ermöglichen.

Im Bereich Immobilien wurde das Eigentum bzw. der Erwerb von Eigentum als taxonomiefähig klassifiziert. Bei den im Eigentum der HHLA stehenden, vermieteten Immobilien handelt es sich hauptsächlich um die historische, denkmalgeschützte und zum UNESCO-Weltkulturerbe zählende Hamburger Speicherstadt und den Fischmarkt Hamburg.

Als **nicht taxonomiefähig Aktivitäten** wurden im Wesentlichen Tätigkeiten in den Bereichen Beratung, Automatisierung, Containerreparatur und Projektlogistik eingestuft.

Die HHLA ist nicht im Bereich der Wirtschaftsaktivitäten nach Punkt 4.26–4.31 des ergänzenden delegierten Rechtsakts EU 2022/1214 (Gas- und Nuklear-Rechtsakt) tätig. Daher finden die entsprechenden Meldebögen für diese Tätigkeiten aus dem genannten delegierten Rechtsakt keine Anwendung.

Prüfung der Taxonomiekonformität der Wirtschaftstätigkeiten

Die Prüfung der Taxonomiekonformität („alignment“) wurde in einem dreistufigen Prozess durchgeführt:

1. die Prüfung eines wesentlichen Beitrags zum Umweltziel „Klimaschutz“;
2. die Prüfung der Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen (DNSH – do no significant harm) der übrigen Umweltziele und
3. die Prüfung der Einhaltung der Mindestschutzkriterien.

Wesentlicher Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“

Die Definitionen der entsprechenden technischen Bewertungskriterien für das Umweltziel „Klimaschutz“ sind den Anhängen des Klimarechtsaktes zu entnehmen. Diese dienen als Grundlage der Prüfung.

Jede als taxonomiefähig identifizierte Wirtschaftstätigkeit der HHLA wurde auf die Einhaltung der technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz überprüft. Die Wirtschaftstätigkeit „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ leistet einen wesentlichen Beitrag, da die Züge und Güterwagen, die die HHLA einsetzt, weitgehend keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursachen. Die Wirtschaftstätigkeiten „6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur“ und „6.16 Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt“ ermöglichen die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern und leisten damit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz. Für die Ergebnisse siehe [Meldebögen zur EU-Taxonomie](#)

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der Umweltziele

Die Definitionen der entsprechenden DNSH-Kriterien für das Umweltziel „Klimaschutz“ finden sich ebenfalls in den Anhängen und Anlagen des Klimarechtsaktes.

Die Überprüfung der DNSH-Kriterien wurde auf Ebene der Wirtschaftstätigkeiten durchgeführt. Der Intermodalbereich der HHLA mit seinem umfassenden Terminalnetzwerk in Zentral- und Osteuropa führte zu umfangreichen Untersuchungen der technischen Bewertungskriterien auf Standortebene, Gleiches gilt für die Seehafenterminals. Die Erfüllung der DNSH-Kriterien wird durch die Einhaltung europäischer und nationaler Gesetze sowie zum Beispiel freiwillige Umweltmanagementzertifizierungen sichergestellt. Die robuste Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung wurde auf Basis der aktuellsten verfügbaren Klimadaten (unter Verwendung der RCP-Szenarien 2.6, 4.5 und 8.5) und auf der kleinsten geeigneten Skala durchgeführt. Für die Ergebnisse siehe [Meldebögen zur EU-Taxonomie](#). Für die Ergebnisse der robusten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung siehe [Risiko- und Chancenmanagement](#).

Einhaltung der Mindestschutzkriterien

Die Mindestschutzkriterien sind in Artikel 18 der Taxonomie-VO geregelt und beziehen sich auf die Einhaltung der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, einschließlich der Grundprinzipien und Rechte aus den acht Kernübereinkommen, die in der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit festgelegt sind, sowie auf die Internationale Charta der Menschenrechte.

Die taxonomiefähigen Tätigkeiten der HHLA beschränken sich auf Europa. Über 95 % der Lieferanten der HHLA kommen aus Staaten der Europäischen Union, in denen die Einhaltung von Menschenrechten und den weiteren, in den Mindestschutzkriterien genannten Bereichen durch lokale und europäische Gesetze geregelt ist. Wichtige Aspekte der internationalen Standards in den vorgenannten Richtlinien und Normen sind beispielsweise in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verankert, insbesondere das Verbot von Sklaverei und Zwangsarbeit sowie der Grundsatz der Nichtdiskriminierung. Zudem sind im Unionsrecht in vielen Fällen strengere Anforderungen in Bezug auf Gesundheit, Sicherheit sowie soziale Nachhaltigkeit verankert.

Als verantwortungsvoll agierendes Unternehmen gehört ein von Rechtmäßigkeit und Integrität geleitetes Handeln zum Grundverständnis der HHLA. Die HHLA hält sich nicht nur an die geltenden Gesetze, sondern achtet insbesondere auch die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehenden Prinzipien und Standards. [Demokratische Grundsätze und internationale Standards](#)

Daran angelehnt legen konzerninterne Dokumente und Maßnahmen die Leitlinien der Aktivitäten verbindlich fest und unterstützen somit die Achtung und Einhaltung der sich aus Artikel 18 Taxonomie-VO ergebenden wesentlichen Kriterienbereiche:

- Menschenrechte, einschließlich Rechten der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer
[Achtung der Menschenrechte](#)
- Bestechung/Korruption
[Bekämpfung von Korruption und Bestechung](#)
- Besteuerung
[Steuern](#)
- Fairer Wettbewerb

Die Einhaltung der Mindestschutzkriterien wurde auf Konzernebene bewertet, um die Einhaltung dieser Anforderungen auf der Ebene der wirtschaftlichen Tätigkeit zu prüfen. Hintergrund ist, dass die entsprechenden Managementsysteme auf Konzernebene verankert sind und somit für alle Geschäftstätigkeiten gelten. [Angaben zu Unternehmensführungspraktiken](#)

Nach Überprüfung aller zuvor genannten Kriterien des Mindestschutzes sind keine Abweichungen festzustellen. Die implementierten Management- und Präventionssysteme stellen die Einhaltung von Artikel 18 sicher, so dass die Einhaltung der Mindestschutzkriterien im Sinne der Taxonomie-VO bestätigt wurde.

Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten

Die Wirtschaftstätigkeiten der HHLA, die als taxonomiekonform identifiziert wurden, konzentrieren sich auf:

Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten

Umweltziel	Klassifizierung nach dem Klimarechtsakt	Tätigkeit des HHLA-Konzerns
Klimaschutz	4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	Installation und Betrieb einer Fotovoltaikanlage
Klimaschutz	6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	Elektrifizierter schienengebundener Containertransport mit Zügen
Klimaschutz	6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur	Betrieb von Inlandterminals für die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern
Klimaschutz	6.16 Infrastruktur für eine CO ₂ -arme Schifffahrt	Betrieb von Seehafenterminals für die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern

Die Tätigkeit „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“, die mit elektrisch betriebenen Lokomotiven durchgeführt wird und nicht dem Transport von fossilen Brennstoffen dient, wurde als taxonomiekonform klassifiziert. Darüber hinaus wurde die Tätigkeit „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“ auf dem HHLA TK Terminal im estnischen Muuga, die Tätigkeit „6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur“ (Inlandterminals) sowie der Güterumschlag auf Seehafenterminals im Rahmen der Tätigkeit „6.16 Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt“ als taxonomiekonform klassifiziert. Diese vier Tätigkeiten entsprechen den technischen Bewertungskriterien.

Taxonomiefähige, aber nicht -konforme Wirtschaftstätigkeiten

Taxonomiefähige, aber nicht -konforme Wirtschaftstätigkeiten

Umweltziel	Klassifizierung nach Klimarechtsakt	Tätigkeit des HHLA-Konzerns
Klimaschutz	6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	Dieselbetriebener schienengebundener Containertransport mit Zügen
Klimaschutz	6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr	Straßengebundener Containertransport mit Lkw
Klimaschutz	7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Eigentum und Vermietung von Immobilien

Als taxonomiefähig, aber nicht taxonomiekonform wurden geringe Anteile der Tätigkeit „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ bewertet. Hierbei handelt es sich um Gütertransporte wie Rangierfahrten, die auf nicht elektrifizierten Schienentrassen von dieselbetriebenen Lokomotiven durchgeführt werden.

Als taxonomiefähig, aber nicht taxonomiekonform wurde zudem die Tätigkeit „6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr“ bewertet. Die technischen Bewertungskriterien des Klimarechtsaktes ermöglichen es der HHLA nicht, den durch Lkws durchgeführten Containertransport im Straßenverkehr als taxonomiekonform zu bewerten. Hauptgrund ist der noch ausstehende Markthochlauf für emissionsarme oder emissionsfreie Sattelzugmaschinen.

Als taxonomiefähig, aber nicht taxonomiekonform wurde darüber hinaus die Tätigkeit „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ bewertet. Die technischen Bewertungskriterien des Klimarechtsaktes ermöglichen es nicht, den Immobilienbereich der HHLA als taxonomiekonform zu bewerten. Das Immobilienportfolio besteht im Wesentlichen aus den historischen, denkmalgeschützten und zum UNESCO-Weltkulturerbe zählenden Gebäuden der Hamburger Speicherstadt, so dass bei energetischen Maßnahmen stets die Anforderungen des Denkmalschutzes zu berücksichtigen sind. Die HHLA arbeitet an energieeffizienzsteigernden Projekten,

die durch denkmalgerechte und bautechnische Innovationen erreicht werden sollen. Für die Ergebnisse siehe [Meldebögen zur EU-Taxonomie](#).

Erhebung der Kennzahlen nach EU-Taxonomie

Gemäß § 315e Abs. 1 HGB ist der Konzernabschluss der HHLA zum Abschlussdatum nach den IFRS aufgestellt worden. Die für die Berechnung der jeweiligen Kennzahl zu den Umsatzerlösen (Umsatzkennzahl), Investitionen (CapEx-Kennzahl) und Betriebsausgaben (OpEx-Kennzahl) genutzten Beträge basieren entsprechend auf den im Konzernabschluss berichteten Zahlen, um Doppelzählungen über Wirtschaftstätigkeiten hinweg zu vermeiden. Für die notwendige Kennzahlenerhebung und -berechnungen, deren Daten in anderen HHLA-IT-Systemen vorhanden sind, wurde durch Kontrollmechanismen (Vier-Augen-Prinzip) und Plausibilitätsprüfungen die Datenqualität sichergestellt.

Basierend auf der vollständigen Analyse der Wirtschaftsaktivitäten auf Taxonomiefähigkeit und -konformität erfolgt die Angabe des Anteils der taxonomiefähigen beziehungsweise taxonomiekonformen Umsatzerlöse, Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) der HHLA an den jeweiligen Gesamtsummen des Geschäftsjahres 2023.

Umsatzkennzahl

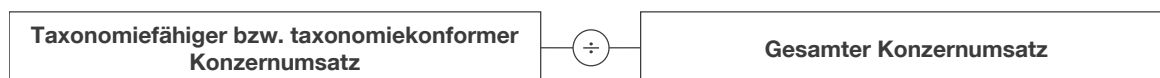
Definition

Die Umsatzerlöse umfassen die gemäß IAS 1.82a ausgewiesenen Einnahmen.

Die **Umsatzkennzahl** ergibt sich aus dem Quotienten des wie folgt definierten Zählers und Nenners:

- Der **Zähler** der Umsatzkennzahl ist definiert als der Konzernumsatz, der mit den Produkten und Dienstleistungen im Zusammenhang mit den taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen wirtschaftlichen Tätigkeiten erzielt wird.
- Der **Nenner** der Umsatzkennzahl basiert auf dem ausgewiesenen Umsatz des HHLA-Konzerns der [Gewinn- und Verlustrechnung](#).

Umsatzkennzahl



Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der HHLA ausgewiesenen Umsatzerlöse wurden über alle Konzerngesellschaften hinweg daraufhin untersucht, ob sie mit taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten für eines der sechs Umweltziele des Klimarechtsaktes erzielt wurde. [Analyse der Wirtschaftsaktivitäten](#)

Durch eine Detailanalyse der in den Umsatzerlösen enthaltenen Posten erfolgt die Zuordnung des jeweiligen Umsatzerlöses zu den taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten.

Umsatzkennzahlen

Die ermittelten Umsatzkennzahlen für das Geschäftsjahr 2023 sind nachfolgend dargestellt:

Umsatzkennzahlen

in Mio. €	2023	in %	2022	in %
Umsatzerlöse	1.446,8	100,0	1.578,4	100,0
davon taxonomiefähig	1.386,1	95,8	1.509,4	95,6
davon taxonomiekonform	1.147,1	79,3	1.273,6	80,7
davon nicht taxonomiefähig	60,6	4,2	68,9	4,4

Die HHLA erwirtschaftet den größten Teil der Umsatzerlöse durch ihre Seehafenterminals und intermodalen Containertransporte in Zentral- und Osteuropa. Insgesamt wurden 95,8 % der Umsatzerlöse durch taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten erwirtschaftet. Dieser Anteil entspricht in etwa dem Vorjahreswert.

Die wesentlichen Anteile an den taxonomiefähigen Umsatzerlösen stellten die Wirtschaftstätigkeiten „6.16 Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt“ mit 50,3 % und „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ mit 24,6 % dar. Weitere Anteile sind in den Meldebögen zur EU-Taxonomie detailliert aufgeführt. [Meldebögen zur EU-Taxonomie](#)

Der Anteil der taxonomiekonformen Tätigkeiten der HHLA liegt im Berichtsjahr bei 79,3 %. Die wesentlichen beitragenden Tätigkeiten waren „6.16 Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt“ mit 50,3 %, „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ mit 23,8 % und „6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur“ mit 5,2 %. Die Umsatzerlöse resultieren zum überwiegenden Teil aus Kundenverträgen im Bereich Containerumschlag und -transporte.

Lediglich 16,5 % der Umsatzerlöse der HHLA sind im Berichtsjahr 2023 taxonomiefähig, aber nicht taxonomiekonform.

Investitionsausgaben (CapEx)

Definition

Basis der Investitionsausgaben (CapEx) sind die Zugänge an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des betrachteten Geschäftsjahres vor Abschreibungen und etwaigen Neubewertungen für das betreffende Geschäftsjahr und ohne Änderungen des beizulegenden Zeitwerts. Außerdem umfassen sie auch Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, die aus Unternehmenszusammenschlüssen resultieren (Anwendung von IFRS (IAS 16, 38, 40, 41, IFRS 16)). Erworbene Firmenwerte werden dabei nicht berücksichtigt. Investitionen in langfristige Vermögenswerte, die als zur Veräußerung oder zur Ausschüttung gehalten klassifiziert sind, werden nur bis zum erstmaligen Zeitpunkt der entsprechenden Klassifikation berücksichtigt.

Die **CapEx-Kennzahl** ergibt sich aus dem Quotienten des wie folgt definierten Zählers und Nenners:

- Den **Zähler** der CapEx-Kennzahl bildet die Summe der Investitionsausgaben, die taxonomiefähig bzw. taxonomiekonform sind.
- Der **Nenner** der CapEx-Kennzahl beinhaltet die gesamten Investitionsausgaben. Er resultiert aus der Summe der in der [Investitionsanalyse](#) im Rahmen der Finanz- und Vermögenslage dargestellten Investitionssumme sowie den im Konzernanhang dargestellten [immateriellen Vermögenswerten \(Tz. 22\)](#) und Zugängen an [Sachanlagen aus Unternehmenszusammenschlüssen \(Tz. 23\)](#).

CapEx-Kennzahl

Taxonomiefähige bzw. taxonomiekonforme Investitionsausgaben	÷	Gesamte Investitionsausgaben (gemäß EU-Taxonomie-Verordnung)
--	---	--

Die CapEx-Kennzahl gibt den Anteil der Investitionsausgaben (CapEx) an, der mit einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden ist. Die Zugänge erfolgen entweder in voll taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Einzelgesellschaften oder sind direkt taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten nach einer Analyse bezüglich der Taxonomiefähigkeit bzw. -konformität und einem Abgleich mit den technischen Bewertungskriterien. [Analyse der Wirtschaftsaktivitäten](#)

Überleitung von Investitionen zur CapEx-Kennzahl

in Mio. €	2023
Ausgewiesene Investitionen (inkl. Nutzungsrechte)	314,0
Zugang von Sachanlagen durch Unternehmenserwerb	36,1
CapEx-Kennzahl	350,1

CapEx-Kennzahlen

Die ermittelten Kennzahlen für den Anteil der taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Investitionen sind nachfolgend dargestellt:

CapEx-Kennzahlen

in Mio. €	2023	in %	2022	in %
CapEx	350,1	100,0	220,5	100,0
davon taxonomiefähig	327,6	93,6	203,4	92,2
davon taxonomiekonform	303,8	86,8	179,8	81,6
davon nicht taxonomiefähig	22,5	6,4	17,1	7,8

Im Geschäftsjahr 2023 entsprachen 93,6 % der Investitionen dem Anwendungsbereich der EU-Taxonomie und konnten somit der Taxonomiefähigkeit zugeordnet werden. Die meisten taxonomiefähigen Investitionen waren auch taxonomiekonforme Investitionen (86,8%). Dieses ist eine Steigerung der taxonomiekonformen Investitionen um 5,2 PP im Vergleich zum Vorjahr. Bei der Aufschlüsselung der Zugangsarten entfielen 77,6% auf Investitionen und 9,2% auf Sachanlagenzugang durch Unternehmenserwerb. Die taxonomiekonformen Investitionen entfielen auf die Wirtschaftsaktivitäten „6.16 Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt“ mit 58,1 %, „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ mit 20,1 %, „6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur“ mit 8,6% und „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik – Technologie mit 0,04%. Die absolute Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist u.a. auf die Vorbereitungen zur Einführung batteriebetriebener Automated Guided Vehicles (AGVs) am CTB zurückzuführen. [Meldebögen zur EU-Taxonomie](#)

Weiterhin sieht die delegierte Verordnung zu den Berichtspflichten vor, dass Investitionsausgaben auch dann als taxonomiekonform klassifiziert werden können, wenn sie

- Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten („CapEx-Plan“) sind oder
- sich auf den Erwerb von Produktion aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten und auf einzelne Maßnahmen beziehen, durch die die Zieltätigkeiten CO₂-arm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird.

Die Investitionsausgaben in den beiden genannten Kategorien sind von untergeordneter Bedeutung (< 2 % der gesamten Investitionsausgaben) und daher nicht wesentlich.

Betriebsausgaben (OpEx)

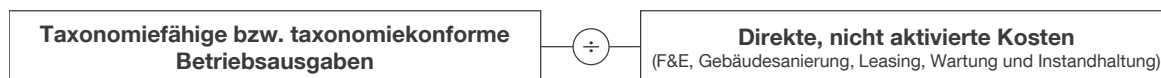
Definition

Die Basis für die Betriebsausgaben stellen die direkten, nicht aktivierten Kosten für Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Leasingverhältnisse (Short-Term-Leasing), Wartung und Instandhaltung sowie alle anderen direkten Ausgaben für die laufende Instandhaltung von Sachanlagen durch das Unternehmen oder durch Dritte dar, die notwendig sind, um die fortlaufende und wirksame Funktionsfähigkeit dieser Anlagen zu gewährleisten.

Die **OpEx-Kennzahl** ergibt sich aus dem Quotienten des wie folgt definierten Zählers und Nenners:

- Den **Zähler** der OpEx-Kennzahl bilden die Betriebsausgaben, die taxonomiefähig bzw. taxonomiekonform sind.
- Der **Nenner** besteht aus den gesamten direkten, nicht aktivierten Kosten für Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Mietverträge, Wartung und Instandhaltung sowie den sonstigen direkten Ausgaben für die laufende Instandhaltung von Sachanlagen.

OpEx-Kennzahl



Die OpEx-Kennzahl gibt den Anteil der Betriebsausgaben im Sinne der EU-Taxonomie an, der mit taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden ist. Der Zähler ergibt sich aus einer Analyse der mit den auf den oben genannten Konten erfassten Ausgaben in Zusammenhang stehenden Vermögenswerte bezüglich ihrer Taxonomiefähigkeit bzw. Taxonomiekonformität anhand eines Abgleichs mit den technischen Bewertungskriterien.

[Analyse der Wirtschaftsaktivitäten](#)

Zur Ermittlung des Nenners wurden die Konten, welche die direkten, nicht aktivierten Kosten für Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing sowie Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen widerspiegeln, betrachtet und überprüft.

OpEx-Kennzahlen

Die ermittelten Kennzahlen für die Betriebsausgaben sind nachfolgend dargestellt:

OpEx-Kennzahlen

in Mio. €	2023	in %	2022	in %
OpEx	183,8	100,0	174,4	100,0
davon taxonomiefähig	169,4	92,2	160,6	92,1
davon taxonomiekonform	150,6	81,9	143,3	82,2
davon nicht taxonomiefähig	14,4	7,8	13,7	7,9

Im Geschäftsjahr 2023 lagen die Betriebsausgaben nach Definition der EU-Taxonomie bei 183,8 Mio. €. Dies umfasst schwerpunktmäßig Werkstattleistungen für die Containerterminals und beinhaltet kurzfristige Leasing-Aufwendungen, nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen sowie Personalaufwendungen, die im Rahmen von Instandhaltungsleistungen entstanden sind. Insgesamt wurden 92,2 % der OpEx-Aufwendungen als taxonomiefähig klassifiziert. Dies entspricht nahezu dem Wert des Vorjahres und liegt auf ähnlich hohem Niveau wie die CapEx-Kennzahl. Die meisten taxonomiefähigen Betriebsausgaben waren auch taxonomiekonform. Die größten taxonomiekonformen Betriebsausgaben entfielen auf die Wirtschaftsaktivität „6.16 Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt“ mit 69,6 %. [Meldebögen zur EU-Taxonomie](#)

Weiterhin sieht die delegierte Verordnung zu den Berichtspflichten vor, dass Betriebsausgaben auch dann als taxonomiekonform klassifiziert werden können, wenn sie

- Teil des CapEx-Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten sind oder die Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten innerhalb eines vordefinierten Zeitraums ermöglichen oder
- sich auf den Erwerb von Produktion aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten und auf einzelne Maßnahmen, durch die die Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird, sowie auf einzelne Gebäudesanierungsmaßnahmen beziehen.

Die Betriebsausgaben in den beiden genannten Kategorien sind von untergeordneter Bedeutung.

Ergebnis der Bewertungen nach EU-Taxonomie

Die sehr hohen prozentualen Anteile der taxonomiekonformen Umsatz-, CapEx- und OpEx-Kennzahlen bestätigen die Ausrichtung des Geschäftsmodells auf nachhaltige Aktivitäten im Sinne der EU - Taxonomie.

Meldebogen: Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind

Offenlegung für das Geschäftsjahr 2023		DNSH-Kriterien Kriterien für einen wesentlichen Beitrag („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)																			
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	Umsatz (3)	Umsatzanteil, 2023 (4)	Anpassung an den Klimaschutz (5)		Umweltverschmutzung (7)		Kreislaufwirtschaft (9)		Anpassung an den Klimawandel (11)		Umweltverschmutzung (13)		Kreislaufwirtschaft (15)		Biologische Vielfalt (16)		Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Umsatz, Jahr 2022 (18)	Kategorie (ermöglichte Tätigkeit) (19)	Kategorie (Übergangstätigkeit) (20)	
				J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL				J; N; N/EL
Tsd. €	%																				
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																					
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																					
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	CCM 4.1	6	0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0	-	-
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	344.423	23,8	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	20,4	-	*
Schieneverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	74.829	5,2	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	4,4	E	-
Infrastruktur für eine CO ₂ -arme Schifffahrt	CCM 6.16	727.794	50,3	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	55,8	E	-
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		1.147.052	79,3	79,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	80,7	E	-
Davon ermöglichende Tätigkeiten		802.623	55,5	55,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	60,3	E	-
Davon Übergangstätigkeiten		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																					
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL			
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	11.125	0,8	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,6		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	168.280	11,6	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	10,6		
Schieneverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	115	0,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	59.557	4,1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	3,7		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		239.078	16,5	16,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		1.386.130	95,8	95,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	60,3	E	-
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																					
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		60.641	4,2																		
Gesamt		1.446.771	100,0																		

J – Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit, N – Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit
 EL – „eligible“, für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit, N/EL – „not eligible“, für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit; CCM = Climate Change Mitigation
 * Eine sehr geringe Anzahl von Fahrten wird mit Bi-Mode-Lokomotiven durchgeführt, die als Übergangstätigkeit gelten können.

Meldebogen: CapEx-Anteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind

Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	2023		DNSH-Kriterien Kriterien für einen wesentlichen Beitrag („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)														Anteil taxonomie- konformer (A.1) oder taxonomie- fähiger (A.2) CapEx Jahr 2022 (18)	Kategorie (ermög- lichende Tätigkeit) (19)	Kategorie (Über- gangs- tätigkeit) (20)				
		CapEx (3)	%	An- pas- sung an Klima- wan- del		Was- ser Ver- brauch		Kreis- lauf- wirt- schaft		Umwelt- ver- schmutzung		An- pas- sung an Klima- wan- del		Was- ser Ver- brauch		Kreis- lauf- wirt- schaft					Umwelt- ver- schmutzung			
		€		J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL				J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																								
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																								
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	CCM 4.1	138	0,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0	-	-
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	70.215	20,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	24,4	-	*
Schieneverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	29.982	8,6	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	20,4	E	-
Infrastruktur für eine CO ₂ -arme Schifffahrt	CCM 6.16	203.494	58,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	36,7	E	-
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		303.829	86,8	86,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	81,6	E	-
Davon ermöglichende Tätigkeiten		233.476	66,7	66,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	57,1	E	-
Davon Übergangstätigkeiten		0	0,0	0,0																				-
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																								
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL			
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	1.745	0,5	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,3		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	519	0,1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,1		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	21.535	6,2	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	10,3		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		23.799	6,8	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		327.628	93,6	93,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																								
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		22.471	6,4																					
Gesamt		350.099	100,0																					

J – Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit, N – Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit
EL – ‚eligible‘, für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit, N/EL – ‚not eligible‘, für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit; CCM = Climate Change Mitigation

* Eine sehr geringe Anzahl von Fahrten wird mit Bi-Mode-Lokomotiven durchgeführt, die als Übergangstätigkeit gelten können.

Meldebogen: OpEx-Anteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind

Offenlegung für das Geschäftsjahr 2023		DNSH-Kriterien Kriterien für einen wesentlichen Beitrag („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)																					
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	OpEx (3)	OpEx-Anteil, 2023 (4)	Anpassung an Klimawandel (5)		Umweltverschmutzung (7)		Kreislaufwirtschaft (9)		Anpassung an Klimawandel (11)		Umweltverschmutzung (13)		Kreislaufwirtschaft (15)		Anpassung an Klimawandel (16)		Umweltverschmutzung (17)		Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) OpEx, Jahr 2022 (18)	Kategorie (ermöglichte Tätigkeit) (19)	Kategorie (Übergangstätigkeit) (20)	
				J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL				J; N; N/EL
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																							
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																							
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	CCM 4.1	0	0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0	-	-
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	16.550	9,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	8,7	-	*
Schieneverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	6.073	3,3	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	2,6	E	-
Infrastruktur für eine CO ₂ -arme Schifffahrt	CCM 6.16	127.986	69,6	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	70,9	E	-
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		150.608	81,9	81,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	82,2	E	-
Davon ermöglichende Tätigkeiten		134.059	72,9	72,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	73,5	E	-
Davon Übergangstätigkeiten		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																							
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL			
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	2.941	1,6	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	2,6		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	1.210	0,7	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,8		
Schieneverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	1.859	1,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	1,3		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	12.756	6,9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	6,0		
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		18.766	10,2	10,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		169.374	92,2	92,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																							
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		14.409	7,8																				
Gesamt		183.783	100,0																				

J – Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit, N – Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit
 EL – „eligible“, für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit, N/EL – „not eligible“, für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit; CCM = Climate Change Mitigation
 * Eine sehr geringe Anzahl von Fahrten wird mit Bi-Mode-Lokomotiven durchgeführt, die als Übergangstätigkeit gelten können.

Soziales

Arbeitswelt und Beschäftigung

⊘ Nicht geprüft

Strategisches Personalmanagement

Die Förderung von Kompetenz und Engagement aller Beschäftigten ist eine wichtige Säule für den nachhaltigen Erfolg der HHLA. Langfristige qualitative und quantitative **Personalplanungs- und Personalentwicklungsstrategien** sind am Standort Hamburg gesellschaftsübergreifend angelegt. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der Fach-, Führungs- und Projektkarrieren sowie der mögliche Wechsel zwischen den unterschiedlichen Karrierepfaden sind ein zentrales Ziel der Personalstrategie. Ebenso bilden die vielfältigen Optionen zur lebensphasenorientierten Gestaltung des Verhältnisses von Privat- zu Berufsleben sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung der Arbeitszeitsysteme eine wesentliche Grundlage der dauerhaften Betriebszugehörigkeit der HHLA-Beschäftigten. Sehr gute Arbeitsbedingungen und die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmervertretungen sind eine wesentliche Grundlage der HHLA als attraktiver und verlässlicher Arbeitgeber und damit eine wichtige Basis des unternehmerischen Erfolgs der HHLA. [Mitarbeitergewinnung und -bindung](#)

Das Personalmanagement ist auf Vorstandsebene verankert und wird dort als zentrale Ressortfunktion wahrgenommen. Diese **Organisationsstruktur** stellt sicher, dass konzernweit strategische Vorgaben auch personalwirtschaftlich abgedeckt werden können. Die Förderung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit der Fach- und Führungskräfte erfolgt dabei systematisch und wird kontinuierlich durch das Personalmanagement begleitet. Gleiches gilt für alle Organisationsentwicklungsmaßnahmen.

Handlungsfelder der Personalstrategie

Die Personalstrategie der deutschen HHLA-Gesellschaften umfasst fünf Handlungsfelder: „Wunsch Arbeitgeber“, „Weiter Entwickeln“, „Zusammen Wirken“, „Ressourcen Management“ und „Mit Bestimmung“. Die Handlungsfelder orientieren sich entlang der Human-Resources-End-to-End-Prozesse:



Die strategischen Zielsetzungen beinhalten Schwerpunktthemen wie beispielsweise im Bereich Personalbeschaffung die **Entwicklung neuer Recruiting-Strategien** und die **Weiterentwicklung der Arbeitgebermarke HHLA**. Mit den Mitbestimmungspartnern, Führungskräften und

Beschäftigten werden zudem die **beteiligungsorientierten Mitbestimmungsprozesse** weiterentwickelt, um zukunftsfähige Rahmenbedingungen für den unternehmerischen Erfolg der HHLA zu gestalten. Darüber hinaus sollen mit Hilfe innovativer Technologien, Methoden und Konzepte bestehende Ressourcen im Bereich Personal zukünftig optimal ausgerichtet und das Leistungsangebot kontinuierlich erweitert werden.

Die Maßnahmen der **Personalentwicklung** tragen mit den Handlungsfeldern „Weiter Entwickeln“ und „Zusammen Wirken“ dazu bei, die Beschäftigten der HHLA für die derzeitigen und zukünftigen Herausforderungen ihrer Tätigkeiten kompetent aufzustellen. Erfolgskritische Kompetenzfelder, strukturelle Vernetzung und eine konnektive Unternehmenskultur stehen dabei im Mittelpunkt. 2023 wurde insbesondere Wert auf die Weiterentwicklung von Führungskompetenzen im Hinblick auf die laufende Transformation gelegt. Herausforderungen durch Digitalisierung, Innovationsdruck und die Transformation von Arbeits- und Rahmenbedingungen wurden im Netzwerk erörtert und Maßnahmen eingeleitet.

Sicherung von Beschäftigung

Der grundlegende Transformationsprozess für die Hamburger Containerterminals läuft unter dem Titel **CTX. [Innovation](#)**

Umfangreiche Qualifizierungs- und Personalentwicklungsoptionen werden den Beschäftigten angeboten. Im Rahmen der Programme ist auch die Umsetzung von sozialverträglichen Personalmaßnahmen vorgesehen. Dazu gehören beispielsweise beschleunigter Renteneintritt, Altersteilzeitprogramme und flexiblerer Mitarbeiterinsatz.

 Prüfung mit begrenzter Sicherheit

Ausbildung und Personalentwicklung

Im Jahr 2023 investierte die HHLA am Standort Hamburg insgesamt 5,0 Mio. € in die Aus- und Weiterbildung von Beschäftigten (im Vorjahr: 5,1 Mio. €). Als integraler Bestandteil der [Personalstrategie](#) der HHLA werden durch die Personalentwicklungsstrategie wesentliche Impulse für die Handlungsfelder „Weiter Entwickeln“ und „Zusammen Wirken“ gesteuert. Im Fokus stehen dafür vier Handlungsschwerpunkte:

- Beschäftigte fit für die Welt von morgen machen
- Talente identifizieren und weiterentwickeln
- Vernetzung und Zusammenarbeit fördern
- einen Beitrag zur Unternehmensorganisation und -kultur von morgen leisten

Ein zentrales Ziel der HHLA-Personalentwicklung ist es, kurz-, mittel- und langfristig sicherzustellen, dass die Beschäftigten über benötigte Kompetenzen verfügen. Dies wird durch verschiedene Ausbildungsberufe und duale Studienfächer, durch eine passende Qualifizierung mittels zielgruppen- und bedarfsgerechter Weiterbildung sowie durch die Etablierung lernförderlicher Rahmenbedingungen erreicht. Darüber hinaus gilt es, Mitarbeitende und Führungskräfte in den unterschiedlichen Tochtergesellschaften und Unternehmensbereichen in strategischen Vorhaben und Transformationsprozessen zu begleiten und zu befähigen.

Im Jahr 2023 hat die HHLA-Personalentwicklung ihre Rolle als strategischer Partner aller Unternehmensteile weiter gefestigt. Etablierte Programme zur Talent- und Führungskräfteentwicklung (z.B. Führungsnachwuchsprogramm, International-Leadership-Programm, bereichsspezifische Führungsprogramme) wurden fortgesetzt und werden nun verstärkt mit Prozessen der strategischen Personalplanung verzahnt. Im Rahmen des IHATEC-Verbundprojektes „PortSkill 4.0 – Bildungshub der deutschen Hafenbetriebe – Aufbau des digitalen Test- und Trainingscenters (DTTC) für die Unternehmen und Beschäftigten der deutschen Hafenwirtschaft“ wurden Zwischenergebnisse erzielt und mit der Konzeption und Entwicklung neuer Trainings für zukünftige Jobprofile im gewerblich-technischen Bereich sowie mit dem Aufbau eines digitalen Test- und Trainingscenters begonnen. Im Bereich des Qualifizierungsmanagements wurde mit dem Roll-out eines SAP-basierten Learning-Management-Systems die konzernweite Zugänglichkeit zu Weiterbildungsangeboten deutlich ausgebaut. Auf der neuen Lernplattform „Lernen@HHLA“ werden nun mehrsprachige und kollaborative digitale Angebote integriert, die flexible und bedarfsgerechte Steuerung von Angeboten ermöglicht und ein niedrighschwelliges Qualifizierungsangebot als „neues Normal“ etabliert.

Ausbildung und Studium bei der HHLA

Zum 31. Dezember 2023 wurden in Deutschland 50 Auszubildende in 12 unterschiedlichen Berufen und 26 Studierende in 11 dualen Studiengängen ausgebildet. 30,3 % aller 76 Auszubildenden und Studierenden waren Frauen. Bei den Studierenden lag der Frauenanteil 2023 bei 42,3 % (im Vorjahr: 46,2 %). Das **Angebot von Ausbildungsberufen und Studiengängen** im technischen und IT-Bereich wurde bedarfsgerecht weiter ausgebaut und in diesem Zuge auch der neue Studiengang „Technische Informatik“ eingeführt. Dieser soll dazu beitragen, zukünftige Personalbedarfe an den Schnittstellen zwischen Technik und Informatik, die im Rahmen der fortschreitenden Digitalisierung und Automatisierung im Hafen entstehen, abzudecken.

Von den 30 Auszubildenden, die im Jahresverlauf ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, wurden 27 in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Insgesamt wurden in Deutschland 28 neue Ausbildungsverträge im Ausbildungsjahr 2023 geschlossen, der Frauenanteil lag bei 25,0 %. Im kaufmännischen Bereich lag die Quote der weiblichen Auszubildenden für den Ausbildungsbeginn 2023 bei 66,7 %, im technischen Bereich bei 16,7 % und in dem dualen Studium bei 12,5 %.

Neben dem Erwerb der fachlichen Qualifikation legt die HHLA im Zuge der Ausbildung großen Wert auf den Erwerb überfachlicher Kompetenzen, wie zum Beispiel sozialer Fähigkeiten und ermöglicht es ihren Auszubildenden und dual Studierenden, sich in unterschiedlichen Projekten einzubringen. So haben dual Studierende der HHLA im Jahr 2023 mit einem Wander-Ausstellungscontainer an der durch die Charta der Vielfalt e.V. organisierten „Diversity Challenge“ teilgenommen und den 2. Platz belegt. Bei diesem deutschlandweiten Wettbewerb setzten junge Beschäftigte ein Projekt zur Förderung von Vielfalt und Inklusion in ihren Unternehmen um.

Lernen und Weiterbildung bei der HHLA

Das zunehmende Maß an Veränderungsintensität und der kontinuierliche Bedarf an Komplexitätsmanagement fordern Führungskräfte und Beschäftigte gleichermaßen. Fach- und Führungskompetenzen müssen entsprechend fortwährend erweitert und angepasst werden, um neuen Anforderungen gerecht zu werden und Transformationsprozesse innerhalb der HHLA erfolgreich zu gestalten.

Grundsätzlich benötigen die **heterogenen Beschäftigtengruppen der HHLA** auf die jeweiligen Zielgruppen **bedarfsgerecht zugeschnittene Qualifizierungsangebote**. Während für die gewerblich-technische Weiterbildung inklusive GHB (Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft, Personaldienstleister für den Hamburger Hafen) in bewährtem Maße betriebliche Qualifizierungsmaßnahmen über die HHLA-Fachschule konzipiert und umgesetzt werden, widmet sich die strategische Personalentwicklung vorrangig der Talent- und Führungskräfteentwicklung sowie dem Auf- und Ausbau professioneller Weiterbildungsprozesse und -strukturen. Zusätzlich werden durch die HHLA-Personalentwicklung alle großen Transformationsprogramme z.B. durch Team-Workshops, Coaching- und Beratungsangebote begleitet und alle daraus folgenden Personalentwicklungsmaßnahmen verantwortet. So stellt das Unternehmen sicher, dass die interne Kompetenzentwicklung der gemeinsamen strategischen Zielsetzung entspricht und eine langfristige Lernkultur weiterentwickelt wird.

Bei den **Qualifizierungsangeboten** wurden im Berichtszeitraum insgesamt **698** ein- bis mehrtägige Veranstaltungen realisiert. Davon wurden durch die eigenen Ausbilderinnen und Ausbilder **484** Qualifizierungen als interne gewerbliche Weiterbildungen mit **2.015** Ausbildungstagen durchgeführt. Im Rahmen des internen segmentübergreifenden Seminarangebots wurden zusätzlich **214** ein- bis mehrtägige Veranstaltungen mit **1.365** Teilnehmertagen organisiert. Der Frauenanteil lag bei **38,0 %**.

Die HHLA konnte das im Jahr 2022 neu entwickelte **Angebot der Führungskräfteentwicklung** auch im Berichtsjahr erfolgreich fortsetzen. Sowohl die Programme für neue Führungskräfte als auch die Bausteine für erfahrene Führungskräfte wurden im Jahr 2023 um neue Inhalte erweitert. Unter anderem wurde ein Baustein „Arbeitsrechtliche Grundlagen“ für neue Führungskräfte und ein Trainingsangebot zu „Remote Leadership“ für erfahrene Führungskräfte ergänzt. Im Rahmen des Transformationsprozesses im Segment Container wurde darüber hinaus eine mehrteilige Veranstaltungsreihe für Führungskräfte zum erfolgreichen Führen in Veränderungsprozessen umgesetzt. An den unterschiedlichen Programmen und Bausteinen der Führungskräfteentwicklung haben bisher mehr als **50 %** aller Führungskräfte teilgenommen.

Des Weiteren konzentrieren sich die internen Seminarangebote inhaltlich auf Kompetenz-Cluster, die zur Bewältigung gegenwärtiger und zukünftiger Herausforderungen erfolgskritisch sind, sowie auf breit einsetzbare Grundlagenfähigkeiten. Das Portfolio der Angebote umfasst neben bewährten Trainings wie Sprachkursen, IT-Schulungen und branchenspezifischem Wissen vorrangig die Themen „Change, Projekte & Strategieentwicklung“, „Lern- und Problemlösekompetenz“, „Kommunikation und Zusammenarbeit“, „Digitale Kompetenz“ und „Führung“. Das interne Seminarangebot wird durch externe Weiterbildungsmöglichkeiten in Kooperation mit Trainingsanbietern und Hochschulen ergänzt, die auch das Netzwerken mit Fach- und Führungskräften anderer Unternehmen gezielt unterstützen.

Um der zunehmenden **Internationalisierung** der HHLA Rechnung zu tragen, wurden 2023 erstmals auch internationale, teilweise virtuell durchgeführte Seminare und Impulsvorträge umgesetzt, die neben dem bereits etablierten einjährigen International-Leadership-Programm für junge Führungskräfte der internationalen HHLA-Standorte die internationale Entwicklung und Vernetzung weiter stärken. Dazu trägt auch die nach wie vor hohe Anzahl absolvierter Sprachkurse an den deutschen Standorten bei.

Mitarbeitergewinnung und -bindung

Strategische Maßnahmen

Auch im Geschäftsjahr 2023 zeigte sich die Gewinnung von Mitarbeitenden weiterhin als Herausforderung. Die fortlaufende Verknappung von Fach- und Führungskräften mit sehr spezifischen Profilen sowie der demographische Wandel und das anspruchsvolle Marktumfeld führten zu einer weiteren Zuspitzung des **Wettbewerbs um geeignete Mitarbeitende**. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung ist es umso wichtiger, zielgruppengerechte, strategische und vor allem langfristige Maßnahmen zu ergreifen, um zum einen Beschäftigte zum einen im Unternehmen zu halten und zum anderen neue Beschäftigte zu finden und zu überzeugen. Aufgrund der Situation auf dem Arbeitnehmermarkt haben insbesondere hochqualifizierte Arbeitskräfte nahezu freie Wahl und Unternehmen müssen entsprechende Rahmenbedingungen zur Verfügung stellen, um den Anforderungen und Bedingungen der Kandidatinnen und Kandidaten gerecht zu werden.

Der **Fokus bei der Personalsuche** liegt derzeit insbesondere bei stark spezialisierten Fach- und Führungskräften mit mehrjähriger Berufserfahrung und fundierten Kenntnissen in der Projektsteuerung, u.a. in den Bereichen Digitalisierung, Logistik und IT. Aber auch Berufseinsteiger und Personen mit ersten Erfahrungen werden gesucht und eingestellt.

Um Talente in einem wettbewerbsintensiven Kandidatenmarkt anzuziehen und im Unternehmen zu halten, wurde 2023 auf innovative Ansätze bei der Personalsuche und der Stärkung der internen und externen Arbeitgebermarke der HHLA gesetzt, z.B. durch interaktive Formate auf Social Media und einem Pilotprojekt „Nutzung KI für Stellenausschreibungen“. Dies ermöglichte eine passgenauere Ansprache der bestehenden Zielgruppe sowie die Erschließung neuer Zielgruppen – nicht nur regional, sondern auch über die Grenzen Hamburgs hinaus. Effektiv und effizient zeigte sich dabei vor allem der verstärkte Einsatz von spezifischen digitalen Kanälen zur Personalsuche und zum Employer Branding.

Neueinstellungen und Fluktuation

Im Geschäftsjahr 2023 wurden insgesamt 157 Beschäftigte neu eingestellt. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Altersverteilung sowie den Frauenanteil bei den Neueinstellungen in den deutschen HHLA-Gesellschaften.

Neueinstellungen 2023

	Gesamt	davon Frauen	Frauenanteil
< 30 Jahre	67	21	31,3 %
30 – 50 Jahre	76	25	32,9 %
> 50 Jahre	14	6	42,9 %
HHLA Deutschland	157	52	33,1 %

Seit 2013 setzt die HHLA in Deutschland ein eigens entwickeltes **strukturiertes Auswahlverfahren (Assessment Center)** ein, das neben der persönlichen und fachlichen Eignung auch Diversity-Aspekte berücksichtigt. Die Beschäftigten in den Auswahlgremien werden dafür speziell geschult. Außerdem nimmt an allen Auswahlverfahren, bei denen Frauen im Bewerberpool vertreten sind, mindestens eine Frau im Auswahlgremium teil.

In den ausländischen Gesellschaften der HHLA wurden im Berichtsjahr 401 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt. 83,0 % der Neueinstellungen entfielen auf das Segment Intermodal. Der Frauenanteil unter den Neueinstellungen lag bei 24,2 %, der Anteil der Neueinstellungen der unter 30-Jährigen bei 34,2 %.

Die **Fluktuationsquote** (ohne konzerninterne Wechsel) in Deutschland ist mit 5,6 % im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen (im Vorjahr: 5,4 %). 33,0 % der insgesamt 206 Austritte waren altersbedingt (im Vorjahr: 38,7 %). Im Ausland lag die Fluktuationsquote im Berichtsjahr bei 9,3 % (im Vorjahr: 10,0 %). Der Anteil der altersbedingten Austritte war mit 0,4 % vergleichsweise gering (im Vorjahr: 0,5 %).

Verträge, Vergütungen und Zusatzleistungen

Tarifverträge

Für 80,8 % der Beschäftigten in **Deutschland** waren die Entgelt- und Arbeitsbedingungen in Tarifverträgen geregelt (im Vorjahr: 82,9 %). Der Anteil unbefristeter Arbeitsverträge (exkl. Berufsausbildungsverträgen) lag bei 96,3 % (im Vorjahr: 96,3 %).

In den **ausländischen Gesellschaften** betrug der Anteil der Beschäftigten, deren Entgelt- und Arbeitsbedingungen in Tarifverträgen geregelt waren, 25,7 % (im Vorjahr: 26,0 %). 91,5 % aller Arbeitsverträge waren unbefristet (im Vorjahr: 89,6 %).

Beurteilungs- und Vergütungssysteme

Die Beurteilungssysteme in den deutschen Gesellschaften bestehen aus Bottom-up- und Top-down-Komponenten. Sie sind zum Teil durch Tarifverträge geregelt, enthalten variable Vergütungsbestandteile und sind mit Qualifizierungsverpflichtungen für das Unternehmen und die Beschäftigten verbunden.

Das **Beurteilungssystem für die Führungskräfte** der HHLA wurde im Jahr 2020 neu ausgerichtet, in ein Performance-Management-System überführt und wird seit 2021 angewendet. Zusätzlich zu bereits bestehenden variablen Vergütungsbestandteilen wie dem ROCE (Rendite auf das eingesetzte Kapital), dem EBIT (operatives Betriebsergebnis) und individuellen Zielen wurden bereichs- und gesellschaftsspezifische Kennzahlen als neue Zielkategorien aufgenommen.

Ziel der Neuausrichtung des variablen Vergütungssystems ist die Förderung der crossfunktionalen Zusammenarbeit einhergehend mit einer stärkeren Vernetzung und ressortübergreifender Prozessorientierung, um so den Kulturwandel bei der HHLA nachhaltig zu unterstützen.

Flexible Arbeitszeitmodelle

Die Möglichkeit, in Teilzeit zu arbeiten, wird zunehmend von allen Beschäftigtengruppen und Hierarchieebenen in Deutschland in Anspruch genommen, um die individuelle Arbeitszeit an die unterschiedlichen Lebensphasen anzupassen. **Teilzeit** ist damit ein wesentliches Instrument zur Bindung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an das Unternehmen. Die Anpassung der Arbeitszeit unterstützt die Beschäftigten bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf, der Pflege von nahen Angehörigen oder beim Ausüben von ehrenamtlichen Tätigkeiten.

Im Jahr 2023 wurde von insgesamt 329 Beschäftigten die Möglichkeit einer Teilzeitbeschäftigung in Anspruch genommen (im Vorjahr: 308). Die **Teilzeitquote** in der HHLA in Deutschland erhöhte sich somit zum Jahresende 2023 auf 8,9 % (im Vorjahr: 8,4 %). Der Anteil der Männer mit einer Teilzeitbeschäftigung stieg auf 40,1 % (im Vorjahr: 39,3 %). In der kaufmännisch geprägten Holding (ohne Auszubildende) betrug der Anteil an Teilzeitkräften 17,8 % (im Vorjahr: 17,4 %). Die Teilzeitquote in den ausländischen Gesellschaften der HHLA lag im Berichtsjahr bei 1,1 % (im Vorjahr: 1,0 %).

Altersvorsorge

Mit der grundlegenden Neuausrichtung und Weiterentwicklung der **betrieblichen Altersvorsorge** im Jahr 2018 haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland mehr Gestaltungsmöglichkeiten bei der Planung ihrer Lebensarbeitszeit erhalten. Sowohl individuelle Vorruhestandslösungen als auch verschiedene Optionen für Kapitalauszahlungen zum Ruhestand steigern die Attraktivität der betrieblichen Altersvorsorge aus Sicht der Beschäftigten.

Bestehende Ansprüche aus Modellen wie beispielsweise dem Lebensarbeitszeitkonto und der sogenannten Hafenteilrente wurden in den **HHLA-Kapitalplan** überführt. Durch die Bündelung dieser Ansprüche in einem System kommt die HHLA den gestiegenen Anforderungen der Beschäftigten an das Thema Transparenz entgegen. Im Jahr 2023 nutzen 70,9 % der berechtigten Beschäftigten diese Regelung zur Altersvorsorge (im Vorjahr: 69,3 %).

⊗ Nicht geprüft

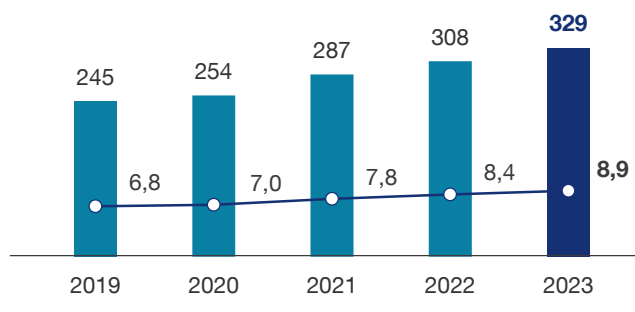
Diversität und Inklusion

Mit der **Unterzeichnung der Charta der Vielfalt** 2022 bekräftigte der Vorstand der HHLA das Engagement des Unternehmens für Vielfalt und Inklusion im Arbeitsumfeld und verpflichtet sich, Diversity-&Inclusion-Management im Unternehmen nachhaltig umzusetzen. Seit 1. Januar 2023 gibt es eine **Stabsstelle für Vielfalt und Inklusion**, die direkt an den Vorstand berichtet.

Nach einer ersten Bestandsaufnahme wurde durch die Stabsstelle eine Strategie für den Aufbau eines nachhaltig wirksamen Diversity-&Inclusion-Managements entwickelt und mit dem Vorstand abgestimmt. Daraus abgeleitet konnten 2023 erste Maßnahmen platziert werden.

Teilzeitbeschäftigte in Deutschland

zum 31.12., Teilzeitquote in %



So wurden erste Führungskräfteworkshops durchgeführt und daran anknüpfend ein Trainingskonzept für die Weiterführung von wissensbildenden Maßnahmen entwickelt. Zusätzlich wurden zwei Projekte durchgeführt, um dem Thema mehr Aufmerksamkeit zu verschaffen. Zunächst ist das Projekt „Diversity Container“ zu nennen, das im Rahmen eines deutschlandweiten Wettbewerbs der Charta der Vielfalt umgesetzt wurde und dabei den 2. Platz belegt hat. Der Container beinhaltete eine Wanderausstellung zum Thema Vielfalt und Inklusion und wurde an allen Hamburger Terminals sowie an einigen internationalen HHLA-Standorten ausgestellt. Das zweite Projekt war die Wanderausstellung „Innoklusio“, die für eine Woche am Hauptsitz der HHLA gezeigt wurde.

Derzeit wird vor allem an der Datenerhebung zur Geschlechterverteilung, der Anteil der Menschen mit Behinderung sowie die Anzahl der bei der HHLA in Deutschland vertretenen Nationalitäten gearbeitet. Darüber hinaus soll eine regelmäßige Datenauswertung etabliert werden, um einen evidenzbasierten Kulturwandel voranzutreiben zu können.

Der Anteil der bei der HHLA in Deutschland beschäftigten Frauen (inkl. Auszubildender) lag bei 16,9 % (im Vorjahr: 16,2 %). In den ausländischen Gesellschaften lag die **Frauenquote** im Berichtsjahr bei durchschnittlich 22,3 % (im Vorjahr: 22,1 %).

Für die **Geschlechterverteilung** im Vorstand und in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands gelten die Vorgaben des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen sowie die vom Aufsichtsrat bzw. vom Vorstand beschlossenen Ziele. [Angaben nach § 289f Abs. 2 Nr. 4 und 5 HGB](#)

Die Beschäftigungsquote von **Beschäftigten mit Schwerbehinderung** (inkl. Gleichgestellter) in Deutschland lag zum Ende des Berichtszeitraums bei 8,3 % (im Vorjahr: 8,6 %).

Personalbestand und -struktur

Die Personalbeschaffung in den deutschen Einzelgesellschaften der HHLA wird durch die HHLA-Personal-Arbeitsgruppe (Personal-AG) überwacht. Die Schaffung zusätzlicher Stellen wird dabei hinsichtlich ihrer Berücksichtigung in der Planung, ihrer Notwendigkeit und anderer innerbetrieblicher Besetzungs- und Handlungsmöglichkeiten überprüft. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass sich die Beschaffungsprozesse im Rahmen der durch den Vorstand genehmigten strategischen Personalbedarfsplanungen der Einzelgesellschaften bewegen und konzerninterne Synergien genutzt werden.

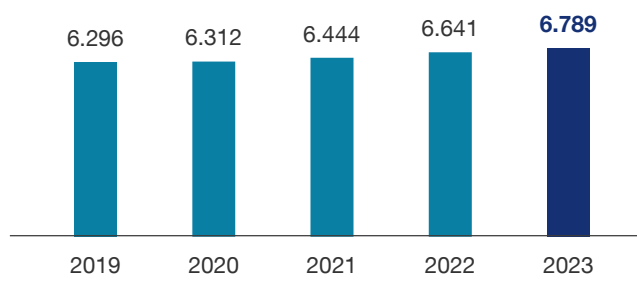
Beschäftigtenzahl

Zum Jahresende 2023 beschäftigte die HHLA insgesamt 6.789 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl um 148 Personen bzw. um 2,2 %. Darüber hinaus setzte die HHLA im Jahresmittel durchschnittlich 530 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (GHB) ein (im Vorjahr: 705).

Als Bestandteil der mit dem Vorstand vereinbarten Zielvorgaben geht der Drei-Jahres-Durchschnitt der jährlichen Beschäftigungsentwicklung in die Vorstandsvergütung ein. Dabei wurde ein Zielkorridor festgelegt, dessen Erreichen eine entsprechende Tantieme auslöst. [Vergütungsbericht und Vergütungssystem](#)

Beschäftigte im HHLA-Konzern

zum 31.12.



Beschäftigte nach Segmenten

Im **Segment Container** stieg die Anzahl der Beschäftigten zum 31. Dezember 2023 auf 3.104. Insgesamt waren dort im Berichtszeitraum 32 Personen mehr beschäftigt als im Vorjahr (im Vorjahr: 3.072). Dies entsprach einem Anstieg um 1,0 %. Das **Segment Intermodal** verstärkte sich im Rahmen der weiteren Leistungsausweitung und Erhöhung der Wertschöpfungstiefe um insgesamt 165 Beschäftigte auf 2.720 (im Vorjahr: 2.555). Dagegen ist die Beschäftigtenzahl im **Segment Logistik** im Berichtszeitraum auf 269 gesunken (im Vorjahr: 271). Dies entsprach einer Reduzierung von 0,7 %. Die Belegschaft der strategischen **Management-Holding** reduzierte sich um 8,6 % auf 596 Beschäftigte (im Vorjahr: 652). Die Anzahl der Beschäftigten im **Segment Immobilien** lag zum 31. Dezember 2023 bei 100 Beschäftigten (im Vorjahr: 91). Die Anzahl enthält die Beschäftigten der Management-Holding, die dem Bereich Immobilien zugeordnet sind.

Beschäftigte nach Segmenten

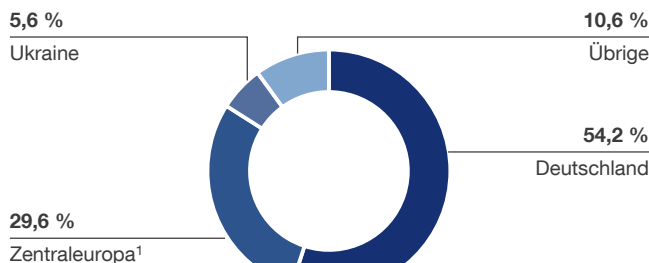
	31.12.2023	31.12.2022	Veränderung
Container	3.104	3.072	1,0 %
Intermodal	2.720	2.555	6,5 %
Holding/Übrige	596	652	- 8,6 %
Logistik	269	271	- 0,7 %
Immobilien	100	91	9,9 %
HHLA-Konzern	6.789	6.641	2,2 %

Beschäftigte nach Regionen

Zum Geschäftsjahresende waren 3.678 Mitarbeitende in Deutschland beschäftigt (im Vorjahr: 3.682). Das entspricht einem Anteil von 54,2 % (im Vorjahr: 55,4 %). Die Anzahl der Arbeitsplätze im Ausland stieg um 5,1 % auf 3.111 (im Vorjahr: 2.959). In Zentraleuropa stieg die Zahl der Beschäftigten mit 2.009 im Vergleich zum Vorjahr um 5,8 % (im Vorjahr: 1.899). In Estland hat sich die Belegschaft geringfügig auf 196 verringert (im Vorjahr: 208) in der Ukraine auf 379 (im Vorjahr: 412).

Beschäftigte nach Regionen

Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.2023: 6.789



¹ Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien, Kroatien

Altersstruktur

Das Durchschnittsalter der Belegschaft in Deutschland lag im Berichtszeitraum bei 45,8 Jahren (im Vorjahr: 45,5). Das Durchschnittsalter der Männer betrug 46,4 Jahre, während die Frauen durchschnittlich 42,8 Jahre alt waren. Über die Hälfte aller Beschäftigten war zwischen 30 und 50 Jahre alt. Das Durchschnittsalter der Beschäftigten in den ausländischen Gesellschaften lag wie im Vorjahr bei 42,3 Jahren.

Altersstruktur der Beschäftigten

in %	31.12.2023	Frauenanteil	31.12.2022	Frauenanteil
< 30 Jahre	9,4	26,7	10,0	29,1
30 – 50 Jahre	51,5	17,7	51,2	15,9
> 50 Jahre	39,2	13,3	38,8	13,1
HHLA Deutschland	100,0	16,9	100,0	16,2

Betriebszugehörigkeit

Die Betriebszugehörigkeit der Beschäftigten in Deutschland lag durchschnittlich bei 16,1 Jahren, im Ausland bei 7,0 Jahren.

Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Beschäftigten

in Jahren	31.12.2023	31.12.2022
< 30 Jahre	5,5	4,5
30 – 50 Jahre	12,8	12,5
> 50 Jahre	22,9	23,0
HHLA Deutschland	16,1	15,8

Dialog mit Arbeitnehmervertretern

Betriebliche Mitbestimmung im HHLA-Konzern

Mitbestimmung und sozialpartnerschaftliches Verhandeln von Arbeitnehmerinteressen ist traditionell ein hohes Gut bei der HHLA und ihren Tochtergesellschaften. Neben der Hamburger Hafen und Logistik AG sind 14 weitere HHLA-Tochtergesellschaften in **Deutschland** mitbestimmt geführt. Diese sind durch insgesamt neun Betriebsratsgremien sowie den Konzernbetriebsrat vertreten. Hinzu kommt die Arbeitnehmervertretung (auch die der leitenden Angestellten) im paritätisch besetzten Aufsichtsrat sowie die Vertretung der Schwerbehinderten auf Unternehmens- bzw. Konzernebene.

Die HHLA ist Mitgliedsunternehmen des ZDS (Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe) sowie des UVHH (Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.). Die Tarifpolitik hat bei der HHLA eine lange Tradition, die sich in vielschichtigen Flächen- und Haustarifverträgen widerspiegelt. Zum 31. Dezember 2023 waren 80,8 % der Beschäftigten in Deutschland tariflich gebunden (im Vorjahr: 82,9 %). Im Berichtszeitraum haben vertragsgemäß keine Lohntarifverhandlungen für die deutschen Seehäfen stattgefunden. Der aktuelle Lohntarifvertrag für Hafentarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe läuft nach einer Laufzeit von 24 Monaten zum 31. Mai 2024 aus und kann mit einer Frist von zwei Monaten gekündigt werden.

Auf **internationaler Ebene** bestehen unverändert an den Standorten in Odessa und Triest tarifliche Sozialpartnerschaften mit verschiedenen lokalen Gewerkschaften. Am Standort in Estland verhandelt eine von den Beschäftigten gewählte Vertrauensperson belegschaftsrelevante Interessen mit dem Unternehmen.

Am Standort Deutschland wurden 2023 insgesamt ca. 800 neue Mitbestimmungsverfahren eröffnet. Davon sind allein auf Konzernebene mehr als 20 Konzernbetriebsvereinbarungen und/oder andere Regelungen erfolgreich zum Abschluss gebracht worden.

Im Berichtszeitraum fanden im Hinblick auf bestehende **Transformationsprozesse** in der HHLA zahlreiche Verhandlungen und andere beteiligungsorientierte Veranstaltungen mit dem Ziel statt, das Unternehmen gemäß den Marktanforderungen zukunftssicher aufzustellen, u.a. durch faire und transparente Interessenausgleiche und lebensphasengerechte Arbeitszeitmodelle zu vereinbaren. Die HHLA unterstützt das Recht auf Vereinigungsfreiheit sowie Kollektivverhandlungen, sofern die gesetzlichen Rahmenbedingungen gewahrt bleiben.

Als Basis für eine beteiligungsorientierte Zusammenarbeit stehen den Beschäftigten diverse Informationsangebote und -formate wie das Social Intranet, Info-Bildschirme in den Kantinen oder FAQs zur Verfügung. Aufgrund der besonderen Situation durch die seit September 2023 laufenden Gespräche über eine Beteiligung der Reederei Mediterranean Shipping Company (MSC) an der HHLA wurden zusätzliche Informationsveranstaltungen angeboten, u.a. eine Konzernbetriebsversammlung im November 2023 mit rund 1.200 teilnehmenden HHLA-Beschäftigten und unter Beteiligung der jeweiligen Geschäftsleitung und Vorstandsvertretern.

Damit die Beschäftigten in einen besseren Austausch untereinander und mit der Unternehmensleitung kommen, wurde eine Workshop-Reihe entwickelt, die HHLA-Zukunftslabore. An diesem Dialogformat nahmen im Berichtszeitraum interessierte Beschäftigte in Kleingruppen teil und diskutierten gemeinsam über verschiedene Themen und Fragestellungen. Diese Art von Echo-Workshops sowie zahlreiche Projektteams und Arbeitsgruppen sind beteiligungsorientiert

angelegt und ermöglichen Führungskräften und Beschäftigten, konkrete Themen gemeinsam zu entwickeln.

Das Ziel aller Informationsformate der HHLA ist es, die Beschäftigten in die Lage zu versetzen, die Gründe für bevorstehende Veränderungen zu verstehen und sich aktiv in die Gestaltung der Transformation einzubringen.

✓ Prüfung mit begrenzter Sicherheit

Arbeits- und Gesundheitsschutz

Arbeitsschutz

Die körperliche Unversehrtheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der Beschäftigten von Fremdfirmen sowie der Kunden, Lieferanten und Gäste ist vorrangiges Anliegen der HHLA und wird durch umfangreiche **Präventionsmaßnahmen und -richtlinien** sichergestellt.

Durch den Einsatz moderner Technologien wird die Arbeitssicherheit bei der HHLA kontinuierlich verbessert. Bei der Einführung neuer Arbeitsmittel und Arbeitsverfahren an den Standorten der HHLA-Betriebe wird die **betriebliche Arbeitsschutzorganisation** eng in die Planungsprozesse einbezogen, um diese an die sich verändernden betrieblichen Gegebenheiten und die neusten sicherheitstechnischen Erkenntnisse anzupassen.

Zur Überprüfung einer rechtssicheren und datenschutzkonformen Dokumentation und Organisation sämtlicher Arbeitsschutzmaßnahmen wird ein **softwaregestütztes Arbeitsschutzmanagementsystem** genutzt.

Die HHLA setzt verschiedene Maßnahmen um, die eine sicherheitsbewusste Haltung, ein sicherheitsgerechtes Verhalten und die Sicherheitskultur nachhaltig fördern. Hierzu wurde im Berichtsjahr ein **Projekt zum verhaltensbasierten Arbeitsschutz** in der HHLA eingeführt, das darauf abzielt, positive Sicherheitsgewohnheiten der Mitarbeitenden zu fördern. Spezielle Schulungen der Führungskräfte sollen sicherstellen, dass die Umsetzung von sicheren Verhaltensweisen im beruflichen Alltag gelingt.

Neben regelmäßigen Präsenzschulungen werden die Beschäftigten in **Online-Kursen aktiv über Themen der Arbeitssicherheit, gefährliche Güter und Ergonomie im Homeoffice** geschult, und ihnen praktische Hilfestellungen an die Hand gegeben.

Im Jahr 2023 ereigneten sich in den Gesellschaften am Standort Hamburg, bei denen die HHLA eine Beteiligung von mehr als 50 % hält, wie im Vorjahr 89 meldepflichtige **Unfälle** ohne Wegeunfälle. Die Lost Time Injury Rate (Anzahl von Arbeitsunfällen mit mehr als drei Ausfalltagen bezogen auf 1 Millionen Arbeitsstunden) betrug für Deutschland im Jahr 2023 wie im Vorjahr: 11,8. Die Ursachen für Veränderungen oder Schwankungen werden sorgfältig analysiert, um rechtzeitig strukturierte Maßnahmen zur Vorbeugung ergreifen zu können.

Gesundheitsschutz

Im Rahmen der Gesundheitsförderung verfolgt die HHLA das Ziel, betriebliches **Gesundheitsmanagement** alltags- und praxistauglich zu konzipieren und die Maßnahmen gleichzeitig systematisch in die Unternehmensprozesse einzubinden.

Mit Hilfe gezielter Kommunikations- und Informationsstrategien hat sich die HHLA darüber hinaus für die bestehenden **Gesundheitsangebote wie beispielsweise die Sozialberatung oder die Gripeschutzimpfungen** engagiert. Dies hat zu einer deutlich gesteigerten Wahrnehmung dieser Angebote durch die Beschäftigten geführt.

Im Berichtsjahr wurde eine Beurteilung der psychischen Gefährdungen in den HHLA-Gesellschaften durchgeführt. Dabei soll zukünftig besonders die Belastung bei der Telearbeit berücksichtigt werden. Auf Basis der Ergebnisse sollen für die Führungskräfte weitere Schulungen im Hinblick auf die Mitarbeiterführung angeboten werden, die das Thema Telearbeit in den Fokus nehmen.

⊘ Nicht geprüft

Gesellschaftliches Engagement

Regionale Verantwortung

Als mit Abstand größter Hafen Deutschlands ist der Hamburger Hafen einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren in ganz Norddeutschland und spielt als Drehscheibe des internationalen Warenverkehrs eine überaus wichtige Rolle für das gesamte ökonomische System Deutschlands und Europas. Laut einer von der Hamburger Port Authority (HPA) in Auftrag gegebenen und 2021 veröffentlichten Studie sichert der Hamburger Hafen deutschlandweit rund 607.000 Arbeitsplätze. Davon befinden sich etwa 124.000 in der Metropolregion Hamburg. Direkt abhängig vom Hafen sind laut der Studie rund 114.000 Arbeitsplätze. Der Hafen und die damit verflochtenen Wirtschaftszweige sind somit zentrale Arbeitgeber für die Metropolregion Hamburg. Als ein wesentliches im Hamburger Hafen operierendes Unternehmen versteht sich die HHLA als integraler Teil der wirtschaftlichen Entwicklung in der Metropolregion Hamburg und ist sich hier sowie an allen anderen Standorten ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst.

Wertschöpfung

Die **Nettowertschöpfung** dient als Indikator für den volkswirtschaftlichen Mehrwert der Geschäftstätigkeit. Sie errechnet sich aus dem Produktionswert abzüglich sämtlicher Vorleistungen und Abschreibungen. Die Wertschöpfung verteilt sich auf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Gesellschafter, öffentliche Hand (Steuern) sowie Darlehensgeber. Der größte Teil entfiel mit 570,1 Mio. € und einem Anteil von 88,5 % auf die Beschäftigten.

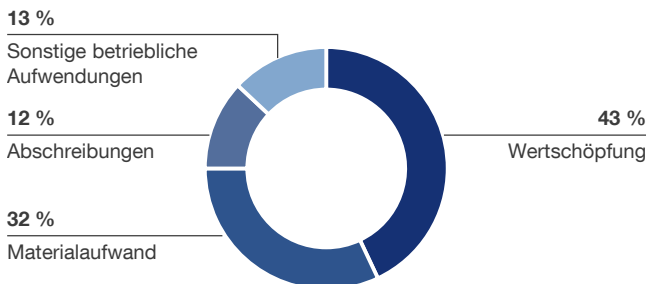
Die Nettowertschöpfung entwickelte sich im Geschäftsjahr 2023 rückläufig und sank gegenüber dem Vorjahr um 16,9 % auf 644,0 Mio. € (im Vorjahr: 774,6 Mio. €). Die Wertschöpfungsquote lag mit 42,8 % unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 47,9 %).

Wertschöpfung im HHLA-Konzern

in Mio. €	2023	2022	Veränderung
Beschäftigte	570,1	574,6	- 0,8 %
Gesellschafter	42,4	133,1	- 68,2 %
Öffentliche Hand	21,4	61,1	- 64,9 %
Darlehensgeber	10,1	5,9	72,4 %
Nettowertschöpfung	644,0	774,6	- 16,9 %

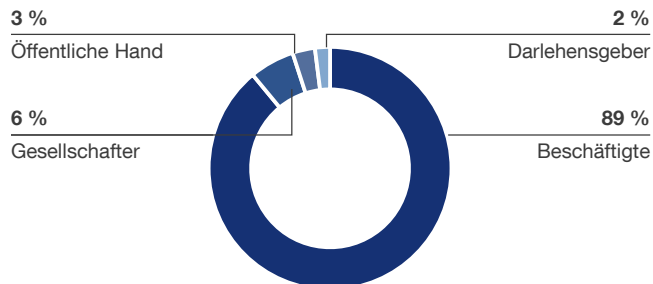
Entstehung der Wertschöpfung

Produktionswert 2023: 1.505 Mio. €



Verwendung der Wertschöpfung

Nettowertschöpfung 2023: 644 Mio. €



Gesellschaftlicher Dialog und Verantwortung

Die HHLA steht in regelmäßigem Austausch mit ihren Interessengruppen. Darüber hinaus fördert das Unternehmen eine Reihe von Bildungsprojekten zu den Themen Hafen und Logistik und engagiert sich so in der Wissensvermittlung.

Hilfe für Odessa

Die HHLA unterstützt aktiv die ukrainischen Beschäftigten des Container Terminal Odessa (CTO) und ihre Angehörigen, die nach Hamburg geflüchtet sind. Insgesamt wurden 104 ukrainischen Personen bei der Wohnungssuche und Ausstattung sowie bei administrativen Angelegenheiten mit den Behörden vom HHLA-Projektteam unterstützt. Darüber hinaus wurden Weihnachtsgeschenke an die Kinder der CTO-Mitarbeitenden in der Ukraine verschickt, die über Spenden der HHLA-Beschäftigten finanziert wurden.

Einzelne CTO-Mitarbeiter haben an Angeboten der HHLA zur Weiterbildung teilgenommen und konnten neue Einsatzmöglichkeiten z.B. durch Praktika am Standort Hamburg finden.

Die HHLA unterstützt Hilfsorganisationen bei Lieferungen in die Ukraine über die Bahn und hat Container mit dringend benötigten Hilfsgütern wie medizinischen Verbrauchsgütern, Kinderernährung und Möbeln nach Odessa transportiert. Es wurden rund 78.000 € investiert, um insgesamt 18 Container in die Ukraine zu transportieren.

Bildungsangebot „Hafen-Scouts“

Die Zusammenhänge von Hafen, Logistik und Wasser zu erkennen führt zum Verstehen der weltweiten Arbeitsteilung und der Bedeutung nachhaltigen Handelns. Die HHLA konzentriert sich bei der Unterstützung von Bildungsprojekten auf das von ihr mitinitiierte Bildungsangebot „Hafen-Scouts“ in Hamburg. Die HHLA, das Hafenumuseum und das Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung haben bereits 2015 das Projekt erfolgreich initiiert. Es vermittelt Schülerinnen und Schülern der vierten Klassen den Transport von Gütern rund um die Welt, die Funktionsweise des Hafens und Berufsbilder im Hafen. Mit 1.478 Teilnehmern konnte im Jahr 2023 ein neuer Höchstwert seit Beginn des Projektes verzeichnet werden (im Vorjahr: 1.467). Seit 2015 hat die HHLA für insgesamt 10.120 Hamburger Schülerinnen und Schüler der 4. Klasse damit Hafen-Scout-Touren organisiert.

AlsterPort – Kooperation mit der Evangelischen Stiftung Alsterdorf

Unter dem Motto „Voneinander und miteinander auf Augenhöhe lernen“ fördert die Kooperation „AlsterPort“ der HHLA mit der Evangelischen Stiftung Alsterdorf (ESA) seit 2021 das ehrenamtliche Engagement. Auch im Berichtsjahr fanden verschiedene soziale Aktivitäten mit Beteiligung von HHLA-Beschäftigten statt, wie das jährlich stattfindenden Boccia-Turnier für Menschen mit und ohne Behinderung, ein Halloween-Bastel-Event im Jugendhaus, ein gemeinsames Kochevent in einer Anlage für Service-Wohnen oder die weihnachtliche Wunschbaum-Aktion für die Kinder im Wohnheim Heidkoppel.

Corporate Governance

Geschäftsethik und Integrität

⊘ Nicht geprüft

Demokratische Grundsätze und internationale Standards

Als verantwortungsvoll agierendes Unternehmen gehört ein von Rechtmäßigkeit und Integrität geleitetes Handeln zum Grundverständnis der HHLA. Entsprechend ist es für sie als europäisches, börsennotiertes Unternehmen selbstverständlich, in allen Ländern, in denen die HHLA tätig ist, die jeweiligen **Gesetze und regulatorischen Vorgaben** für die Geschäftstätigkeit zu respektieren und einzuhalten. Dazu gehören Gesetze und Vorschriften zu Umweltfragen, Korruptionsbekämpfung, Geldwäscheprävention, Datenschutz, Informationssicherheit, Sanktionen und Embargos, Steuerfragen, aber auch die Marktmissbrauchsverordnung, das Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz (WpÜG) oder das Wertpapierhandelsgesetz (WpHG). Ebenso sind für HHLA-Beschäftigte wesentliche Themen wie die Versammlungsfreiheit oder Gestaltung der betrieblichen Mitbestimmung (u.a. Mitteilungsfristen) vom Gesetzgeber im Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) geregelt und werden von der HHLA aktiv gefördert bzw. eingehalten. [Rechtliche Rahmenbedingungen](#)

Neben der Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen sind internationale Grundsätze wesentliche Prinzipien für das Handeln und die Unternehmenskultur der HHLA. So lehnt die HHLA ihr Handeln an die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen (UN) sowie die Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen (UNGP) an. Zudem sind weitere internationale Standards und Abkommen wie die Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen (UNGCI) sowie die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) grundlegend für das unternehmerische Handeln und die Unternehmenskultur. Mit der Unterzeichnung der Grundsatzerklärung zu Vielfalt und gegen jede Form von Rassismus im Juni 2020 sowie der Charta der Vielfalt im Mai 2022 hat der HHLA-Vorstand zudem seine Haltung zu Vielfalt und einem vorurteilsfreien Arbeitsumfeld bekräftigt.

Vor diesem Hintergrund legt die HHLA Wert darauf, wirksame Compliance-Programme im Konzern zu etablieren. Dementsprechend hat die HHLA ein eigenes Compliance-Management-System mit dem Verhaltenskodex als Herzstück aufgebaut. Der **Verhaltenskodex der HHLA** und weitere konzerninterne Dokumente legen die Leitlinien der Aktivitäten verbindlich fest und unterstützen somit auch die Achtung und Einhaltung international anerkannter Standards. Der Verhaltenskodex der HHLA ist online unter www.hhla.de/compliance [☞](#) abrufbar.

Die HHLA erwartet von ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, alle geltenden Gesetze und international anerkannten Grundsätze einzuhalten. Zur fortlaufenden Sensibilisierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden regelmäßig Schulungen zum Verhaltenskodex, zur Korruptionsvermeidung und zu weiteren relevanten Themen wie dem Arbeitsschutz durchgeführt.

[Erklärung zur Unternehmensführung](#)

Achtung der Menschenrechte

Rechtmäßiges und von Integrität geleitetes Handeln der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beinhaltet auch die Wahrung der Menschenrechte. Die HHLA ist nahezu ausschließlich mit Standorten in Europa vertreten und ein Großteil der Lieferanten der HHLA kommen aus Staaten der Europäischen Union, in denen die Einhaltung der Menschenrechte oberstes Gebot und durch lokale und europäische Gesetze geregelt ist. Darüber hinaus finden die Prinzipien des UN Global Compact ihren Niederschlag im **Verhaltenskodex (Code of Conduct)** und in den weiterführenden Richtlinien der HHLA, wie z.B. der Arbeitsschutzrichtlinie. Der Verhaltenskodex als übergeordnetes Regelwerk greift u.a. die folgenden Prinzipien auf:

- Integrität als zentraler Wert sowie das Bekenntnis zur Vielfalt und die Ablehnung jeglicher Form von Diskriminierung im Umgang miteinander
- Vorgaben zum rechtmäßigen Verhalten, insbesondere zur Vermeidung von Korruption gegenüber Geschäftspartnern und Amtsträgern
- Schutz der Gesundheit der Beschäftigten und ihre Sicherheit am Arbeitsplatz. Arbeitssicherheit wird bei der HHLA großgeschrieben und wir haben den Anspruch, hierbei auch in Zukunft führend zu sein
- Schutz der Umwelt und nachhaltiges Wirtschaften, Förderung des Umweltbewusstseins und Beschleunigung der Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien durch die [Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie](#) der HHLA

Weiterhin fördert die HHLA aktiv die Gestaltung der betrieblichen Mitbestimmung und wahrt dabei die **Vereinigungsfreiheit** und das **Recht auf Kollektivverhandlungen**.

Auch das von der HHLA im Bereich Third Party Compliance eingesetzte **Business-Partner-Screening-System** zur risikoorientierten Prüfung von Geschäftspartnern trägt u.a. im Bereich Menschenrechte zur frühzeitigen Erkennung möglicher Risiken bei. Im von der HHLA gegenüber ihren Lieferanten verwendeten **Lieferantenkodex** ist ebenfalls ausdrücklich die Einhaltung der Menschenrechte mit umfasst.

Auf der Grundlage des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte hat die HHLA eine [Grundsatzerklärung zur Achtung und Einhaltung der Menschenrechte](#) sowie für [Vielfalt und die Verurteilung jeder Form von Diskriminierung und Rassismus](#) abgegeben. Im Jahr 2023 hat die neue Stabsstelle Diversity und Inklusion ihre Arbeit aufgenommen und bereits unterschiedliche Projekte (u.a. Teilnahme an der Diversity Challenge, Kommunikationsmaßnahmen und Schulungen) durchgeführt. Einen weiteren Schwerpunkt bildete die weitere Umsetzung der Vorgaben des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (u.a. Risikoanalysen). Die HHLA hat die [Charta der Vielfalt](#) unterzeichnet und ihr damit verbundenes Bekenntnis u.a. zu Chancengleichheit im Unternehmen am Tag der Vielfalt erneut bekräftigt. Im Mittelpunkt der Kommunikation im Berichtszeitraum standen die Themen Diversity, Inklusion, Arbeitsschutz und Sorgfalt in der Lieferkette.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Der nachhaltige Erfolg eines Unternehmens setzt verantwortungsbewusstes und rechtlich einwandfreies Verhalten voraus. **Compliance**, d.h. die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen und unternehmensinterner Richtlinien, ist daher ein wesentlicher Bestandteil der HHLA-Corporate-Governance. [Erklärung zur Unternehmensführung](#)

Dies wird als primäres Ziel bei der HHLA durch Errichtung, Koordination und fortlaufende Weiterentwicklung eines konzernweiten **Compliance-Management-Systems (CMS)** angestrebt. Ein weiteres Ziel ist es dabei, die wesentlichen Compliance-Risiken zu identifizieren, fortlaufend zu bewerten und durch Implementierung geeigneter Maßnahmen und Prozesse zu minimieren. Darüber hinaus setzt sich das CMS zum Ziel, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des HHLA-Konzerns für die Beachtung der in ihrem Arbeitsbereich einschlägigen Rechtsvorschriften und internen Richtlinien zu sensibilisieren und damit auch ein entsprechendes Risikobewusstsein bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu schaffen. Hierdurch soll Compliance-Verstößen vorgebeugt werden.

Die Funktionen im HHLA-CMS werden zentral durch einen **Konzern-Compliance-Beauftragten** wahrgenommen, der an das für Compliance zuständige Vorstandsmitglied – derzeit der Arbeitsdirektor bzw. Personalvorstand – und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet, sowie dezentral durch lokale Compliance-Ansprechpartner und -Beauftragte, die an den Konzern-Compliance-Beauftragten berichten.

Kern des HHLA-CMS ist ein **Verhaltenskodex**, der übergeordnete Grundsätze zu Compliance-relevanten Themen, z.B. faires Verhalten im Wettbewerb sowie Umgang mit Interessenkonflikten und sensiblen Unternehmensinformationen, über gesetzliche Standards hinaus ausformuliert. Der Verhaltenskodex der HHLA ist online unter www.hhla.de/compliance abrufbar.

Ein weiteres wesentliches Themengebiet im Verhaltenskodex ist die **Vermeidung von Korruption**. Die HHLA ist im Rahmen ihrer Tätigkeit mit Geschäftspartnern und Amtsträgern der unterschiedlichsten Ebenen vor allem in Deutschland sowie in Zentral- und Osteuropa und Asien in fortlaufendem Kontakt. Ziel der das Thema Antikorruption weiter vertiefenden Richtlinie ist es, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine Hilfestellung zur Beurteilung von möglichen Situationen mit einer potenziellen Korruptionsrelevanz in ihrem täglichen Arbeitsleben zu geben und damit einen wirksamen Beitrag zur Prävention von korrupten Handlungen und den damit verbundenen Folgen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie das Unternehmen zu leisten. Mit der Antikorruptionsrichtlinie wird den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern das notwendige Wissen über die Annahme und Gewährung von Vorteilen gegenüber Geschäftspartnern und Amtsträgern vermittelt und anhand von praktischen Beispielen veranschaulicht.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind gemäß dem Verhaltenskodex verpflichtet, Hinweise auf Fehlverhalten im Unternehmen weiterzugeben. Auch für Dritte besteht die Möglichkeit, Hinweise über die **Compliance-Hotline (Whistleblower-Hotline)** zu geben. Alle Mitteilungen werden vertraulich behandelt und können anonym erfolgen. Darüber hinaus wird von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch gemäß der Antikorruptionsrichtlinie erwartet, bei Zweifeln oder Verdachtsmomenten Rat einzuholen bzw. Verstöße zu melden.

Durch **Schulungen und unternehmensinterne Medien** werden den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern fortlaufend wichtige Inhalte des Verhaltenskodex sowie weiterführende Themen wie z.B. die Korruptionsvermeidung und das von ihnen erwartete Verhalten im Rahmen der Antikor-

ruptionsrichtlinie vermittelt. Im Berichtszeitraum wurden per E-Learning Beschäftigte mit regelmäßigem Kontakt zu Geschäftspartnern und Amtsträgern zum Thema Korruptionsvermeidung geschult. Um die Mitarbeitenden zu den Problemstellungen bei illegalen Drogenimporten über Seehäfen zu sensibilisieren, wurde darüber hinaus im Berichtszeitraum eine Awareness-Kampagne gestartet. Zur Prävention sowie zur Aufklärung von Straftaten erfolgt eine enge Zusammenarbeit mit den Ermittlungsbehörden.

Die **Anzahl aufgetretener Fälle** wird fortlaufend anhand eines internen Berichtssystems im Rahmen des CMS dokumentiert und überwacht, um ggf. z.B. bei einem Anstieg die Risikobewertung entsprechend anzupassen bzw. um weitere Risikoszenarien zu ergänzen und mit geeigneten Maßnahmen, wie verstärkter Kommunikation und Prozessanpassungen im internen Kontrollsystem, reagieren zu können.

Die Verantwortung jedes Einzelnen bei der Einhaltung von behördlichen, berufsgenossenschaftlichen und gesetzlichen Bestimmungen im eigenen Unternehmen und bei den Vertragspartnern ist zusätzlich in den intern gültigen **HHLA-Einkaufsrichtlinien** in Kombination mit den extern gültigen HHLA-Einkaufsbedingungen geregelt. Im Vordergrund stehen dabei die Analyse und die Bewertung der Lieferantenbeziehungen hinsichtlich Zuverlässigkeit, Qualität, Innovationskraft, Kostenstruktur, wirtschaftlicher Stabilität, Arbeitssicherheit, Nachhaltigkeit und Compliance. Durch die hierauf basierende Auswahl der Lieferanten wird auch ein Beitrag zur Korruptionsprävention geleistet. [Beschaffung und Lieferantenmanagement](#)

Weiterhin verwendet die HHLA einen **Verhaltenskodex für Lieferanten**. Dieser ist in den Einkaufsrichtlinien verankert. Der [Lieferantenkodex](#) enthält u.a. auch Regelungen zum Schutz vor Korruption.

Zur Vermeidung von Korruption trägt auch das IT-basierte **Business-Partner-Screening-System der HHLA** bei, mit dem eine risikobasierte Prüfung von Geschäftspartnern der HHLA u.a. hinsichtlich integren Verhaltens im internationalen Geschäftsverkehr ermöglicht wird. [Beschaffung und Lieferantenmanagement](#)

Das CMS und insbesondere auch der Bereich Korruptionsvermeidung wurde zuletzt 2020/2021 einer Wirksamkeitsprüfung nach IDW PS 980 unter Berücksichtigung der Anforderungen der ISO 19600 durch die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, unterzogen und die Wirksamkeit bestätigt.

⊘ Nicht geprüft

Lieferkette

Als Hafen- und Transportlogistikkonzern sowie Dienstleistungsunternehmen arbeitet die HHLA innerhalb der Transportketten ihrer Kunden. Eigene Lieferketten der HHLA beschränken sich auf den Einkauf von Investitions-, Anlage- und Verbrauchsgütern (z.B. Lokomotiven, Hafenumschlaggeräte), die zum ganz überwiegenden Teil aus Ländern innerhalb Europas stammen. [Beschaffung und Lieferantenmanagement](#)

Ein von Integrität, Fairness, Verantwortung und Nachhaltigkeit geprägtes Verhältnis strebt die HHLA auch gegenüber Lieferanten an und erwartet von diesen, dass diese sich von bestimmten Grundsätzen in ihren geschäftlichen Beziehungen leiten lassen. Hierfür hat die HHLA einen Lieferantenkodex entwickelt, der diese Grundsätze beschreibt und die klare Erwartungshaltung

gegenüber den Lieferanten formuliert, dass sie die Gesetze einhalten und ihre Aktivitäten unter Achtung international anerkannter Grundsätze durchführen. [Geschäftspartner und Kunden](#)

Zur Überprüfung integren Verhaltens von Geschäftspartnern trägt auch das IT-basierte **Business-Partner-Screening-System** der HHLA bei, mit dem eine risikobasierte Prüfung von Geschäftspartnern der HHLA u.a. hinsichtlich Compliance- und Menschenrechtskomponenten, wie z.B. Standards bei Arbeitssicherheit, Korruptionsvermeidung sowie Umweltschutz und Nachhaltigkeit ermöglicht wird.

Die Ausrichtung auf Nachhaltigkeit und Compliance entlang der Lieferkette ist ein fortlaufender Prozess und die HHLA entwickelt Richtlinien und Abläufe dahingehend stetig weiter. Dabei stellt die HHLA sicher, dass die gesetzlichen Anforderungen erfüllt und entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang hat die HHLA im Berichtszeitraum die weitere Umsetzung von Anforderungen aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz durchgeführt.

⊘ Nicht geprüft

Steuern

Steueransatz

Integrität und rechtmäßiges Handeln sind in der HHLA fest verankert. Dies gilt auch für die Erfüllung ihrer Steuerpflichten. Als international tätiges Unternehmen unterliegt die HHLA den Steuergesetzen der jeweiligen nationalen Rechtsordnungen, in denen sie tätig ist. Die anfallenden Steuern entrichtet die HHLA gemäß den geltenden gesetzlichen Regelungen der Staaten, in denen das Unternehmen operiert. Dazu unterhält der Konzern Strukturen und Prozesse, die eine kontinuierliche Kontrolle und Einhaltung der steuergesetzlichen Vorgaben gewährleisten, und pflegt einen transparenten und offenen Dialog mit den jeweiligen Steuerbehörden.

Im Jahr 2023 lag die **effektive Steuerquote** des Konzerns bei 33,6 % (im Vorjahr: 31,5 %). Der Ertragsteueraufwand für den HHLA-Konzern belief sich 2023 auf insgesamt 21,4 Mio. € (im Vorjahr: 61,1 Mio. €), wovon rund 37 % (im Vorjahr: 72 %) auf Deutschland und rund 63 % (im Vorjahr: 28 %) auf das Ausland entfielen.

Tax-Compliance-Management-System (TCMS)

Ein gut aufgestelltes Team von Steuerexperten in Hamburg und in den Tochtergesellschaften vor Ort stellt sicher, dass mögliche steuerliche Risiken frühzeitig erkannt werden. Der **Kontrollprozess zur Einhaltung steuerlicher Vorschriften** ist im internen Kontrollsystem (IKS) hinterlegt. [Risiko- und Chancenmanagement](#)

Steuerliche Risiken können sich für die HHLA aus Steuerprüfungen, Änderungen von Steuergesetzen oder anderen Einflussfaktoren ergeben, die sich auf den effektiven Steuersatz und die Liquidität auswirken können. Werden von der Unternehmensseite Steuerbelastungen erwartet, werden diese – soweit sie quantifizierbar sind – durch Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt.

Um möglichen steuerlichen Risiken vorzubeugen, werden laufend die steuerlichen Prozesse der HHLA durch ein **Tax-Compliance-Management-System (TCMS)** überwacht und kontrol-

liert. Mit der Implementierung des TCMS hat die HHLA 2019 begonnen, für die steuerlich beratenen, inländischen Gesellschaften wurde sie 2023 abgeschlossen und geprüft. Mit einer vollständigen Integration des Systems einschließlich der ausländischen Gesellschaften ist voraussichtlich 2024 zu rechnen. Damit erfüllt der HHLA-Konzern die Forderung des deutschen Steuerrechts, das die Unternehmen verpflichtet, zum Schutz des Unternehmens und seiner gesetzlichen Vertreter ein solches Compliance-Management-System einzuführen.

Reporting-Standards

Als international tätiges Unternehmen mit einem Konzernumsatz von größer 750 Mio. € unterliegt die HHLA der Meldepflicht hinsichtlich bestimmter landesspezifischer Unternehmenskennzahlen, dem sogenannten **Country-by-Country-Reporting**, das auf die Initiative der Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) zurückgeht.

Die HHLA AG übermittelt hierfür jährlich für alle im Ausland ansässigen Konzerngesellschaften im Rahmen der gesetzlichen Verpflichtungen steuerliche Angaben wie z.B. Umsatzerlöse, Ergebnisse vor Steuern, Ertragsteuerzahlungen und die entstandenen Steuern vom Einkommen und Ertrag an die HGV und berichtet somit transparent über alle Unternehmensergebnisse und Steuerzahlungen in den Ländern, in denen sie mit ihren verbundenen Unternehmen tätig ist.

Auch den Berichts- und Transparenzanforderungen des von der Europäischen Union (EU) eingeführten **DAC6-Reportings** kommt die HHLA vollumfänglich nach und hat dafür entsprechende technische Lösungen implementiert.

Die HHLA hat im Jahr 2023 mit der Implementierung eines Berichtssystems bezüglich der globalen Mindestbesteuerung begonnen. Mit einer vollständigen Integration des Berichtssystems zur globalen Mindestbesteuerung ist voraussichtlich 2024 zu rechnen.

⊗ Nicht geprüft

Mitgliedschaften und Lobbying

Die Interessen der HHLA werden schwerpunktmäßig über Mitgliedschaften in Verbänden und Vereinen wahrgenommen, darunter der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), Hafen Hamburg Marketing (HHM), Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH), Logistik-Initiative Hamburg (LIHH) und Industrieverband Hamburg (IVH). Lobbyingaktivitäten macht die HHLA transparent über die verschiedenen Register der EU, des Bundes und (wo vorhanden) der Länder.

⊗ Nicht geprüft

Datenschutz

Die HHLA nimmt den Schutz personenbezogener Daten sehr ernst und bekennt sich zur Wahrung des **Rechts auf informationelle Selbstbestimmung jedes Einzelnen**. In diesem Rahmen verarbeitet die HHLA personenbezogene Daten von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, Kunden, Lieferanten und anderen Geschäftspartnern unter Einhaltung der geltenden Datenschutzgesetze.

Datenschutz setzt ein verantwortungsbewusstes Verhalten voraus, daher hat die HHLA ein **Datenschutz-Management-System** implementiert, welches auf die Einhaltung von gesetzlichen Vorschriften sowie unternehmensinternen Richtlinien hinwirkt. Der Bereich Datenschutz ist dabei für die Implementierung und Weiterentwicklung des Datenschutz-Management-Systems der HHLA verantwortlich. Kernelemente sind u.a. die Beratung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen datenschutzrelevanten Fragen sowie die Sensibilisierung zu Datenschutzthemen. Das Datenschutz-Management-System wird auch künftig fortlaufend weiterentwickelt und an etwaige Veränderungen angepasst.

Erklärung zur Unternehmensführung

Der folgende Abschnitt beinhaltet die gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung von Vorstand und Aufsichtsrat für die HHLA und den Konzern gemäß § 289f bzw. § 315d HGB i.V.m. § 289f HGB.

Umsetzung des DCGK und Entsprechenserklärung

Eine verantwortungsvolle, transparente und auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung ist seit jeher eine wesentliche Grundlage für den geschäftlichen Erfolg der HHLA. Die HHLA unterstützt den Deutschen Corporate Governance Kodex (im Folgenden „Kodex“ oder „DCGK“) und die damit verfolgten Ziele daher ausdrücklich. Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im Geschäftsjahr 2023 sorgfältig mit den Empfehlungen und Anregungen des DCGK befasst und am 14. Dezember 2023 ihre jährliche Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Die Unternehmensführung und Unternehmenskultur der HHLA und des Konzerns entspricht danach – bis auf die nachfolgend beschriebenen Ausnahmen – den Empfehlungen sowie größtenteils auch den Anregungen des DCGK.

Die aktuelle Entsprechenserklärung – die wie die Entsprechenserklärungen der Vorjahre auch unter www.hhla.de/corporategovernance zugänglich ist – lautet wie folgt:

„Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass seit dem 12. Dezember 2022 (Zeitpunkt der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“ oder „DCGK“) in der Fassung vom 28. April 2022 mit folgenden Ausnahmen entsprochen wurde und zukünftig entsprochen wird:

- a) Die Mandatsgrenzen nach den Empfehlungen C.4 und C.5 DCGK werden derzeit nicht von allen Aufsichtsrats- und Vorstandsmitgliedern eingehalten. Der Aufsichtsrat und der Personal- bzw. Nominierungsausschuss achten bei der Auswahl von Kandidatinnen und Kandidaten für Vorstand und Aufsichtsrat seit jeher darauf, dass diesen für die Wahrnehmung ihres Mandats genügend Zeit zur Verfügung steht. Dies beinhaltet in der Regel auch die Einhaltung der Mandatsgrenzen nach den Empfehlungen C.4 und C.5. Der Aufsichtsrat ist jedoch der Ansicht, dass die Frage, ob ein Mitglied genügend Zeit für sein Mandat aufbringen kann, jeweils anhand der Umstände des Einzelfalls beurteilt werden muss. Die Anzahl der Mandate kann dabei eine Indikation, sollte aber kein allein entscheidendes Kriterium sein, zumal die Wahrnehmung externer Mandate auch einen Mehrwert für die HHLA bieten kann. Der Aufsichtsrat hält es deshalb für vertretbar, wenn Aufsichtsrats- oder Vorstandsmitglieder diese Mandatsgrenzen in Einzelfällen überschreiten.

b) Hinsichtlich der Ausgestaltung der Vorstandsvergütung empfiehlt der Kodex unter anderem, dass die Leistungskriterien für die variablen Vergütungsbestandteile sich überwiegend an strategischen Zielsetzungen orientieren sollen und dass die variable Vergütung aus kurz- und langfristigen Anteilen bestehen soll, wobei die variable Vergütung, die sich aus dem Erreichen langfristig orientierter Ziele ergibt, den Anteil aus kurzfristig orientierten Zielen übersteigen soll (G.1 zweiter Spiegelstrich, G.6 und G.7). Die dem Vorstandsmitglied gewährten langfristig variablen Vergütungsbeträge sollen von ihm überwiegend in Aktien der Gesellschaft angelegt oder entsprechend aktienbasiert gewährt werden. Über die langfristig variablen Gewährungsbeträge soll das Vorstandsmitglied erst nach vier Jahren verfügen können (G.10). In begründeten Fällen soll eine variable Vergütung einbehalten oder zurückgefordert werden können (G.11 Satz 2). Im Falle einer Beendigung eines Vorstandsvertrages soll die Auszahlung noch offener variabler Vergütungsbestandteile, die auf die Zeit bis zur Vertragsbeendigung entfallen, nach den ursprünglich vereinbarten Zielen und Vergleichsparametern und nach den im Vertrag festgelegten Fälligkeitszeitpunkten oder Haltedauern erfolgen (G.12). Diesen Empfehlungen entspricht das Vergütungssystem für den Vorstand der HHLA nur eingeschränkt. Die variable Vergütung des HHLA-Vorstands bemisst sich im Wesentlichen an der Erreichung bestimmter Kennzahlen bzw. Zielgrößen – nämlich insbesondere EBIT, ROCE und weitere ESG-Ziele – für den Drei-Jahres-Durchschnitt des aktuellen und der beiden vorherigen Geschäftsjahre und sieht insoweit keine Unterteilung in kurz- und langfristige Komponenten vor. Aktienbasierte Bestandteile und Haltefristen sowie Einbehalts- und Rückforderungsrechte sind nicht vorgesehen. Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass die variable Vergütung des HHLA-Vorstands auch in ihrer derzeitigen Ausgestaltung hinreichend auf eine langfristige Unternehmensentwicklung ausgerichtet ist. Sofern bei vorzeitiger Vertragsbeendigung eine Abfindung erfolgt, wird diese grundsätzlich im Zeitpunkt des Ausscheidens fällig. Dies ermöglicht eine klare Trennung und vermeidet spätere Auseinandersetzungen. Die Hauptversammlung vom 10. Juni 2021 hat das Vergütungssystem für den Vorstand mit großer Mehrheit (95,8 % der abgegebenen Stimmen) gebilligt.

Hamburg, 14. Dezember 2023

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Der Vorstand Der Aufsichtsrat“

Vergütungsbericht und Vergütungssystem

Der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2023 nebst dem Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG, das geltende Vergütungssystem gemäß § 87a Abs. 1 und 2 Satz 1 AktG und der letzte Vergütungsbeschluss gemäß § 113 Abs. 3 AktG werden unter www.hhla.de/corporategovernance öffentlich zugänglich gemacht.

Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Konzernaufbau und Konzernsteuerung

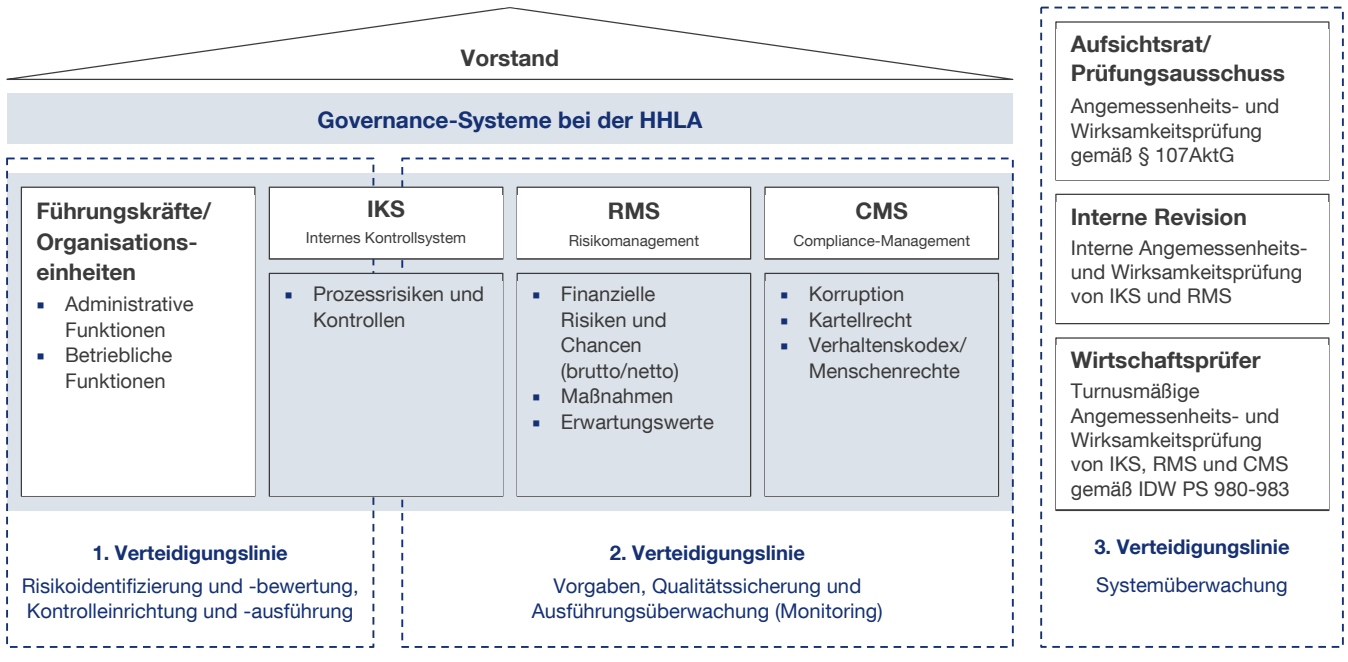
Die HHLA AG fungiert als strategische Management-Holding des Konzerns. Das operative Geschäft wird im Wesentlichen durch in- und ausländische Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrieben. Die Einhaltung der Vorgaben der Unternehmensführung wird durch unternehmensinterne Richtlinien sowie Regelungen in den Satzungen und Geschäftsanweisungen der Tochtergesellschaften und Beteiligungen sichergestellt. Die meisten Tochtergesellschaften verfügen zudem über einen eigenen Aufsichts- oder Beirat, der die jeweilige Geschäftsführung überwacht und beratend begleitet. [Konzernstruktur](#)

Governance-Systeme

Die HHLA verfügt über interne Kontroll-, Risiko- und Compliance-Management-Systeme, die der Größe des Unternehmens, dem Umfang seiner Geschäftstätigkeit und seiner Risikolage gerecht werden und auf das kontinuierliche und systematische Management unternehmerischer Risiken und Chancen ausgerichtet sind.

Governance-Systeme der HHLA

Konzeptioneller Aufbau und Überblick



Compliance

Die Einhaltung für die Unternehmenstätigkeit relevanter gesetzlicher Bestimmungen und unternehmensinterner Richtlinien (nachfolgend auch „Compliance“) wird bei der HHLA als wesentlicher Teil der Corporate Governance verstanden. Herzstück des Compliance-Management-Systems (CMS) der HHLA ist ein Verhaltenskodex, der übergeordnete Grundsätze zu besonders Compliance-relevanten Themen wie z.B. Verhalten im Wettbewerb, Vermeidung von Korruption, Diskriminierung und Interessenkonflikten sowie dem Umgang mit sensiblen Unternehmensinformationen und dem Datenschutz unterliegenden Daten formuliert. Der Verhaltenskodex wird ergänzt durch weiterführende Konzernrichtlinien, u.a. zu den Themen Korruptionsvermeidung und Verhalten im Wettbewerb. Weiterhin trägt ein konzernweites Business-Partner-Screening-System sowie ein Lieferantenkodex zur Reduktion von Compliance-Risiken bei. Die Funktion des Menschenrechtsbeauftragten (gemäß Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz) wird aus dem Bereich Compliance wahrgenommen. www.hhla.de/compliance

Risikomanagementsystem und internes Kontrollsystem

Das Risikomanagementsystem (RMS) und das interne Kontrollsystem (IKS) sind Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung geschäftsrelevante Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann.

Die interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und von Unternehmensstandards mit zielgerichteten Prüfungen und initiiert bei Bedarf angemessene Maßnahmen. Die für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten Teile des IKS werden zudem im Rahmen der Abschlussprüfung vom externen Wirtschaftsprüfer geprüft. Des Weiteren erfolgt im Rahmen der Konzernabschlussprüfung eine Beurteilung des Risikofrüherkennungs- und -überwachungssystems durch den externen Wirtschaftsprüfer.

Das Risikomanagementsystem und das interne Kontrollsystem des HHLA-Konzerns sind eingehend im Risiko- und Chancenmanagement dargestellt. [Risiko- und Chancenmanagement](#)

Erklärung zur Angemessenheit und Wirksamkeit der Governance-Systeme¹


Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA halten die eingerichteten internen Kontroll-, Risiko- und Compliance-Management-Systeme für angemessen und wirksam.

Im Rahmen der Tätigkeit der internen Revision, die turnusgemäß alle wesentlichen Geschäftsvorfälle überprüft, sind keine Anhaltspunkte bekannt geworden, die zu der Annahme veranlassen, dass

- diese Systeme der Corporate Governance (einzeln oder im Verbund betrachtet) in allen wesentlichen Belangen nicht im Einklang mit den deutschen rechtlichen Vorschriften stehen oder
- der Lagebericht insgesamt keine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft gibt oder
- die Risiken der künftigen Entwicklung nicht zutreffend darstellt.

Die Angemessenheit und Wirksamkeit wird zudem durch die externen Prüfungen der einzelnen Systembestandteile nach den entsprechenden IDW-Standards bestätigt. Das CMS wurde in der Berichtsperiode 2021 geprüft und für angemessen und wirksam befunden. Das RMS wurde in den Berichtsperioden 2022/2023 gemäß IDW PS 981 geprüft und für angemessen und wirksam befunden. Hinsichtlich des IKS werden die Dokumentations- und Überwachungsverfahren gegenwärtig an erweiterte regulatorische Anforderungen angepasst. Die Anpassungen werden voraussichtlich im März 2024 abgeschlossen. Die turnusmäßige Wirksamkeitsprüfung des IKS gemäß IDW PS 982 ist für das Geschäftsjahr 2024 vorgesehen.

Transparenz

Die zeitnahe Information der Aktionärinnen und Aktionäre und der interessierten Öffentlichkeit über wichtige Themen ist für die HHLA integraler Bestandteil guter Corporate Governance. Informationen über die wirtschaftliche Lage des Unternehmens sowie wesentliche Geschäftsergebnisse erfolgen insbesondere durch die Finanzberichte (Geschäftsbericht, Halbjahresfinanzbericht und Quartalsmitteilungen), Analysten- und Bilanzpressekonferenzen, Analysten- und Pressegespräche, Presse- und ggf. Ad-hoc-Mitteilungen sowie in den Hauptversammlungen. Ein ständig nutzbares und aktuelles Kommunikationsmedium ist die Internetseite www.hhla.de , die alle relevanten Informationen in deutscher und englischer Sprache verfügbar macht. Neben Informationen zum HHLA-Konzern und zur HHLA-Aktie ist dort auch der Finanzkalender zu finden, der einen Überblick über wichtige Termine bietet. Darüber hinaus steht die Investor-Relations-Abteilung als Ansprechpartner für Fragen von Aktionären, Investoren und Analysten zur Verfügung.

¹ Dieser Abschnitt beschreibt lageberichtsfremde Angaben und wurde im Rahmen der Jahres- und Konzernabschlussprüfung nicht geprüft.

Der Vorstand der HHLA

Arbeitsweise des Vorstands

Den Vorgaben des Aktienrechts entsprechend verfügt die HHLA über ein duales Führungssystem mit dem Vorstand als Leitungs- und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Er bestimmt die unternehmerischen Ziele und die Unternehmensstrategie sowie die Konzernpolitik und -organisation. Dazu gehören insbesondere die Steuerung des Konzerns, die Konzernplanung und -finanzierung, die Personalstrategie, die Besetzung der Führungspositionen unter Beachtung der Diversität, die Führungskräfteentwicklung sowie die Präsentation des Konzerns gegenüber dem Kapitalmarkt und der Öffentlichkeit. Er trägt außerdem die Verantwortung für angemessene und wirksame Kontrollsysteme (Risiko- und Chancenmanagement, Compliance-Management-System und internes Kontrollsystem einschließlich Revision). Die Unternehmensstrategie wie auch die Planung beinhalten dabei neben wirtschaftlichen bzw. finanziellen Zielen jeweils auch ökologische und soziale Ziele.

Der Vorstand nimmt seine Aufgaben als **Kollegialorgan** wahr. Die Mitglieder des Vorstands arbeiten kollegial zusammen und unterrichten sich laufend über wichtige Vorgänge in ihren Ressorts. Ungeachtet der Gesamtverantwortung für die Geschäftsführung führen die einzelnen Vorstandsmitglieder die ihnen nach Maßgabe des **Geschäftsverteilungsplans** zugewiesenen Ressorts im Rahmen der Vorstandsbeschlüsse in eigener Verantwortung. Grundsätzliche Fragen der Organisation, der Geschäftspolitik und der Unternehmensplanung sowie Maßnahmen von größerer Bedeutung werden im Gesamtvorstand erörtert und entschieden. Die Vorstandsvorsitzende koordiniert die Arbeit des Vorstands. Die Einzelheiten sind in einer **Geschäftsweisung** für den Vorstand näher geregelt.

Der Vorstand arbeitet zum Wohle des Unternehmens vertrauensvoll mit dem Aufsichtsrat zusammen und informiert ihn regelmäßig über alle relevanten Fragen. Das umfasst, jeweils für die Gesellschaft und den Konzern, insbesondere die Rentabilität, die Lage und den Gang der Geschäfte, die Strategie, die Planung, die aktuelle Risikolage, das Risikomanagement und die Compliance. Bestimmte, besonders weitreichende Maßnahmen und Geschäfte wie z.B. die Festlegung des jährlichen Budgets, die Aufnahme neuer Tätigkeitsbereiche, der Erwerb oder die Veräußerung von Unternehmen sowie Investitionen oder Finanzierungsmaßnahmen ab bestimmten Größenordnungen bedürfen der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats. Grundsätzliche und wichtige Angelegenheiten, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung oder für die Leitung der Gesellschaft oder des Konzerns von wesentlicher Bedeutung sind, sind auch zwischen den Sitzungen unverzüglich dem Aufsichtsratsvorsitzenden mitzuteilen. Der Aufsichtsratsvorsitzende steht auch zwischen den Sitzungen mit dem Vorstand, insbesondere der Vorstandsvorsitzenden, regelmäßig in Kontakt zu wichtigen Themen und aktuellen Vorgängen, insbesondere zu Fragen der Strategie, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance des Unternehmens.

Die Vorstandsmitglieder sind dem **Unternehmensinteresse** verpflichtet und unterliegen für die Dauer ihres Mandats einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Kein Mitglied des Vorstands darf bei seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen oder Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. Nebentätigkeiten, insbesondere Aufsichtsratsmandate in konzernfremden Gesellschaften, bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Wesentliche Geschäfte zwischen den Konzernunternehmen einerseits und den Vorstandsmitgliedern sowie ihnen nahestehenden Personen oder Unternehmungen andererseits bedürfen

ebenfalls der Zustimmung des Aufsichtsrats und müssen marktüblichen Bedingungen entsprechen. Interessenkonflikte von Vorstandsmitgliedern sind unverzüglich dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Die anderen Vorstandsmitglieder sind darüber zu informieren. Entsprechende Geschäfte oder **Interessenkonflikte** sind im Berichtsjahr nicht aufgetreten.

Für die Mitglieder des Vorstands besteht eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (**D&O-Versicherung**), die den Vorgaben des § 93 Abs. 2 Satz 3 AktG entspricht.

Zusammensetzung und Diversität

Der Vorstand der HHLA besteht gemäß § 8 der Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Die Mitglieder des Vorstands werden vom Aufsichtsrat bestellt. Dieser sorgt zusammen mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung und achtet bei der Zusammensetzung des Vorstands auch auf Diversität. Im Interesse einer näheren Konturierung der Diversitätsaspekte hat der Aufsichtsrat das folgende Diversitätskonzept für den Vorstand verabschiedet.

Der amtierende Vorstand der HHLA

Angela Titzrath	Jens Hansen	Torben Seebold	Annette Walter
Vorsitzende des Vorstands	Mitglied des Vorstands	Mitglied des Vorstands	Mitglied des Vorstands ¹
Unternehmensentwicklung Unternehmenskommunikation Nachhaltigkeit Container Vertrieb Segment Intermodal Segment Logistik	Betrieb ² Technik ² Informationssysteme	Arbeitsdirektor Personalmanagement Einkauf und Materialwirtschaft Arbeitsschutzmanagement Recht und Versicherungen ³	Finanzen und Controlling ⁴ Investor Relations Revision Segment Immobilien

1 Seit 1. Januar 2024

2 Ohne Immobilien, für die Segmente Intermodal und Logistik in Abstimmung mit der Vorstandsvorsitzenden

3 Einschließlich Compliance

4 Einschließlich Organisation

Zielsetzung des Diversitätskonzepts

Der Vorstand spielt eine zentrale Rolle bei der Weiterentwicklung der HHLA und des Konzerns. Der Aufsichtsrat ist insoweit der Ansicht, dass für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens neben den fachlichen Fähigkeiten und Erfahrungen der Vorstandsmitglieder auch Diversitätsaspekte eine wichtige Rolle spielen. Unterschiedliche Persönlichkeiten, Erfahrungen und Kenntnisse vermeiden Gruppendenken, ermöglichen ganzheitlichere Betrachtungen und bereichern so die Arbeit des Vorstands.

Diversitätsaspekte

Der Aufsichtsrat strebt eine Zusammensetzung des Vorstands an, bei der sich die Mitglieder im Hinblick auf ihren persönlichen und beruflichen Hintergrund, ihre Erfahrungen und ihre Fachkenntnisse ergänzen, damit der Vorstand als Gesamtgremium auf ein möglichst breites Spektrum unterschiedlicher Erfahrungen, Kenntnisse und Fähigkeiten zurückgreifen kann.

FRAUENANTEIL IM VORSTAND

Da der Vorstand der HHLA aus mehr als drei Personen besteht, müssen dem Vorstand nach § 76 Abs. 3a AktG mindestens eine Frau und ein Mann angehören. Jenseits davon orientiert sich der Aufsichtsrat bei der Besetzung des Vorstands am Leitbild der gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern und fördert dieses Ziel aktiv, z.B. durch die gezielte Suche nach Kandidatinnen für die Mitgliedschaft im Vorstand.

BILDUNGS- UND BERUFSHINTERGRUND

Die Vielfalt (Diversität) im Vorstand spiegelt sich auch im individuellen Ausbildungs- und beruflichen Werdegang sowie im unterschiedlichen Erfahrungshorizont seiner Mitglieder (z.B. Branchenerfahrung) wider. Unterschiedliche Bildungs-, Berufs- und Erfahrungshintergründe sind daher ausdrücklich erwünscht. Jedes Vorstandsmitglied muss allerdings aufgrund seiner persönlichen und fachlichen Kompetenzen und Erfahrungen in der Lage sein, die Aufgaben eines Vorstandsmitglieds in einem international tätigen, börsennotierten Unternehmen wahrzunehmen und das Ansehen des HHLA-Konzerns in der Öffentlichkeit zu wahren. Die Mitglieder des Vorstands sollten zudem über ein vertieftes Verständnis des Geschäfts der HHLA und in der Regel über mehrjährige Führungserfahrung verfügen.

Darüber hinaus sollte mit Blick auf das Geschäftsmodell der HHLA jeweils zumindest ein Mitglied über besondere Expertise in den folgenden Bereichen verfügen:

- Strategie und strategische Führung
- Logistikgeschäft einschließlich der relevanten Märkte und Kundenbedürfnisse
- Vertrieb
- Betrieb und Technik einschließlich IT und Digitalisierung
- Immobiliengeschäft
- Nachhaltigkeit / ESG (Umwelt, Soziales, Governance)
- Recht, Corporate Governance und Compliance
- Personal, insbesondere Personalmanagement und -entwicklung sowie Erfahrung mit mitbestimmten Strukturen
- Finanzen inkl. Finanzierung, Bilanzierung, Controlling, Risikomanagement und interner Kontrollverfahren

INTERNATIONALITÄT

Mit Blick auf die internationale Ausrichtung der Aktivitäten des Konzerns sollte zumindest ein Teil der Mitglieder über nennenswerte internationale Erfahrung verfügen.

ALTER

Die Altersgrenze für Vorstandsmitglieder liegt bei 67 Jahren. Ein Mindestalter existiert nicht. Allerdings sollten Vorstandsmitglieder im Zeitpunkt ihrer Bestellung in der Regel über mehrjährige Führungserfahrung verfügen, was eine gewisse Berufserfahrung voraussetzt. Innerhalb dieses Rahmens wird – aus Gründen der Diversität und im Interesse einer langfristigen Nachfolgeplanung – eine heterogene Altersstruktur innerhalb des Vorstands angestrebt, wobei dem Alter im Vergleich zu den anderen Kriterien keine zentrale Bedeutung beigemessen wird.

Stand der Umsetzung

In der derzeitigen Zusammensetzung des Vorstands sind die vorstehenden Ziele erfüllt. Der Vorstand setzt sich gegenwärtig aus vier Personen mit unterschiedlichem beruflichem Werdegang, Erfahrungshorizont und unterschiedlicher Expertise zusammen, darunter auch Mitglieder mit nennenswerter internationaler Erfahrung. Die Mitglieder des Vorstands verfügen in ihrer Gesamtheit aufgrund ihrer Ausbildung, ihres beruflichen Werdegangs sowie ihrer Erfahrungen über vertiefte Kompetenzen und Expertise in den für das Unternehmen relevanten Bereichen, insbesondere in den Kerngeschäftsfeldern Transport und Logistik (insbesondere Hafenlogistik), Intermodal und Immobilien. Der Frauenanteil betrug zum 31. Dezember 2023 33,3 % und liegt nunmehr – nach dem Amtsantritt von Annette Walter zum 1. Januar 2024 – bei 50 %. Die Altersgrenze wird von keinem Mitglied überschritten.

Langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand

Der Aufsichtsrat sorgt gemeinsam mit dem Vorstand für dessen langfristige Nachfolgeplanung. Auf Seiten des Aufsichtsrats wird diese Aufgabe primär vom Personalausschuss wahrgenommen. Ausgehend von den im Diversitätskonzept beschriebenen Zielsetzungen für die Zusammensetzung und die Kompetenzen der Mitglieder ergeben sich jeweils Anforderungsprofile für die einzelnen Vorstandspositionen. Die Anforderungsprofile, der Ressortzuschnitt und die Leistungen der Vorstandsmitglieder werden vom Personalausschuss – nach Rücksprache mit dem Vorstand bzw. einzelnen Vorstandsmitgliedern – regelmäßig mit Blick auf das aktuelle Umfeld, die Geschäftsentwicklung, die Unternehmensstrategie und die im Vorstand vorhandenen Kompetenzen überprüft.

Ein wesentlicher Baustein der langfristigen Nachfolgeplanung ist zudem die Identifizierung und Weiterentwicklung interner Kandidatinnen und Kandidaten für künftige Managementaufgaben. Dem Vorstand obliegt dabei die frühzeitige Identifizierung potenzieller Kandidatinnen und Kandidaten, die sodann durch die Übernahme von Aufgaben mit wachsender Verantwortung und bedarfsgerechten Weiterbildungen systematisch weiterentwickelt werden sollen, so dass bei anstehenden Neubesetzungen im Idealfall immer auch interne Kandidatinnen bzw. Kandidaten in die engere Auswahl einbezogen werden können.

Im Rahmen konkreter Besetzungsprozesse werden der Personalausschuss und der Aufsichtsrat neben den genannten Diversitätszielen jeweils auch alle Umstände des Einzelfalls berücksichtigen. Dabei wird der Aufsichtsrat bei Bedarf auch unterstützend auf die Dienste von Personalberatern zurückgreifen.

Der Aufsichtsrat der HHLA

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat bestimmt über die Zusammensetzung des Vorstands. Er überwacht die Geschäftsführung durch den Vorstand und berät ihn bei der Unternehmensführung; dies umfasst jeweils insbesondere auch Nachhaltigkeitsfragen. Der Aufsichtsrat ist in grundsätzliche und wichtige Entscheidungen eingebunden. Maßnahmen und Geschäfte von grundlegender Bedeutung bedürfen gemäß der Geschäftsanweisung für den Vorstand der Zustimmung des Aufsichtsrats. Weitere wesentliche Aufgaben sind die Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses.

Die Aufgaben und die interne Organisation des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse ergeben sich aus dem Gesetz sowie der Satzung und der **Geschäftsordnung** des Aufsichtsrats, die auf der Internetseite der HHLA unter www.hhla.de/corporategovernance bzw. www.hhla.de/aufsichtsrat zugänglich sind. Darüber hinaus enthält der DCGK Empfehlungen zur Arbeit des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsratsvorsitzende koordiniert die Arbeit im Aufsichtsrat und nimmt die Belange des Aufsichtsrats nach außen wahr.

Die Aufsichtsratsmitglieder sind dem **Unternehmensinteresse** verpflichtet. Kein Mitglied des Aufsichtsrats darf bei seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen oder Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. **Interessenkonflikte** sind unverzüglich dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung informiert der Aufsichtsrat im [Bericht des Aufsichtsrats](#). Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendi-

gung des Mandats führen. Berater- und sonstige Dienst- oder Werkverträge eines Aufsichtsratsmitglieds mit der Gesellschaft bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Solche Verträge bestanden im Geschäftsjahr 2023 nicht.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind in die bestehende Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (**D&O-Versicherung**) der Gesellschaft einbezogen.

Ausschüsse

Die Arbeit des Aufsichtsrats findet sowohl im Plenum als auch in Ausschüssen statt. Die ständigen Ausschüsse und ihre Zuständigkeiten sind in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats niedergelegt. Die jeweiligen Ausschussvorsitzenden berichten dem Aufsichtsrat regelmäßig in der nächsten Sitzung über die Arbeit ihres Ausschusses. Mit dem Finanz-, dem Prüfungs-, dem Personal-, dem Nominierungs-, dem Vermittlungs- und dem Immobilienausschuss verfügt der Aufsichtsrat über sechs ständige Ausschüsse. Im Nachgang zu der Ankündigung der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE zur Abgabe eines freiwilligen öffentlichen Übernahmeangebots an die Aktionäre der HHLA hat der Aufsichtsrat im September 2023 außerdem einen Übernahmeausschuss als vorübergehenden Ausschuss eingerichtet.

Finanzausschuss

Mitglieder: Dr. Sibylle Roggencamp (Vors.), Stefan Koop (stellv. Vors.), Alexander Grant, Dr. Norbert Kloppenburg, Susana Pereira Ventura (bis 17.01.2024), Prof. Dr. Burkhard Schwenker

Zuständigkeit: Der Finanzausschuss bereitet die Verhandlungen und Beschlüsse des Aufsichtsrats vor, die finanziell von wesentlicher Bedeutung sind, z.B. Beteiligungserwerbe oder -veräußerungen, Beschlussfassungen über wesentliche Kreditaufnahmen und -gewährungen, Haftungsübernahmen für fremde Verbindlichkeiten sowie Finanzanlage- und sonstige Finanzgeschäfte. Darüber hinaus befasst er sich mit den quartalsweisen Berichten über den Gang der Geschäfte und mit Planungs- und Investitionsthemen wie z.B. dem Wirtschaftsplan und der Mittelfristplanung.

Prüfungsausschuss

Mitglieder: Dr. Norbert Kloppenburg (Vors.), Alexander Grant (stellv. Vors.), Stefan Koop, Dr. Isabella Niklas (bis 31.12.2023), Susana Pereira Ventura (bis 17.01.2024), Prof. Dr. Burkhard Schwenker

Zuständigkeit: Der Prüfungsausschuss befasst sich vor allem mit der Prüfung der Rechnungslegung und der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des internen Revisionsystems und der Compliance. Er überwacht die Abschlussprüfung und ihre Wirksamkeit, einschließlich der Überwachung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und etwaiger Nichtprüfungsleistungen, und beurteilt regelmäßig die Qualität der Abschlussprüfung. Er ist außerdem verantwortlich für die Vorbereitung der Wahl des Abschlussprüfers (inkl. etwaiger Auswahlverfahren) und die Entscheidung über die externe Prüfung der nichtfinanziellen Erklärungen bzw. Berichte.

Immobilienausschuss

Mitglieder: Dr. Isabella Niklas (Vors.) (bis 31.12.2023), Franziska Reisener (stellv. Vors.), Alexander Grant, Holger Heinzl, Dr. Sibylle Roggencamp, Prof. Dr. Burkhard Schwenker

Zuständigkeit: Der Immobilienausschuss ist für alle Fragen, Berichte und Entscheidungen zuständig, die sich vollständig oder überwiegend auf den Teilkonzern Immobilien (S-Sparte) beziehen. Dies beinhaltet insbesondere die Entscheidungen über zustimmungsbedürftige Geschäfte, die Prüfung und die Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses sowie den Gewinnverwendungsvorschlag, soweit diese sich auf den Teilkonzern Immobilien beziehen.

Personalausschuss

Mitglieder: Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vors.), Berthold Bose (stellv. Vors.), Stefan Koop, Franziska Reisener, Andreas Rieckhof, Dr. Sibylle Roggencamp

Zuständigkeit: Der Personalausschuss bereitet die dem Aufsichtsrat obliegenden Personalentscheidungen vor und sorgt gemeinsam mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung. Er bereitet die Beschlussfassung des Plenums über das System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder und die Festsetzung der Vergütung der einzelnen Mitglieder vor, vertritt die Gesellschaft im Rahmen des rechtlich Zulässigen bei sonstigen Rechtsgeschäften mit Vorstandsmitgliedern und entscheidet über die Zustimmung zur Bestellung von Prokuristen.

Nominierungsausschuss

Mitglieder: Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vors.), Andreas Rieckhof (stellv. Vors.), Dr. Sibylle Roggencamp

Zuständigkeit: Der Nominierungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben, der Vorgaben der Geschäftsordnung, der Empfehlungen des Kodex, des Anforderungs- bzw. Kompetenzprofils für den Aufsichtsrat und der für seine Zusammensetzung beschlossenen Ziele Vorschläge für geeignete Kandidatinnen und Kandidaten für die Wahl als Anteilseignervertreter in den Aufsichtsrat durch die Hauptversammlung.

Vermittlungsausschuss

Mitglieder: Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vors.), Berthold Bose (stellv. Vors.), Stefan Koop, Andreas Rieckhof

Zuständigkeit: Der Vermittlungsausschuss nimmt die in § 31 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) genannten Aufgaben wahr, d.h., er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern, falls im ersten Wahlgang die gesetzlich erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Aufsichtsratsmitglieder nicht erreicht wird.

Übernahmeausschuss

Mitglieder: Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vors.), Berthold Bose (stellv. Vors.), Holger Heinzel, Dr. Norbert Kloppenburg, Stefan Koop, Prof. Dr. Burkhard Schwenker

Zuständigkeit: Der Übernahmeausschuss ist für alle Fragen und Entscheidungen im Zusammenhang mit dem Übernahmeangebot der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE zuständig. Das beinhaltet insbesondere die Vorbereitung und Entscheidung über die nach § 27 WpÜG abzugebende begründete Stellungnahme, die Entscheidung über die Zustimmung zum Abschluss einer etwaigen Zusammenschlussvereinbarung (Business Combination Agreement) mit der Bieterin sowie die Entscheidung über sonstige Beschlussfassungen, die ausschließlich oder überwiegend im Zusammenhang mit dem Übernahmeangebot (oder etwaiger konkurrierender Angebote) stehen.

Zusammensetzung des Aufsichtsrats und Diversität

Nach der Satzung der Gesellschaft, den §§ 95 und 96 AktG und § 7 MitbestG setzt sich der Aufsichtsrat aus sechs von der Hauptversammlung zu wählenden Mitgliedern der Anteilseigner sowie sechs Mitgliedern der Arbeitnehmer, die gemäß den Vorgaben des MitbestG gewählt werden, zusammen.

Mit Blick auf die verschiedenen Vorgaben und Empfehlungen zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats hat der Aufsichtsrat der HHLA ein Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat verabschiedet, das regelmäßig aktualisiert wird. Das Anforderungsprofil enthält neben wesentlichen gesetzlichen Vorgaben und Empfehlungen des DCGK zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats die Zielsetzungen des Aufsichtsrats für seine Zusammensetzung und das Kompetenzprofil für das Gesamtgremium im Sinne des DCGK sowie das Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat einschließlich der Angaben nach § 289f Abs. 2 Nr. 6 HGB.

Anforderungsprofil

Zielsetzung des Anforderungsprofils

Der Aufsichtsrat strebt eine Zusammensetzung an, die jederzeit eine qualifizierte Kontrolle und Beratung des Vorstands gewährleistet. Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass für eine effektive Arbeit des Aufsichtsrats – und damit für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens – neben fachlichen und persönlichen Anforderungen auch Diversitätsaspekte eine wichtige Rolle spielen. Unterschiedliche Persönlichkeiten, Erfahrungen und Kenntnisse vermeiden Gruppendenken, ermöglichen ganzheitlichere Betrachtungen und bereichern so die Arbeit des Aufsichtsrats. Die folgenden Zielsetzungen dienen insoweit als Leitlinie bei der langfristigen Nachfolgeplanung und der Auswahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten und schaffen Transparenz im Hinblick auf die wesentlichen Besetzungskriterien.

Anforderungen an die einzelnen Mitglieder

Allgemeine Anforderungen

Jedes Aufsichtsratsmitglied soll aufgrund seiner persönlichen und fachlichen Kompetenzen und Erfahrungen in der Lage sein, die Aufgaben eines Aufsichtsratsmitglieds in einem internati-

onal tätigen, börsennotierten Unternehmen wahrzunehmen und das Ansehen des HHLA-Konzerns in der Öffentlichkeit zu wahren. Im Hinblick darauf sollte jedes Aufsichtsratsmitglied folgende Anforderungen erfüllen:

- hinreichende Sachkenntnis, d.h. die Fähigkeit, die normalerweise im Aufsichtsrat anfallenden Aufgaben wahrzunehmen
- Leistungsbereitschaft, Integrität und Persönlichkeit
- allgemeines Verständnis des Geschäfts der HHLA, einschließlich des Marktumfelds und der Kundenbedürfnisse
- unternehmerische bzw. betriebliche Erfahrung, für die Anteilseignervertreter idealerweise in Form von Erfahrung aus der Tätigkeit in Unternehmensleitungen, als leitender Angestellter oder in Aufsichtsgremien

Zeitliche Verfügbarkeit

Jedes Aufsichtsratsmitglied stellt sicher, dass ihm die für die Wahrnehmung des Aufsichtsratsmandats erforderliche Zeit zur Verfügung steht. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass in der Regel vier bis sechs Aufsichtsratssitzungen jährlich stattfinden, die jeweils angemessener Vorbereitung bedürfen. Abhängig von der Mitgliedschaft in einem oder mehreren Ausschüssen entsteht zusätzlicher Zeitaufwand für die Vorbereitung und die Teilnahme an den Ausschusssitzungen. Zur Behandlung von Sonderthemen können schließlich zusätzliche außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrats oder der Ausschüsse erforderlich werden.

Mandatsgrenzen

Aufsichtsratsmitglieder der HHLA, die dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, sollen in der Regel nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahrnehmen. Aufsichtsratsmitglieder der HHLA, die keinem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, sollen in der Regel insgesamt nicht mehr als fünf solcher externen Mandate wahrnehmen, wobei insoweit ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt zählt. Vergleichbare Funktionen sind dabei insbesondere Mandate in Kontrollgremien ausländischer börsennotierter Gesellschaften oder Mandate in Kontrollgremien von Gesellschaften, die der gesetzlichen Mitbestimmung unterliegen. Demgegenüber ist der mit der Mitgliedschaft in Aufsichts- oder Beiräten kleinerer Unternehmen verbundene (zeitliche) Aufwand regelmäßig deutlich geringer, weshalb derartige Mandate grundsätzlich nicht als vergleichbare Funktionen angesehen werden.

Altersgrenze und Zugehörigkeitsdauer

Zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats sollen in der Regel nur Personen vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 70. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Die Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat soll in der Regel drei volle Amtszeiten nicht überschreiten.

Anforderungen und Ziele für das Gesamtgremium

Im Hinblick auf die Zusammensetzung des Gesamtgremiums strebt der Aufsichtsrat – auch im Interesse der Diversität – eine Zusammensetzung an, bei der sich die Mitglieder im Hinblick auf ihren persönlichen und beruflichen Hintergrund, ihre Erfahrungen und ihre Fachkenntnisse ergänzen, damit das Gesamtgremium auf ein möglichst breites Spektrum unterschiedlicher Erfahrungen und Spezialkenntnisse zurückgreifen kann.

Allgemeine Anforderungen

Der Aufsichtsrat der HHLA muss jederzeit so zusammengesetzt sein, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben des Aufsichtsrats erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats müssen ferner in ihrer Gesamtheit mit den Sektoren Transport und Logistik, insbesondere den Bereichen Hafenlogistik und Intermodal, sowie dem Immobiliensektor vertraut sein; und mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats muss über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und ein weiteres Mitglied über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen.

Spezifische Kenntnisse und Erfahrungen

Der Aufsichtsrat der HHLA soll in seiner Gesamtheit alle Kompetenzfelder abdecken, die für eine effektive Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlich sind. Das beinhaltet – dem Geschäftsmodell des Unternehmens entsprechend – insbesondere vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen:

- in der Führung eines großen oder mittelgroßen, international agierenden und börsennotierten Unternehmens
- im Transport- und Logistikgeschäft, idealerweise in den Bereichen Hafenlogistik und Intermodal, einschließlich der relevanten Märkte und der Kundenbedürfnisse,
- in den Bereichen Betrieb und Technik, einschließlich IT-Systemen, Informationstechnologie und Digitalisierung
- im Immobiliengeschäft und dort in der Vermietung von Büroimmobilien im Raum Hamburg
- in den Bereichen Recht, Corporate Governance und Compliance
- im Bereich Finanzen inklusive Controlling und im Risikomanagement
- in der Abschlussprüfung
- im Bereich Rechnungslegung inklusive der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren
- im Bereich Nachhaltigkeit / ESG (Umwelt, Soziales, Governance)

Der Aufsichtsrat strebt eine Besetzung an, bei der für jeden der vorstehend genannten Aspekte zumindest ein Mitglied als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung steht.

Unabhängigkeit und Interessenkonflikte

Unter Berücksichtigung der unternehmensspezifischen Situation der HHLA und der Eigentümerstruktur erachtet es der Aufsichtsrat als angemessen, dass mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter – darunter der Aufsichtsratsvorsitzende, der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und der Vorsitzende des Personalausschusses – unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sind. Darüber hinaus sollen dem Aufsichtsrat auf Seiten der Anteilseigner mindestens zwei Mitglieder – darunter der Vorsitzende des Prüfungsausschusses – angehören, die zudem unabhängig vom kontrollierenden Aktionär sind (vgl. Empfehlungen C.6 bis C.10 DCGK).

Zur Vermeidung potenzieller Interessenkonflikte sollen dem Aufsichtsrat nicht mehr als zwei ehemalige Vorstandsmitglieder und außerdem keine Personen angehören, die Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben oder die in einer persönlichen Beziehung zu einem wesentlichen Wettbewerber stehen. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen.

Vielfalt (Diversität)

Der Aufsichtsrat der HHLA setzt sich zu jeweils mindestens 30 % aus Frauen und Männern zusammen. Darüber hinaus verfolgt der Aufsichtsrat das Ziel, mittelfristig einen Frauenanteil der Anteilseignervertreter von 50 % zu erreichen.

Daneben spiegelt sich die Vielfalt (Diversität) im Aufsichtsrat u.a. im individuellen beruflichen Werdegang und Tätigkeitsbereich sowie im unterschiedlichen Erfahrungshorizont seiner Mitglieder (z.B. Ausbildung, Branchenerfahrung) wider. Der Aufsichtsrat strebt insoweit im Interesse der Diversität eine Zusammensetzung an, bei der sich die Mitglieder im Hinblick auf ihren Hintergrund, ihre Erfahrungen und ihre Fachkenntnisse ergänzen. Dabei wird auch angestrebt, dass ein Teil der Mitglieder über einen internationalen Erfahrungshorizont verfügt.

Stand der Umsetzung

In der derzeitigen Zusammensetzung des Aufsichtsrats sind die vorstehenden Ziele erfüllt.

Der Aufsichtsrat setzt sich aus Personen mit unterschiedlichem beruflichem Werdegang, Erfahrungshorizont und unterschiedlicher Expertise zusammen, darunter auch Mitglieder mit nennenswerter internationaler Erfahrung. Die Mitglieder des Aufsichtsrats verfügen in ihrer Gesamtheit aufgrund ihrer Ausbildung, ihres beruflichen Werdegangs sowie ihrer Erfahrungen über vertiefte Kompetenzen und Expertise in den für das Unternehmen relevanten Bereichen, insbesondere in den Kerngeschäftsfeldern Transport und Logistik (insbesondere Hafenlogistik), Intermodal und Immobilien.

Der Frauenanteil liegt bei 33,3 % und damit oberhalb von 30 %. Die Altersgrenze wurde bei der letzten Wahl lediglich von Prof. Dr. Rüdiger Grube überschritten. Kein Aufsichtsratsmitglied gehört dem Aufsichtsrat länger als zwölf Jahre an. Die Mandatsgrenzen werden von den meisten Mitgliedern eingehalten.

Nach Einschätzung des Aufsichtsrats sind grundsätzlich alle Anteilseignervertreter unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand, wobei der Aufsichtsrat vorsorglich darauf hinweist, dass die HHLA wesentliche geschäftliche Beziehungen zur Hamburg Port Authority AöR unterhält, die als Anstalt öffentlichen Rechts der Aufsicht der Finanzbehörde und der Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg unterliegt, in denen wiederum auch die Aufsichtsratsmitglieder Dr. Sibylle Roggencamp und Andreas Rieckhof tätig sind. Der Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Dr. Rüdiger Grube, der Prüfungsausschussvorsitzende Dr. Norbert Kloppenburg und Prof. Dr. Burkhard Schwenker sind darüber hinaus auch unabhängig vom kontrollierenden Aktionär. Dementsprechend verfügt der Aufsichtsrat über drei vollständig unabhängige Mitglieder im Sinne des DCGK; das entspricht 50 % der Anteilseignerseite bzw. 25 % des gesamten Aufsichtsrats. Darüber hinaus sind nach Auffassung des Aufsichtsrats zumindest auch die beiden Gewerkschaftsvertreter auf Seiten der Arbeitnehmervertreter als unabhängig anzusehen; auf dieser Basis beträgt der Anteil der unabhängigen Mitglieder im Aufsichtsrat 41,7 %.

Die Kompetenzen der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder sind in der folgenden Qualifikationsmatrix dargestellt.

Qualifikationsmatrix – Kompetenzen und Erfahrungen der Mitglieder des Aufsichtsrats

	Allgemeine Anforderungen & Diversität		Branchenkenntnis						Fachliche Kompetenzen								
	Zugehörigkeitsdauer ¹	Alter	Führungserfahrung	Internationale Erfahrung	Unabhängigkeit ²	(Hafen-)Logistik	Intermodal	Immobilien	Strategie	Betrieb und Technik	Marketing & Vertrieb	Investoren & Kapitalmarkt	IT & Digitalisierung	Recht, Corporate Governance & Compliance	Finanzen, Controlling und Risikomanagement	Abschlussprüfung ³	Rechnungslegung ³
Prof. Dr. Rüdiger Grube	6,5	72	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
Berthold Bose	6,5	60	✓	✓	n.a.	✓	-	-	✓	✓	-	-	✓	-	-	-	✓
Alexander Grant	1,5	42	-	-	n.a.	✓	-	✓	-	✓	-	✓	-	✓	-	-	✓
Holger Heinzel	1,5	54	✓	✓	n.a.	✓	✓	✓	✓	-	-	✓	-	-	✓	✓	✓
Dr. Norbert Kloppenburg	11,5	67	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓	-	-	✓	-	✓	✓	✓ ⁵	✓
Stefan Koop	1,5	44	-	-	n.a.	✓	-	-	-	✓	-	-	-	✓	✓	-	✓
Bettina Lenz (seit 22.02.2024)	0	62	✓	-	-	✓	-	✓	✓	-	-	-	✓	✓	✓	-	✓
Dr. Isabella Niklas	5,5	51	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	-	-	✓	-	✓	✓	-	✓
Franziska Reisener	1,5	37	-	-	n.a.	✓	-	✓	-	✓	-	-	✓	-	✓	-	-
Andreas Rieckhof	3,5	64	✓	✓	-	✓	-	✓	✓	-	✓	-	✓	✓	✓	-	✓
Dr. Sibylle Roggencamp	11,5	56	✓	-	-	✓	✓	✓	✓	-	-	✓	-	✓	✓	-	✓
Prof. Dr. Burkhard Schwenker	4,5	65	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	✓	-	✓ ⁶
Maren Ulbrich (seit 22.02.2024)	0	41	✓	✓	n.a.	✓	-	-	-	✓	-	-	-	✓	✓	-	✓
Susana Pereira Ventura (bis 17.01.2024)	1,5	38	-	✓	n.a.	✓	-	-	-	✓	-	-	-	-	✓	-	✓

1 Zum 31. Dezember 2023

2 Unabhängigkeit im Sinne von Empfehlungen C.6 Abs. 2, d.h. unabhängig von der Gesellschaft, vom Vorstand und vom kontrollierenden Aktionär

3 Jeweils im Sinne von § 100 Abs. 5 i.V.m. § 107 Abs. 4 AktG und Empfehlung D.3 DCGK

4 Siehe dazu auch Nachhaltigkeitsthemen in Vorstand und Aufsichtsrat in diesem Abschnitt.

5 Vorsitzender des Prüfungsausschusses, der Sachverstand ergibt sich insbesondere aus der langjährigen Tätigkeit von Dr. Norbert Kloppenburg im Vorstand der KfW-Bankengruppe. Hinzu kommt seine mehrjährige Erfahrung als Vorsitzender des Prüfungsausschusses des HHLA-Aufsichtsrats.

6 Mitglied des Prüfungsausschusses, der Sachverstand ergibt sich insbesondere aus der mehrjährigen Tätigkeit von Prof. Dr. Burkhard Schwenker als Vorsitzender des Aufsichtsrats und Mitglied des Risikoausschusses des Aufsichtsrats der Hamburger Sparkasse AG (Haspa) und als Mitglied des Aufsichtsrats des Bankhauses M.M. Warburg & CO.


Selbstbeurteilung

Die letzte Selbstbeurteilung mit externer Unterstützung wurde im Sommer 2023 mit Hilfe eines unabhängigen Beraters durchgeführt. Die Zusammenarbeit wurde insgesamt als sehr gut und effizient bewertet. Darüber hinaus arbeitet der Aufsichtsrat kontinuierlich an der weiteren Verbesserung der Effizienz seiner Tätigkeit.

Weitere Informationen

Weitere Informationen zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats, zur Tätigkeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse sowie zur Zusammenarbeit mit dem Vorstand im Berichtszeitraum finden sich im [Bericht des Aufsichtsrats](#). Auf der Website des Unternehmens unter www.hhla.de sind zudem die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und die Lebensläufe der amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats veröffentlicht, die auch Informationen zum Werdegang und zu weiteren Mandaten bzw. wesentlichen Tätigkeiten enthalten und jährlich aktualisiert werden.


Nachhaltigkeitsthemen in Vorstand und Aufsichtsrat

Nachhaltiges Handeln prägt seit Bestehen des Unternehmens das Geschäftsmodell der HHLA. [Strategie und Steuerung](#) und www.hhla.de/nachhaltigkeit 

Die Beurteilung des Einflusses von Sozial- und Umweltfaktoren auf das Unternehmen, der Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit auf Menschen und Umwelt, der damit jeweils verbundenen Chancen und Risiken sowie die Festlegung der Nachhaltigkeitsstrategie und deren Umsetzung sind zuvörderst Aufgabe des Vorstands. Innerhalb des Vorstands ist primär die Vorstandsvorsitzende als Ressortverantwortliche zuständig. Der Vorstand wird dabei insbesondere von der Stabsabteilung Nachhaltigkeit/Energiemanagement unterstützt, die konzernweit für Nachhaltigkeitsthemen zuständig ist, Informationen zentral sammelt und direkt an die Vorstandsvorsitzende berichtet, die wiederum den Gesamtvorstand informiert.

Im Rahmen einer Wesentlichkeitsanalyse werden der Einfluss und die Auswirkungen von Nachhaltigkeitsthemen sowie deren Chancen und Risiken zunächst systematisch identifiziert und bewertet. Die Chancen und Risiken werden ferner im Rahmen des Risiko- und Chancenmanagementsystems bewertet und laufend aktualisiert.

Ausgehend von den Ergebnissen der Wesentlichkeitsanalyse und der allgemeinen Unternehmensstrategie legt der Vorstand die Nachhaltigkeitsstrategie des Unternehmens fest, stimmt sie mit dem Aufsichtsrat ab und sorgt für deren Umsetzung. Die bestehende Nachhaltigkeitsstrategie „Balanced Logistics“ zielt – im Einklang mit den Ergebnissen der Wesentlichkeitsanalyse – darauf ab, ein Gleichgewicht zwischen wirtschaftlichem Erfolg, guten Arbeitsbedingungen, gesellschaftlicher Verantwortung und Umwelt- und Klimaschutz zu schaffen. Wesentliche Bestandteile sind die Identifizierung und der Aufbau nachhaltiger Geschäftsmodelle, ein Beitrag zum Klimaschutz – insbesondere in Gestalt der Reduzierung von CO₂-Emissionen sowie des Ausbaus der Intermodalverkehre als klimafreundliches Verkehrsmittel –, die Bewahrung guter und sicherer Arbeitsbedingungen sowie die Sicherstellung von Compliance. [Strategie und Steuerung](#)

Zur Nachverfolgung der Strategieumsetzung legt der Vorstand Ziele sowie entsprechende Key Performance Indicators (KPIs) fest. Bislang hat der Vorstand drei KPIs festgelegt, namentlich die Erreichung von Klimaneutralität (Scope 1 und 2) im Jahr 2040 und als Zwischenziele die Halbierung der CO₂-Emissionen bis 2030, die Erhöhung der per Bahn und damit klimafreundlich transportierten TEU auf 2 Mio. TEU bis 2023 sowie die Sicherung der konzernweiten Beschäftigtenanzahl. Der jeweilige Stand der Zielerreichung wird anhand der KPIs regelmäßig nachverfolgt und an den Vorstand berichtet. Über entsprechende Nachhaltigkeitskomponenten sind die relevanten Nachhaltigkeitsthemen schließlich auch in der Vorstandsvergütung verankert. www.hhla.de/investoren/corporate-governance/verguetung 

Nachhaltigkeitsthemen sind auch Gegenstand der Überwachung und Beratung des Vorstands durch den Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat nimmt diese Aufgabe als Gesamtgremium wahr. In diesem Zusammenhang erfolgt zunächst eine regelmäßige Erörterung und Abstimmung der Nachhaltigkeitsstrategie zwischen Vorstand und Aufsichtsrat, die auch die Ziele und die KPIs umfasst. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat zudem regelmäßig über den Stand der Zielerreichung. Im Rahmen der regelmäßigen Berichterstattung wird der Aufsichtsrat ferner über die wesentlichen Einflüsse von Sozial- und Umweltfaktoren auf das Unternehmen, die Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit auf Mensch und Umwelt und die damit jeweils verbundenen [Chancen und Risiken](#) informiert. Anders als beim Vorstand sieht die Aufsichtsratsvergütung keine nachhaltigkeitsbezogenen Komponenten vor; diese ist als reine Festvergütung ausgestaltet.

Die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder verfügen aufgrund ihrer beruflichen Erfahrungen über vertiefte Expertise in Nachhaltigkeitsfragen, insbesondere in den für die HHLA als besonders relevant identifizierten Themen Klimaschutz und Transformation zur CO₂-Neutralität, gute und sichere Arbeitsbedingungen und Sicherstellung von Compliance. Die Kompetenzen werden durch regelmäßige Weiterbildungen zu Nachhaltigkeitsthemen kontinuierlich vertieft und erweitert, zuletzt durch eine Schulung im November 2022 und eine ausführliche Behandlung von Nachhaltigkeitsthemen im Rahmen der Strategiesitzung im September 2023. Darüber hinaus kann der Vorstand – und bei Bedarf auch der Aufsichtsrat – auch auf interne Expertise zugreifen. Neben der Stabsabteilung Nachhaltigkeit/Energiemanagement ist insbesondere das Corporate Sustainability Board zu nennen, das sich aus Vertretern verschiedener Abteilungen zusammensetzt und crossfunktional bei nachhaltigkeitsbezogenen Fragestellungen unterstützt. Ergänzend können weitere Fachabteilungen wie z.B. Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit oder Compliance hinzugezogen werden. Soweit es erforderlich oder sinnvoll erscheint, kann zudem auf externe Expertise zugegriffen werden, z.B. im Rahmen von Zertifizierungen oder im Rahmen von Marktvergleichen.

Angaben nach § 289f Abs. 2 Nr. 4 und 5 HGB

Der Aufsichtsrat der HHLA setzt sich nach § 96 Abs. 2 AktG zu jeweils mindestens 30 % aus Frauen und Männern zusammen. Derzeit gehören dem **Aufsichtsrat** vier Frauen an, von denen zwei der Anteilseignerseite und zwei der Arbeitnehmerseite zuzurechnen sind. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat insgesamt sowie auf Seiten der Anteilseigner und der Arbeitnehmer beträgt somit jeweils 33,3 %. Die gesetzlichen Vorgaben – also mindestens jeweils 30 % Männer und Frauen bzw. gerundet jeweils vier – sind mithin erfüllt.

Dem Vorstand der HHLA müssen – solange ihm mehr als drei Personen angehören – nach § 76 Abs. 3a AktG mindestens jeweils ein Mann und eine Frau angehören. Diese Vorgabe wurde während der gesamten Berichtsperiode eingehalten. Seit dem Eintritt von Annette Walter zum 1. Januar 2024 beträgt der Frauenanteil im Vorstand 50 %.

Im Hinblick auf die Zielvorgaben für den Frauenanteil in den beiden **Führungsebenen unterhalb des Vorstands** hat der Vorstand im Geschäftsjahr 2022 – nach Ablauf der Zielerreichungsfrist für die vorherigen Zielgrößen – für die erste Führungsebene eine Zielgröße von vier Frauen (das entspricht bei 13 Positionen rund 30 %) und für die zweite Führungsebene eine Zielgröße von zehn Frauen (das entspricht bei 30 Positionen rund 33,3 %) festgelegt. Die Frist für die Zielerreichung ist jeweils der 31. Dezember 2026. Zum 31. Dezember 2023 gehörten der ersten Ebene fünf Frauen und der zweiten Führungsebene acht Frauen an.

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus. Die Hauptversammlung findet innerhalb der ersten acht Monate eines jeden Geschäftsjahres statt. Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme. Aktien mit Mehrfachstimmrechten oder Vorzugsaktien sowie Höchststimmrechte bestehen nicht.

Die Aktionäre haben die Möglichkeit, ihr Stimmrecht in der Hauptversammlung selbst auszuüben oder es durch einen Bevollmächtigten ihrer Wahl oder durch weisungsgebundene Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft ausüben zu lassen. Der Vorstand ist darüber hinaus nach Maßgabe der Satzung ermächtigt, die Hauptversammlung als virtuelle Hauptversammlung im Sinne von § 118a AktG – also ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten am Versammlungsort – abzuhalten, den Aktionären die Teilnahme an der Hauptversammlung und

die Ausübung einzelner oder aller Aktionärsrechte auch ohne Anwesenheit am Ort der Hauptversammlung und ohne einen Bevollmächtigten im Wege elektronischer Kommunikation (Online-Teilnahme) oder den Aktionären die Ausübung ihres Stimmrechts auch schriftlich oder im Wege elektronischer Kommunikation zu ermöglichen (Briefwahl). In der Einladung zur Hauptversammlung werden insbesondere die Art der Hauptversammlung (physisch oder virtuell), die Teilnahmebedingungen, das Verfahren für die Stimmabgabe (auch durch Bevollmächtigte) und die Rechte der Aktionäre erläutert. Außerdem hat die Gesellschaft eine Hotline für Fragen der Aktionäre eingerichtet.

Die vom Gesetz für die Hauptversammlung verlangten Berichte und Unterlagen einschließlich des Geschäftsberichts werden zusammen mit der Tagesordnung auf der Internetseite der Gesellschaft unter www.hhla.de/hauptversammlung veröffentlicht. Im Anschluss an die Hauptversammlung finden sich dort auch die Präsenz- und die Abstimmungsergebnisse.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Einzelabschluss der HHLA (AG-Abschluss) wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Der Konzernabschluss und die Zwischenberichte folgen den Regeln der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den nach § 315e Abs. 1 HGB ergänzend anzuwendenden Vorschriften des HGB. Nähere Erläuterungen zu den IFRS enthält dieser Geschäftsbericht im [Konzernanhang, Allgemeine Erläuterungen](#). Grundlage für die Gewinnverwendung ist allein der AG-Abschluss. Die Abschlussprüfung wird mit einer Erweiterung der Prüfung nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG) durchgeführt. Hierzu sind im Rahmen der Jahresabschlussprüfung die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung sowie die wirtschaftlichen Verhältnisse zu prüfen und zu beurteilen.

Die Auswahl des Abschlussprüfers, seine Beauftragung, die Überwachung seiner Unabhängigkeit sowie der von ihm zusätzlich erbrachten Leistungen erfolgen im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben. Darüber hinaus wurde mit dem Abschluss- und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2023, der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungsausschusses unverzüglich über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unterrichtet wird, soweit diese nicht unverzüglich beseitigt werden. Der Abschlussprüfer soll ferner unverzüglich über alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse berichten, die bei der Durchführung der Abschlussprüfung zu seiner Kenntnis gelangen. Außerdem hat der Abschlussprüfer den Aufsichtsrat zu informieren und im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei der Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der nach § 161 AktG abgegebenen Entsprechenserklärung ergeben.

Übernahmerechtliche Angaben

1. Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt 75.219.438,00 €. Es ist eingeteilt in 75.219.438 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital der Gesellschaft von jeweils 1,00 €, davon 72.514.938 A-Aktien und 2.704.500 S-Aktien (Aktiegattungen). Die S-Aktien vermitteln eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen der S-Sparte, während die A-Aktien allein eine Beteiligung am Ergebnis und Vermögen der A-Sparte vermitteln. Die S-Sparte umfasst den Teil des Unternehmens, der sich mit dem Erwerb, dem Halten, der Veräußerung, der Vermietung, der Verwaltung und der Entwicklung von nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien befasst (Teilkonzern Immobilien). Sämtliche übrigen Teile des Unternehmens bilden die A-Sparte (Teilkonzern Hafenlogistik). Die Dividendenberechtigung der Inhaber von S-Aktien richtet sich nach der Höhe des der S-Sparte zuzurechnenden Teils des Bilanzgewinns, die Dividendenberechtigung der Inhaber von A-Aktien richtet sich nach der Höhe des verbleibenden Teils des Bilanzgewinns (§ 4 Abs. 1 der Satzung). Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 20 Abs. 1 der Satzung) und vermittelt die üblichen durch das AktG und die Satzung verbrieften Rechte und Pflichten. Sofern das Gesetz die Fassung eines Sonderbeschlusses durch Aktionäre einer Gattung vorschreibt, sind nur die Inhaber von Aktien dieser Gattung stimmberechtigt.

2. Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen, auch solche aus Vereinbarungen zwischen Gesellschaftern, bestehen nach Kenntnis des Vorstands nicht.

3. Für Angaben zu direkten oder indirekten Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten. [Konzernanhang, Tz. 35 Eigenkapital](#) und [Konzernanhang, Tz. 48 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen](#)

4. Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

5. Arbeitnehmer, die am Kapital der Gesellschaft beteiligt sind, üben ihre Aktionärsrechte nach freiem Ermessen aus; es besteht keine Stimmrechtskontrolle.

6.1 Gemäß § 8 Satz 1 der Satzung der Gesellschaft besteht der Vorstand aus zwei oder mehr Personen. Die Ernennung und die Abberufung der Vorstandsmitglieder erfolgen nach Maßgabe von § 84 AktG in Verbindung mit § 31 MitbestG und § 8 der Satzung durch den Aufsichtsrat.

6.2 Die Satzung kann durch Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Die Hauptversammlung beschließt gemäß §§ 179, 133 AktG und § 22 der Satzung über Satzungsänderungen mit der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und, soweit außer der Stimmenmehrheit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Soweit gesetzlich für bestimmte Satzungsänderungen zwingend eine größere Stimmen- bzw. Kapitalmehrheit vorgeschrieben ist, gilt die gesetzlich geforderte Mehrheit. Nach § 11 Abs. 4 der Satzung ist der Aufsichtsrat ermächtigt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur ihre Fassung betreffen. Sofern durch eine Satzungsänderung bei einer Kapitalerhöhung oder bei Maßnahmen nach dem Umwandlungsgesetz das Verhältnis zwischen A- und S-Aktien geändert werden soll, ist jeweils ein Sonderbeschluss der betroffenen A- bzw. S-Aktionäre gemäß § 138 AktG erforderlich. Änderungen der Satzung werden mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

7.1 Der Vorstand ist gemäß § 3 Abs. 4 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 15. Juni 2027 durch Ausgabe von bis zu 36.257.469 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 36.257.469,00 € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital I, vgl. § 3 Abs. 4 der Satzung). Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der S-Aktionäre ausgeschlossen.

Darüber hinaus ist der Vorstand berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der A-Aktionäre in den im Beschluss näher definierten Fällen auszu-schließen, z.B. bei der Ausgabe gegen Sacheinlagen oder bei der Ausgabe gegen Bareinlagen, sofern der Ausgabepreis den Börsenpreis der bereits notierten A-Aktien im Zeitpunkt der Aus-gabe nicht wesentlich unterschreitet und der auf die neuen A-Aktien entfallende Anteil am Grundkapital nicht mehr als 10 % beträgt. Die Ausgabe neuer A-Aktien unter Ausschluss des Bezugsrechts der A-Aktionäre ist ferner insgesamt auf 10 % des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapitals begrenzt, wobei für Zwecke der 10 %-Grenze auch sämtliche A-Aktien anzu-rechnen sind, die unter anderen Ermächtigungen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgege-ben wurden oder auszugeben sind.

7.2 Der Vorstand ist darüber hinaus gemäß § 3 Abs. 5 der Satzung ermächtigt, das Grundkapi-tal der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 15. Juni 2027 durch Ausgabe von bis zu 1.352.250 neuen, auf den Namen lautenden S-Aktien gegen Bar- und/oder Sachein-lagen einmalig oder mehrmals um bis zu 1.352.250,00 € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital II, vgl. § 3 Abs. 5 der Satzung). Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien ausgeschlossen. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das ge-setzliche Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien auszuschließen, soweit es zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist.

7.3 Der Vorstand wurde von der Hauptversammlung am 18. Juni 2019 ermächtigt, mit Zustim-mung des Aufsichtsrats bis zum 17. Juni 2024 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen oder Kombinati-onen dieser Instrumente (im Folgenden zusammenfassend auch „Schuldverschreibungen“) zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Options- bzw. Wand-lungsrechte auf bis zu 10.000.000 neue, auf den Namen lautende A-Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils 1,00 € nach näherer Maßgabe der Opti-ons- bzw. Wandelanleihebedingungen zu gewähren. Der Gesamtnennbetrag der im Rahmen dieser Ermächtigung auszugebenden Schuldverschreibungen darf insgesamt 300.000.000,00 € nicht übersteigen. Die Schuldverschreibungen werden in jeweils gleichberechtigte und gleich-rangige Teilschuldverschreibungen eingeteilt. Die jeweiligen Bedingungen der Schuldverschrei-bungen können auch eine Options- bzw. Wandlungspflicht sowie ein Andienungsrecht des Emittenten zur Lieferung von A-Aktien der Gesellschaft zum Ende der Laufzeit oder zu einem früheren Zeitpunkt vorsehen. Das Bezugsrecht der S-Aktionäre ist ausgeschlossen. Darüber hinaus kann mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das Bezugsrecht der A-Aktionäre auf die Schuldverschreibungen ganz oder teilweise ausgeschlossen werden, um Spitzenbeträge aus-zugleichen, zur Gewährung von Bezugsrechten an Inhaber bzw. Gläubiger von ausstehenden Optionsrechten bzw. Schuldverschreibungen und sofern Schuldverschreibungen gegen bar ausgegeben werden, wobei auf die Schuldverschreibungen mit einem Wandlungs- bzw. Opti-onsrecht bzw. einer Wandlungspflicht oder einem Andienungsrecht des Emittenten auf A-Ak-tien nicht mehr als ein anteiliger Betrag von 10 % des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapi-tals entfallen darf. Die Ausgabe unter Ausschluss des Bezugsrechts der A-Aktionäre ist ferner insgesamt auf 10 % des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapitals begrenzt, wobei für Zwe-cke der 10 %-Grenze auch sämtliche A-Aktien anzurechnen sind, die unter anderen Ermächti-gungen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben wurden oder auszugeben sind. Für die Bedienung der Wandlungs- und Optionsrechte bzw. -pflichten sowie etwaiger Andienungs-rechte steht ein bedingtes Kapital von 10.000.000,00 € zur Verfügung, das die Ausgabe von bis zu 10.000.000 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien ermöglicht (vgl. § 3 Abs. 6 der Sat-zung).

7.4 Der Vorstand wurde in der Hauptversammlung am 10. Juni 2021 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 9. Juni 2026 zu jedem zulässigen Zweck eigene A-Aktien im Umfang von insgesamt bis zu 10 % des im Zeitpunkt der Beschlussfassung – oder, falls dieser Betrag geringer ist, des im Zeitpunkt der Ausnutzung der Ermächtigung – auf die A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben. Der Erwerb kann nach Wahl des Vorstands über die Börse, mittels eines an sämtliche A-Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots oder mittels einer öffentlichen Aufforderung zur Abgabe von Verkaufsangeboten erfolgen. Der Vorstand wurde weiterhin ermächtigt, A-Aktien der Gesellschaft, die aufgrund vorstehender oder vorheriger Ermächtigungen erworben werden, mit Zustimmung des Aufsichtsrats neben der Veräußerung über die Börse oder durch Angebot an alle A-Aktionäre im Verhältnis ihrer Beteiligungsquoten zu allen gesetzlich zugelassenen Zwecken zu verwenden. Zulässig sind danach insbesondere auch die Veräußerung gegen Barleistung zu einem Preis, der den Börsenkurs von Aktien der Gesellschaft gleicher Ausstattung zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet, die Verwendung zur Erfüllung von Umtauschrechten oder -pflichten von Inhabern bzw. Gläubigern aus von der Gesellschaft oder von mit ihr im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, die Übertragung auf bzw. das Angebot zum Erwerb an Mitarbeiter der Gesellschaft oder an Mitarbeiter oder Organmitglieder eines im Sinne der §§ 15 ff. AktG mit ihr verbundenen Unternehmens, die Veräußerung gegen Sachleistungen sowie die Einziehung, auch im vereinfachten Verfahren gemäß § 237 Abs. 3–5 AktG. In den genannten Fällen – mit Ausnahme der Einziehung – ist zudem das Andienungs- bzw. Bezugsrecht der A-Aktionäre auf die eigenen Aktien ausgeschlossen; das Andienungs- bzw. Bezugsrecht der S-Aktionäre ist generell ausgeschlossen. Mit Ausnahme der Veräußerung gegen Sachleistungen sowie der Einziehung gilt dabei jeweils, dass die unter Ausschluss des Bezugsrechts veräußerten bzw. verwendeten A-Aktien insgesamt höchstens 10 % des auf die A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals ausmachen dürfen.

Die weiteren Einzelheiten der in Ziffer 7.1 bis 7.4 genannten Ermächtigungen, insbesondere die Konditionen des Erwerbs bzw. der Ausgabe von Aktien, die Möglichkeiten zum Bezugsrechtsausschluss sowie deren Grenzen, ergeben sich aus den jeweiligen Ermächtigungsbeschlüssen und – für die in Ziffer 7.1 bis 7.3 genannten Ermächtigungen – aus § 3 der Satzung.

7.5 Die Gesellschaft ist gemäß § 6 der Satzung und § 237 Abs. 1 AktG ermächtigt, A- oder S-Aktien gegen Zahlung eines angemessenen Einziehungsentgelts einzuziehen, sofern und soweit diejenigen Aktionäre, deren Aktien eingezogen werden sollen, ihre Zustimmung hierzu erteilen.

8. Die folgenden wesentlichen Vereinbarungen enthalten Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels, wie er unter anderem infolge eines Übernahmeangebots eintreten kann:

Die Gesellschaft hat im September 2015 mehrere Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 53 Mio. € aufgenommen sowie Namensschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von 22 Mio. € ausgegeben. Nachdem die Gesellschaft in den Jahren 2022 und 2023 insgesamt 33 Mio. € der Schuldscheindarlehen getilgt hat, sind die verbleibenden Schuldscheindarlehen und die Namensschuldverschreibungen jeweils in Teilbeträgen in der Zeit bis zum 30. September 2025 bzw. bis zum 30. September 2030 zur Rückzahlung fällig. Im Oktober 2018 hat die Gesellschaft weitere Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 80 Mio. € aufgenommen und weitere Namensschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von 20 Mio. € ausgegeben. Die einzelnen Schuldscheindarlehen sind in der Zeit vom 5. Oktober 2025 bis zum 5. Oktober 2028 zur Rückzahlung fällig. Die Namensschuldverschreibungen sind am 5. Oktober 2033 zur Rückzahlung fällig. Im Falle eines Kontrollwechsels bei der HHLA

sind die Anleihegläubiger der Namensschuldverschreibungen sowie die Gläubiger der Schuldscheindarlehen bzw. der jeweiligen Tranchen zur vorzeitigen Fälligkeitstellung berechtigt, im Fall der Schuldverschreibungen und Darlehen bzw. der jeweiligen Tranchen aus dem Jahr 2015 allerdings vorbehaltlich der Unzumutbarkeit der Fortführung für den jeweiligen Anleihe- oder Darlehensgläubiger. Ein Kontrollwechsel liegt dabei jeweils vor, wenn die Freie und Hansestadt Hamburg direkt oder mittelbar weniger als 50,1 % der Stimmrechte am Kapital der HHLA hält.

Im September 2021 hat die Gesellschaft einen Darlehensvertrag über ein Darlehen in Höhe von 60 Mio. € zur Finanzierung der Sanierung und Entwicklung von Gebäuden der Hamburger Speicherstadt abgeschlossen. Im Falle eines Kontrollwechsels bei der HHLA ist die Darlehensgeberin zur sofortigen Kündigung des Vertrages berechtigt. Ein Kontrollwechsel liegt vor, wenn die Beteiligungsquote der Freien und Hansestadt Hamburg (unter Einbeziehung mittelbarer Beteiligungen) am Grundkapital der HHLA auf unter 50 % sinkt.

Im September 2022 hat die Gesellschaft einen Darlehensvertrag über ein Darlehen in Höhe von 90 Mio. € zur Finanzierung von Investitionen im Teilkonzern Hafenlogistik abgeschlossen. Im Falle eines Kontrollwechsels bei der HHLA ist die Darlehensgeberin zur sofortigen Kündigung des Vertrages berechtigt. Ein Kontrollwechsel liegt vor, wenn die Freie und Hansestadt Hamburg direkt oder mittelbar weniger als 50,1 % der Aktien oder der Stimmrechte an der HHLA hält.

Im Dezember 2023 hat die Gesellschaft einen Darlehensvertrag über ein syndiziertes, revolvinges Darlehen in Höhe von zunächst 200 Mio. € zur allgemeinen Finanzierung einschließlich der Finanzierung von Investitionen im Teilkonzern Hafenlogistik abgeschlossen. Im Falle eines Kontrollwechsels bei der HHLA sind die Darlehensgeber zur sofortigen Kündigung des Vertrages berechtigt. Ein Kontrollwechsel liegt vor, wenn die Freie und Hansestadt Hamburg nicht mehr direkt oder mittelbar mehr als 50,0 % der Aktien oder der Stimmrechte an der HHLA hält.

Ferner enthalten die Dienstverträge der Mitglieder des Vorstands eine Regelung, der zufolge sie im Falle eines Verlusts des Vorstandsmandats aufgrund einer Änderung der Mehrheitsverhältnisse (Change of Control) und vergleichbarer Sachverhalte einen Abfindungsanspruch haben. [Ziffer 9](#)

9. Die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder enthalten eine Regelung, die im Falle eines Verlusts des Vorstandsmandats ohne wichtigen Grund – einschließlich einer Beendigung aufgrund eines Kontrollwechsels (Change of Control), z.B. infolge eines Übernahme- oder Pflichtangebots – die Zahlung einer Abfindung an das jeweilige Vorstandsmitglied vorsieht. Die Abfindung ist dabei jeweils auf maximal zwei Jahresvergütungen (einschließlich Nebenleistungen) und zudem auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags begrenzt.

Die dargestellten Regelungen sind bei vergleichbaren börsennotierten Unternehmen üblich. Sie dienen nicht dem Zweck der Erschwerung etwaiger Übernahmeveruche.

Erklärung des Vorstands

Nach den Umständen, die dem Vorstand zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die im Abhängigkeitsbericht gemäß § 312 AktG über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden oder Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, hat die Gesellschaft bei den Rechtsgeschäften eine angemessene Gegenleistung erhalten und ist dadurch, dass Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, nicht benachteiligt worden.

Gemäß § 4 der Satzung hat der Vorstand in analoger Anwendung der Regelungen des § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zwischen der A-Sparte und der S-Sparte zu erstellen. Nach den Umständen, die dem Vorstand zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die im Bericht über die Beziehungen zwischen der A-Sparte und der S-Sparte aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, haben beide Sparten eine angemessene Gegenleistung erhalten. Aufwendungen und Erträge, die nicht einer Sparte direkt zugeordnet werden können, sind der Satzung entsprechend auf die Sparten aufgeteilt worden. Es wurden keine Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der jeweils anderen Sparte getroffen oder unterlassen.

Hamburg, den 26. Februar 2024

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

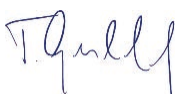
Der Vorstand



Angela Titzrath



Jens Hansen



Torben Seebold



Annette Walter

Einige der im Lagebericht enthaltenen Angaben, einschließlich der Aussagen zu Umsatz- und Ergebnisentwicklungen sowie zu möglichen Veränderungen in der Branche oder zur Finanzlage, enthalten zukunftsbezogene Aussagen. Diese Aussagen beruhen auf gegenwärtigen, nach bestem Wissen vorgenommenen Einschätzungen und Annahmen der Gesellschaft. Der Eintritt oder Nichteintritt eines unsicheren Ereignisses könnte dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse einschließlich der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der HHLA wesentlich von denjenigen abweichen, die in diesen Aussagen ausdrücklich oder implizit angenommen oder beschrieben werden.

**Jahresabschluss für das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023**

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Bilanz zum 31. Dezember 2023

Aktiva

	31.12.2023	31.12.2022
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	5.125.689,91	6.114.262,07
2. Entgeltlich erworbene Software	747.863,71	951.718,58
3. Anlagen in der Entwicklung	20.716.190,42	19.270.092,19
	26.589.744,04	26.336.072,84
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.260.131,37	2.277.315,77
2. Technische Anlagen und Maschinen	720.077,16	7.489,69
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.077.237,17	3.624.340,44
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	844.987,63	1.018.689,88
	9.902.433,33	6.927.845,78
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	508.593.258,68	443.947.235,85
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	407.579.083,00	17.120.000,00
3. Beteiligungen	7.969.407,35	7.961.436,14
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	849.322,98	816.175,94
	924.991.082,01	469.844.847,93
	961.483.259,38	503.108.766,55
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	135.020,17	174.933,15
2. Unfertige Leistungen	458.188,85	360.663,11
	593.209,02	535.596,26
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	606.219,72	851.260,25
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	357,00	8.333.302,49
3. Forderungen gegen die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg	44.940.435,64	75.089.097,51
4. Forderungen gegen verbundene Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	337.164.673,42	616.189.542,88
5. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	30.064,91	10.140,00
6. Sonstige Vermögensgegenstände	22.448.167,00	8.104.381,81
--davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 0,00 (i. Vj. EUR 55.364,00)--		
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
	120.447.598,30	59.720.707,01
	526.230.825,01	768.834.028,21
C. Rechnungsabgrenzungsposten		
	2.801.520,94	3.330.570,88
D. Aktive latente Steuern		
	88.006.663,95	75.869.760,43
E. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung		
	18.374,00	0,00
	1.578.540.643,28	1.351.143.125,87

Passiva

	31.12.2023	31.12.2022
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital		
1. Halenlogistik	72.514.938,00	72.514.938,00
2. Immobilien	2.704.500,00	2.704.500,00
	75.219.438,00	75.219.438,00
II. Kapitalrücklage		
1. Halenlogistik	176.573.426,91	176.573.426,91
2. Immobilien	506.206,26	506.206,26
	177.079.633,17	177.079.633,17
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage		
a) Halenlogistik	5.125.000,00	5.125.000,00
b) Immobilien	205.000,00	205.000,00
	5.330.000,00	5.330.000,00
2. Andere Gewinnrücklagen		
a) Halenlogistik	57.218.380,36	57.218.380,36
b) Immobilien	1.322.353,86	1.322.353,86
	58.540.734,22	58.540.734,22
	63.870.734,22	63.870.734,22
IV. Bilanzgewinn		
1. Halenlogistik	181.998.768,70	142.248.998,61
2. Immobilien	49.375.246,15	44.397.417,31
	231.374.014,85	186.646.415,92
	547.543.820,24	502.816.221,31
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	323.317.688,00	334.796.878,00
2. Sonstige Rückstellungen	57.420.451,55	76.176.658,23
	380.738.139,55	410.973.536,23
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	408.836.970,18	213.296.880,01
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	418.188,85	360.663,11
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.591.370,09	5.333.503,13
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	31.210.238,51	2.750,00
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	144.806.664,92	180.154.063,17
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	15.539.717,03	13.353.442,44
7. Sonstige Verbindlichkeiten	22.942.329,06	13.492.409,80
--davon aus Steuern EUR 9.086.179,18 (i. Vj. EUR 1.967.617,24)--		
--davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 182.949,18 (i. Vj. EUR 190.640,38)--		
	631.345.478,64	425.995.711,66
D. Rechnungsabgrenzungsposten		
	7.838.461,16	665.045,06
E. Passive latente Steuern		
	11.074.723,69	10.692.611,61
	1.578.540.643,28	1.351.143.125,87

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

	01.01.2023 - 31.12.2023		01.01.2022 - 31.12.2022	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		141.361.096,46		138.516.938,87
2. Erhöhung (i.Vj. Verminderung) des Bestands an unfertigen Leistungen		97.525,74		-71.425,77
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		530.376,68		601.191,43
4. Sonstige betriebliche Erträge		59.742.583,40		13.711.038,22
--davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 49.016,74 (i. Vj. EUR 57.953,23)--				
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	6.257.979,55		5.472.180,98	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.476.886,17	11.734.865,72	5.556.395,16	11.028.576,14
6. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	98.352.679,64		95.011.318,81	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung --davon für Altersversorgung EUR -131.858,26 (i. Vj. EUR -1.220.282,66)--	15.972.108,61	114.324.788,25	14.258.584,52	109.269.903,33
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		4.470.746,57		3.826.161,91
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen --davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 38.348,91 (i. Vj. EUR 61.416,80)--		63.943.977,08		64.990.835,16
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		17.092.329,31		41.649.658,19
10. Erträge aus Beteiligungen --davon aus verbundenen Unternehmen EUR 101.623.998,02 (i. Vj. EUR 73.750.869,41)--		107.377.179,96		77.359.416,93
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge --davon aus verbundenen Unternehmen EUR 29.739.383,29 (i. Vj. EUR 6.765.041,23)-- --davon Erträge aus der Abzinsung EUR 130.129,01 (i. Vj. EUR 0,00)--		32.310.170,38		7.007.367,46
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		1.375,78		6.424.202,02
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme		56.609.956,41		4.130.748,04
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen --davon an verbundene Unternehmen EUR 5.404.104,40 (i. Vj. EUR 381.303,38)-- --davon Aufwendungen aus der Aufzinsung EUR 4.648.329,14 (i. Vj. EUR 9.703.986,98)--		17.553.318,58		13.727.097,69
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag --davon Ertrag (i. Vj. Aufwand) aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 11.754.791,44 (i. Vj. EUR 17.496.876,49)--		-15.317.766,68		18.088.010,56
16. Ergebnis nach Steuern		105.190.000,22		47.288.650,48
17. Sonstige Steuern		126.297,79		125.944,23
18. Jahresüberschuss		105.063.702,43		47.162.706,25
19. Gewinnvortrag		126.310.312,42		139.483.709,67
20. Bilanzgewinn		231.374.014,85		186.646.415,92

Anhang für das Geschäftsjahr 2023

1. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA AG) zum 31. Dezember 2023 wurde gemäß §§ 242 ff. und 264 ff. HGB sowie nach den einschlägigen Rechnungslegungsvorschriften des AktG und der Satzung aufgestellt.

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Hamburg und ist eingetragen in das Handelsregister beim Amtsgericht Hamburg (HRB 1902). Sie ist eine große Kapitalgesellschaft i.S.d. § 267 Abs. 3 HGB.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, einen Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards (IFRS) gemäß § 315e Abs. 1 HGB aufzustellen, der auch offengelegt wird.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, wurden einzelne Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst und daher in diesem Anhang gesondert aufgegliedert und erläutert. Aus dem gleichen Grund wurden die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten und davon-Vermerke ebenfalls an dieser Stelle gemacht.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

In den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden haben sich gegenüber dem Vorjahr keine Änderungen ergeben.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Die Zugänge zum Anlagevermögen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte werden zu Herstellungskosten (Entwicklungskosten) aktiviert, sofern zum Abschlussstichtag zumindest eine hohe Wahrscheinlichkeit der tatsächlichen Entstehung eines Vermögensgegenstandes besteht. Zu den Herstellungskosten zählen die einzeln zurechenbaren Kosten durch den Verbrauch von Gütern und die Inanspruchnahme von Diensten sowie angemessene Teile der Gemeinkosten und des durch den Entwicklungsprozess veranlassten Werteverzehrs von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens.

Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau werden zum Nennwert angesetzt.

Abschreibungen auf immaterielles Anlagevermögen und auf Sachanlagen werden entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer linear, pro rata temporis durchgeführt.

Geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten bis 250,00 € werden im Zugangsjahr sofort als Aufwand erfasst; geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten von 250,00 € bis 800,00 € werden sofort voll abgeschrieben.

Nutzungsdauer von immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagevermögen

in Jahren	2023	2022
Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	5 - 10	5 - 10
Entgeltlich erworbene Software	3 - 7	3 - 7
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten inkl. Bauten auf fremden Grundstücken	10 - 50	10 - 50
Technische Anlagen und Maschinen	5 - 25	5 - 25
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 - 13	3 - 15

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen werden mit den Anschaffungskosten bzw. bei dauerhafter Wertminderung mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Sofern es sich um Finanzanlagen handelt, welche die Voraussetzungen des § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB erfüllen (Wertpapiere i.V.m. Lebensarbeitszeitkonten, ATZ-Depot, Rückdeckungsversicherung), werden diese mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit der entsprechenden Verpflichtung saldiert.

Vorräte

Unter Beachtung des Niederstwertprinzips werden Roh-, Hilfs-, und Betriebsstoffe mit durchschnittlichen Anschaffungskosten, und unfertigen Leistungen, welche nicht abgerechnete Mietnebenkosten umfassen, zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden zu Nennwerten oder niedrigeren beizulegenden Zeitwerten bilanziert. Zweifelhafte Forderungen werden mit dem wahrscheinlich erzielbaren Wert angesetzt, entsprechende Einzelwertberichtigungen werden vorgenommen. Für das allgemeine Kreditrisiko von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen angemessene Pauschalwertberichtigungen.

Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Flüssige Mittel werden zum Nennwert angesetzt.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Ausgaben vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Aufwendungen für einen bestimmten Zeitraum danach darstellen.

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Pensionsverpflichtungen

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen erfolgt nach der „Projected Unit Credit Method“ (Anwartschaftsbarwertmethode). Dabei erfolgt die Zuordnung künftiger Leistungen im Verhältnis der bereits zurückgelegten zu der bis zum Eintritt des jeweiligen Versorgungsfalles möglichen Dienstzeit. Für die Bewertung wurden die Heubeck-Richttafeln 2018G als biometrische Grundlage verwendet.

Im Berichtsjahr wird ein von der Deutsche Bundesbank vorgegebener durchschnittlicher Marktzins von 1,82 % (im Vorjahr: 1,78 %) der Bewertung zu Grunde gelegt. Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 10 Jahre ergibt sich im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 7 Jahre ein Unterschiedsbetrag in Höhe von 1.881 T€ nach Anrechnung latenter Steuern. Dieser Unterschiedsbetrag ist grundsätzlich für die Ausschüttung gesperrt.

Bei der Bewertung hat die Gesellschaft die Vereinfachungsregelung des § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB angewendet und die Pensionsrückstellungen pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt, abgezinst.

Die Rückstellungen werden in Höhe des Barwertes der Pensionsverpflichtungen unter Verwendung der folgenden versicherungsmathematischen Annahmen bewertet:

Versicherungsmathematische Annahmen zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen

in %	31.12.2023	31.12.2022
Abzinsungssatz	1,82	1,78
Entgelttrend	3,00	3,00
Anpassung der laufenden Renten	1,00-2,30	1,00-2,30
Anpassung der Sozialversicherungsrenten gemäß Rentenversicherungsbericht des Jahres	2023	2022

Soweit Deckungsvermögen vorliegt, hat die Gesellschaft eine Saldierung der zum Zeitwert angesetzten Rückdeckungsversicherungen mit den entsprechenden Pensionsrückstellungen vorgenommen. Ergibt sich ein Verpflichtungsüberhang, wird dieser unter den Rückstellungen erfasst. Übersteigt der Wert der Vermögensgegenstände die Verpflichtungen, erfolgt der Ausweis als aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung.

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags passiviert. Bei Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden künftige Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt und eine Abzinsung zum Bilanzstichtag vorgenommen. Als Abzinsungssätze werden die den Restlaufzeiten der Rückstellungen entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre verwendet, wie sie von der Deutsche Bundesbank gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung monatlich ermittelt und bekanntgegeben werden.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit enthalten den Erfüllungsrückstand, der vom Arbeitnehmer in der Beschäftigungsphase erarbeitet wird. Weiterhin ist der vom Arbeitgeber zu leistende Aufstockungsbetrag in der Rückstellung berücksichtigt. Eine Abzinsung der Rückstellung wurde zum 31. Dezember 2023 mit dem von der Deutsche Bundesbank veröffentlichten Zinssatz von 1,01 % (im Vorjahr: 0,48 %) vorgenommen. Die Ansprüche der Arbeitnehmer aus Altersteilzeitvereinbarungen sind für den Fall einer Insolvenz durch Investmentfondsanteile gesichert, so dass die Voraussetzungen des § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB erfüllt sind. Dementsprechend hat die Gesellschaft das Deckungsvermögen zum Zeitwert des 31. Dezember 2023 bewertet und mit den Altersteilzeitverpflichtungen saldiert.

Die Bewertung der Rückstellung für Jubiläumswendungen erfolgt nach dem Barwertverfahren (unit credit method). Es wurden die Heubeck-Richttafeln 2018G und der von der Deutsche Bundesbank veröffentlichte Rechnungszins von 1,74 % (im Vorjahr: 1,44 %) zu Grunde gelegt. Der Rechnungszins von 1,74 % ergibt sich als durchschnittlicher Marktzinssatz bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren (Vereinfachungsregelung des § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB).

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind zum Erfüllungsbetrag angesetzt.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Einnahmen vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Erträge für einen bestimmten Zeitraum danach darstellen.

Latente Steuern

Auf Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten sowie auf berücksichtigungsfähige Verlust- und Zinsvorträge werden latente Steuern gebildet. Die Gesellschaft bilanziert als Organträgerin die latenten Steueransprüche auf temporäre Bewertungsunterschiede aller Gesellschaften des Organkreises. Als Gesellschafterin von Personengesellschaften werden latente Körperschaftsteuern nebst Solidaritätszuschlag bilanziert, soweit sie auf die Beteiligung entfallen.

Fremdwährungsposten

Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten wurden bei einer Restlaufzeit von unter einem Jahr mit dem Devisenkassamittelkurs des Stichtages bewertet. Bei Restlaufzeiten von mehr als einem Jahr wurden die Forderungen/Verbindlichkeiten zum Bilanzstichtag mit dem Devisenkassamittelkurs unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips/Imparitätsprinzips bewertet.

3. Erläuterungen zur Bilanz

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Die Entwicklung der Posten des Anlagevermögens ist dem nachfolgend aufgeführten Anlagenpiegel zu entnehmen.

Das Aktivierungswahlrecht für selbst erstellte immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens wird in Anspruch genommen. Hierbei handelt es sich sowohl um ein bereits aktiviertes Teilsystem mit Entwicklungskosten in Höhe von 5.126 T€ sowie um einen in der Entwicklung befindlichen selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenstand mit Entwicklungskosten in Höhe von 20.716 T€. Forschungskosten sind nicht entstanden. Mit der Entwicklung wurde im Geschäftsjahr 2015 begonnen.

In den Abschreibungen auf Sachanlagen sind keine außerplanmäßigen Abschreibungen enthalten.

Finanzanlagen

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes ist der nachfolgenden, gesonderten Aufstellung zu entnehmen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Sämtliche Forderungen haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr. In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind 6.532 T€ aus Lieferungen und Leistungen enthalten.

Die gebildete Pauschalwertberichtigung beläuft sich auf 1 % der nicht einzelwertberichtigten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Flüssige Mittel

Die Flüssigen Mittel enthalten den Kassenbestand sowie Guthaben bei Kreditinstituten.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält abgegrenzte Nutzungsentgelte und die Abgrenzung eines gezahlten Auflösungsbetrages im Zuge der vorzeitigen Auflösung eines Zinsswaps.

Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuerforderungen ergeben sich aus den temporären Differenzen.

Aktive latente Steuern

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Sachanlagen	242	1.264
Finanzanlagen	4	4
Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	972	89
Rückstellungen	59.189	74.513
Verlustvortrag	27.600	0
	88.007	75.870

Die Bewertung erfolgt mit einem Steuersatz in Höhe von 32,28%.

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) beträgt 75.219.438,00 € und ist eingeteilt in 75.219.438 auf den Namen lautende Stückaktien zu einem Nennwert von jeweils 1,00 €. Davon sind 72.514.938 A-Aktien und 2.704.500 S-Aktien (AktienGattungen).

Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 15. Juni 2023 stimmten die Aktionäre dem Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat zu, an die Aktionäre des Teilkonzerns Hafenlogistik eine Dividende je Aktie in Höhe von 0,75 € und an die Aktionäre des Teilkonzerns Immobilien eine Dividende je Aktie in Höhe von 2,20 € auszuschütten. Die Dividende in Höhe von insgesamt 60.336 T€ wurde entsprechend am 20. Juni 2023 ausgezahlt.

Der verbleibende, nicht ausgeschüttete Gewinn wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Unter dem Genehmigten Kapital I (vgl. § 3 Abs. 4 der Satzung) ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 15. Juni 2027 durch Ausgabe von bis zu 36.257.469 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 36.257.469,00 € zu erhöhen. Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien ausgeschlossen. Darüber hinaus ist der Vorstand berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien in den im Beschluss näher definierten Fällen auszuschließen, z.B. bei der Ausgabe gegen Sacheinlagen. Die Ausgabe neuer A-Aktien unter Ausschluss des Bezugsrechts der A-Aktionäre ist ferner insgesamt auf 10 % des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapitals begrenzt, wobei für Zwecke der 10 %-Grenze sämtliche A-Aktien anzurechnen sind, die unter anderen Ermächtigungen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben wurden oder auszugeben sind.

Unter dem Genehmigten Kapital II (vgl. § 3 Abs. 5 der Satzung) ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 15. Juni 2027 durch Ausgabe von bis zu 1.352.250 neuen, auf den Namen lautenden S-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 1.352.250,00 € zu erhöhen. Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien ausgeschlossen. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien auszuschließen, soweit es zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist.

Die ordentliche Hauptversammlung der HHLA AG vom 18. Juni 2019 hat den Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 17. Juni 2024 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen oder Kombinationen dieser Instrumente (im Folgenden zusammenfassend auch „Schuldverschreibungen“) im Gesamtnennbetrag von bis zu 300.000.000,00 € zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Options- bzw. Wandlungsrechte auf bis zu 10.000.000 neue, auf den Namen lautende A-Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils 1,00 € nach näherer Maßgabe der Options- bzw. Wandelanleihebedingungen zu gewähren. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Options- bzw. Wandlungspflicht sowie ein Andienungsrecht des Emittenten zur Lieferung von A-Aktien der Gesellschaft zum Ende der Laufzeit oder zu einem früheren Zeitpunkt vorsehen. Die Schuldverschreibungen können nach näherer Maßgabe des Beschlusses auch unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre ausgegeben werden. Für die Bedienung der Wandlungs- und Optionsrechte bzw. -pflichten sowie etwaiger Andienungsrechte steht gemäß § 3 Abs. 6 der Satzung ein bedingtes Kapital von 10.000.000,00 € zur Verfügung, das sich aus 10.000.000 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien zusammensetzt.

Die ordentliche Hauptversammlung vom 10. Juni 2021 hat den Vorstand ermächtigt, bis zum 9. Juni 2026 eigene A-Aktien im Umfang von insgesamt bis zu 10 % des im Zeitpunkt der Beschlussfassung – oder, falls dieser Betrag geringer ist, des im Zeitpunkt der Ausnutzung der Ermächtigung – auf die A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben und die aufgrund dieser Ermächtigung oder vorheriger Ermächtigungen erworbenen eigenen A-Aktien mit Zustimmung des Aufsichtsrats – neben der Veräußerung über die Börse oder durch Angebot an alle Aktionäre im Verhältnis ihrer Beteiligungsquoten – nach näherer Maßgabe des Beschlusses unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre zu verwenden und/oder ohne weiteren Hauptversammlungsbeschluss ganz oder teilweise einzuziehen. Die Ermächtigung darf zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken, nicht aber zum Zwecke des Handels in eigenen Aktien ausgenutzt werden.

Die HHLA AG verfügt derzeit über keine eigenen Aktien. Pläne zum Rückkauf von Aktien bestehen nicht.

Am 13. September 2023 hat die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE (die „Bieterin“), eine 100%-ige mittelbare Tochtergesellschaft der MSC Mediterranean Shipping Company S.A., Schweiz (MSC), der HHLA ihre Entscheidung zur Abgabe eines freiwilligen öffentlichen Übernahmeangebots in Bezug auf die A-Aktien mitgeteilt. Die A-Aktien wurden zu diesem Zeitpunkt zu 69,3 % (entsprechen 50.215.336 A-Aktien) von der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) gehalten bzw. befanden sich zu 30,7 % (entsprechen 22.299.602 A-Aktien) im Streubesitz. Das Übernahmeangebot erfolgte in Form eines Barangebots gegen Zahlung einer Gegenleistung von 16,75 € in bar je A-Aktie an die Anteilseigner der HHLA. Die Bieterin hat in dem Zusammenhang mitgeteilt, dass MSC und die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) mit dem Übernahmeangebot am 13. September 2023 eine verbindliche Vereinbarung abgeschlossen haben, welche die grundlegenden Parameter und Bedingungen des Übernahmeangebots sowie die gemeinsamen Absichten und Übereinkünfte der Parteien im Hinblick auf die Gesellschaft regelt.

Darüber hinaus wurde am 5. November 2023 ein verbindlicher Vorvertrag über eine Zusammenschlussvereinbarung (sog. Business Combination Agreement) zwischen der HHLA, der Bieterin und deren damaliger Alleingesellschafterin SAS Shipping Agencies Services Sàrl (SAS) sowie der HGV abgeschlossen, die das gemeinsame Verständnis über wesentliche Bereiche zur langfristigen Absicherung der HHLA und ihres Geschäftsmodells niederlegt und wesentliche Zusagen an die HHLA enthält.

In einer gemeinsamen begründeten Stellungnahme gemäß § 27 Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz (WpÜG) zum Übernahmeangebot empfahlen der Vorstand und der Aufsichtsrat der HHLA am 6. November 2023 den Aktionären, das Angebot anzunehmen.

Am 12. Dezember 2023 wurde veröffentlicht, dass bis zum Ende der verlängerten Annahmefrist am 7. Dezember 2023 MSC insgesamt 9,7 % der im Streubesitz befindlichen A-Aktien angeeignet wurden. Zum 31. Dezember 2023 hielt die Bieterin zudem am Markt erworbene Aktien in Höhe von 12,4 % des Grundkapitals der HHLA.

Zum Bilanzstichtag 2023 bestehen Beteiligungen an der Gesellschaft, die mittels Stimmrechtsmitteilungen nach § 33 Abs. 1 WpHG mitgeteilt und wie folgt nach § 40 Abs. 1 WpHG veröffentlicht worden sind:

Die SAS Shipping Agencies Services S.à.r.l., Luxemburg, Luxemburg, hat den Schwellenwert von 3 % erstmalig im Berichtsjahr überschritten und sukzessive weitere stimmrechtsberechtigte Anteile erworben. Am 30. November 2023 wurde uns nach § 34 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Bei St. Annen 1, 20457 Hamburg, Deutschland, am 29. November 2023 die Schwelle von 10 % überschritten hat und zu diesem Tag 10,13 % (das entspricht 7.618.271 von insgesamt 75.219.438 Stimmrechten) betrug.

Die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Finanzbehörde, Hamburg, Deutschland, die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, Deutschland, haben am 19. Februar 2024 nach § 34 WpHG in Verbindung mit § 38 Abs. 1 Nr. 2 WpHG mitgeteilt, dass sich ihr Stimmrechtsanteil an der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Bei St. Annen 1, 20457 Hamburg, Deutschland, am 15. Februar 2024 auf 70,35 % belief (das entspricht in Summe 52.919.836 von insgesamt 75.219.438 Stimmrechten). Darüber hinaus sind ihr zum 15. Februar 2024 12,73 % (das entspricht 9.578.471 der 75.219.438 Stimmrechte) durch eine „Einbringungsvereinbarung von Stimmrechten“ im Zuge des öffentlichen Übernahmeangebots von der MSC Mediterranean Shipping Company Holding SA, Genf, Schweiz, indirekt zurechenbar. Damit überschritt der Stimmrechtsanteil die Meldeschwelle von 75 % und betrug zu diesem Tag 83,09 %. Die zuletzt abgegebene Stimmrechtsmitteilung der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH datiert vom 8. November 2007 und wies einen Stimmrechtsanteil an der HHLA in Höhe von 69,71 % aus. Der Anstieg auf 70,35 % der Stimmrechte resultierte aus zwischenzeitlich erfolgten Kapitalerhöhungen insbesondere durch die Aktiendividenden für die Geschäftsjahre 2020 und 2021.

Die MSC Mediterranean Shipping Company Holding SA, Genf, Schweiz, die MSC Mediterranean Shipping Holding SA, Genf, Schweiz, die SAS Shipping Agencies Services (CY) LTD, Limassol, Zypern, und die SAS Shipping Agencies Services S.à.r.l., Luxemburg, Luxemburg, haben am 19. Februar 2024 nach § 34 WpHG in Verbindung mit § 38 Abs. 1 Nr. 2 WpHG mitgeteilt, dass sich ihr Stimmrechtsanteil an der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Bei St. Annen 1, 20457 Hamburg, Deutschland, zum 15. Februar 2024 auf 12,73 % belief (das entspricht 9.578.471 von insgesamt 75.219.438 Stimmrechten). Darüber hinaus sind ihr zum 15. Februar 2024 indirekt 79,49 % (das entspricht 59.793.807 der 75.219.438 Stimmrechte) durch eine „Vorabvereinbarung bzgl. bedingtem Übertragungsanspruch“ indirekt zurechenbar.

Die Gewinnrücklagen der Gesellschaft umfassen die gesetzliche Rücklage (5.330 T€; im Vorjahr: 5.330 T€) und die anderen Gewinnrücklagen (58.541 T€; im Vorjahr: 58.541 T€).

Aus dem zum 31. Dezember 2022 bestehenden Bilanzgewinn von 186.646 T€ sind im Geschäftsjahr 2023 60.336 T€ ausgeschüttet worden.

Der Bilanzgewinn zum 31. Dezember 2023 beträgt 231.374 T€.

Bilanzgewinn

in T€	2023	2022
Bilanzgewinn 01.01.	186.646	199.549
Ausschüttung Dividende	-60.336	-60.066
Jahresüberschuss	105.064	47.163
Bilanzgewinn 31.12.	231.374	186.646

Für das Berichtsjahr werden Vorstand und Aufsichtsrat auf der Hauptversammlung am 13. Juni 2024 vorschlagen, je dividendenberechtigter börsennotierter A-Aktie eine Bardividende in Höhe von 0,08 € (im Vorjahr: 0,75 €) und je nicht börsennotierter S-Aktie eine Bardividende in Höhe von 2,20 € (im Vorjahr: 2,20 €) auszuschütten. Basierend auf der Anzahl der dividendenberechtigten Aktien zum 31. Dezember 2023 folgt hieraus eine Ausschüttungssumme von 5.801 T€ für den Teilkonzern Hafenlogistik und 5.950 T€ für den Teilkonzern Immobilien.

Für Zwecke der Ermittlung der jeweiligen Dividendenberechtigung der Aktionäre werden Sparteneinzelabschlüsse erstellt, die satzungsgemäß Bestandteil des Anhangs zum Jahresabschluss des Mutterunternehmens sind.

Die Sparteneinzelabschlüsse der A- und der S-Sparte sind diesem Anhang zu entnehmen.

Die S-Sparte umfasst die Gesamtheit der Wirtschaftsgüter und Vermögenswerte der Gesellschaft, die zum Erwerb, Halten, Veräußern, Vermieten, Verwalten und Entwickeln von nicht hafenumschlagsspezifischen Immobilien (Gebäude und sonstige fest mit dem Grund und Boden verbundene Bauwerke und Anlagen, die nach ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung weder ganz noch überwiegend Zwecken der Bereiche Transport und Logistik, insbesondere in den Geschäftsfeldern Seehafenverkehrswirtschaft und Hinterlandverkehre, oder der Bereiche additive Fertigung oder Informationstechnologie oder jeweils damit zusammenhängenden Bereichen zu dienen bestimmt sind) erforderlich oder bestimmt sind, sowie sämtliche hierauf bezogenen Geschäftsaktivitäten (einschließlich von Neben- und Hilfgeschäften) und sonstigen Maßnahmen, unabhängig davon, ob die Gesellschaft hierbei selbst oder durch ihre Tochter- und Beteiligungsunternehmen tätig wird. Alle anderen Vermögensgegenstände und Schulden sind der A-Sparte zuzuordnen.

Die Dividendenberechtigung der Inhaber von S-Aktien richtet sich nach der Höhe des der S-Sparte zuzurechnenden Teils des Bilanzgewinns, die Dividendenberechtigung der Inhaber von A-Aktien richtet sich nach der Höhe des verbleibenden Bilanzgewinns.

Aufwendungen und Erträge der HHLA AG, die nicht einem Teilkonzern direkt zugeordnet werden können, werden für die Ermittlung der Dividendenberechtigung der Aktionäre der jeweiligen Teilkonzerne entsprechend ihrem Anteil an den Umsatzerlösen aufgeteilt. Sämtliche Verrechnungspreise für Leistungen zwischen den beiden Teilkonzernen werden dabei wie unter fremden Dritten festgelegt. Ein Austausch liquider Mittel zwischen beiden Teilkonzernen ist marktkonform zu verzinsen. Zur Verteilung der geleisteten Steuern wird für jeden Teilkonzern ein fiktives steuerliches Ergebnis ermittelt. Die sich ergebende fiktive Steuerbelastung stellt dabei die Belastung dar, die sich ergäbe, wenn jeder der beiden Teilkonzerne ein eigenständiges Steu-

ersubjekt wäre. Die Leistungsbeziehungen zwischen der A- und der S-Sparte, die in den Sparteneinzelabschlüssen ausgewiesen werden, werden für den Jahresabschluss der HHLA AG konsolidiert. Die Summe der Sparteneinzelabschlüsse entspricht insoweit nicht dem Jahresabschluss der HHLA AG.

Mit Datum vom 18. Oktober 2007 wurde ein Teilverlustrückstellungsvertrag zwischen der HHLA AG und der HGV geschlossen. Die HGV verpflichtet sich darin gegenüber der HHLA AG, jeden während der Vertragsdauer sonst entstehenden Jahresfehlbetrag der S-Sparte der HHLA AG auszugleichen, soweit dieser nicht dadurch ausgeglichen wird, dass dem Gewinnvortrag, den anderen Gewinnrücklagen oder der Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB der S-Sparte Beträge entnommen werden, die während der Vertragsdauer als Gewinn vorgetragen bzw. in diese Rücklagen eingestellt worden sind.

Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für Organisationsumbaumaßnahmen im Segment Container (22.089 T€), Restrukturierung im Bereich Projekt- und Kontraktlogistik (8 T€) und andere Personalaufwendungen (14.579 T€) enthalten.

Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen, Lebensarbeitszeitkonten und Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung sind in Höhe von insgesamt 3.887 T€ durch die Verpfändung oder Abtretung von Wertpapieren besichert.

Die Altersteilzeitverpflichtungen sind durch ein Wertpapierdepot bei der Deutsche Bank AG, Frankfurt a.M. sowie durch Bankguthaben abgesichert werden. Die angelegten Vermögensgegenstände dienen ausschließlich der Erfüllung der Verpflichtungen und sind dem Zugriff übriger Gläubiger entzogen. Sie werden entsprechend § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den zugrundeliegenden Verpflichtungen verrechnet.

Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Erfüllungsbetrag der Verpflichtung	253	235
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	235	235
Nettowert der Rückstellung für Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung	-18	0
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	102	102

Im Berichtsjahr ergibt sich ein aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung in Höhe von 18 T€. Neben der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Rückstellungen erfolgte eine entsprechende Verrechnung der zugehörigen Aufwendungen (4 T€) und Erträge (18 T€) aus der Aufzinsung.

Altersteilzeitverpflichtung

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Erfüllungsbetrag der Verpflichtung	627	497
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	280	201
Nettowert der Rückstellung für Altersteilzeit	347	296
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	272	202

Neben der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Rückstellungen erfolgte mangels Aufwendungen keine entsprechende Verrechnung der zugehörigen Erträge (4 T€) aus der Aufzinsung.

Verpflichtung aus Lebensarbeitszeitkonten

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen	104	104
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	0	0
Nettowert der Rückstellung für Lebensarbeitszeitkonten	104	104
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	0	0

Neben der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Rückstellungen erfolgte mangels Erträgen und Aufwendungen keine entsprechende Verrechnung aus der Aufzinsung.

Verbindlichkeiten

Die Fristigkeiten der Verbindlichkeiten sind im Verbindlichkeitspiegel dargestellt. Sicherheiten für die Verbindlichkeiten wurden nicht gewährt. In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind 4.404 T€ aus Lieferungen und Leistungen enthalten. Die Verbindlichkeiten gegenüber der Freien Hansestadt Hamburg betreffen im Wesentlichen sonstige Verbindlichkeiten in Form von vorausgezählten Ausgleichleistungen im Zuge der städtebaulichen Entwicklung des Grasbrook.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält im Wesentlichen eine vergütete Einräumung des Nutzungsrechts der Wortmarke HHLA.

Passive latente Steuern

Die passiven latenten Steuerschulden ergeben sich aus den temporären Differenzen.

Passive latente Steuern

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.686	1.647
Sachanlagen	8.819	8.543
Finanzanlagen	47	40
Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	314	16
Rückstellungen	209	447
	11.075	10.693

Die Bewertung erfolgt mit einem Steuersatz in Höhe von 32,28 %.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Die Gesellschaft betreibt das zentrale Cash-Management der HHLA-Gruppe. Sie haftet gesamtschuldnerisch für alle Verpflichtungen aus dem Cash-Pooling gegenüber den Poolbanken. Aufgrund der guten Liquiditätslage im Konzern bestand zum Bilanzstichtag kein Risiko der Inanspruchnahme.

Haftungsverhältnisse

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Bürgschaften	21.626	23.029
Patronatserklärungen	52.123	53.828
	73.749	76.857

Bürgschaften und Patronatserklärungen wurden nahezu ausschließlich zugunsten von Tochtergesellschaften abgegeben, bei denen die HHLA AG die unternehmerische Führung ausübt. Die zugrundeliegenden Verpflichtungen können von den betroffenen Gesellschaften nach Erkenntnissen der HHLA AG in allen Fällen erfüllt werden. Mit einer Inanspruchnahme wird nicht gerechnet.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Am Abschlussstichtag lagen folgende sonstige finanzielle Verpflichtungen vor:

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in T€	31.12.2023	31.12.2022
Fälligkeit innerhalb eines Jahres	12.019	11.100
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	10.604	5.101
Fälligkeit zwischen einem und fünf Jahren	20.517	20.608
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	20.332	0
Fälligkeit über fünf Jahre	133.799	145.119
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	133.799	0
	166.335	176.827

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen entfallen insbesondere auf Mietverträge. Zum Bilanzstichtag besteht ein Bestellobligo in Höhe von 46.169 T€ (im Vorjahr: 38.778 T€). Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beläuft sich mithin auf 212.504 T€ (im Vorjahr: 215.605).

Ausschüttungssperre

Die Aktivierung von selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenständen führte zu einem ausschüttungsgesperreten Betrag in Höhe von 17.500 T€. Die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert von zu saldierendem Vermögen in Zusammenhang mit Altersteilzeitvereinbarungen und Altersversorgungsverpflichtungen führte zu einem ausschüttungsgesperreten Betrag von 176 T€. Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 10 Jahre ergibt sich im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 7 Jahre ein ausschüttungsgesperreter Betrag in Höhe von 1.881 T€. Der Überhang der aktiven über die passiven latenten Steuern führte zu einem ausschüttungsgesperreten Betrag von 86.255 T€. Der Gesamtbetrag der ausschüttungsgesperreten Beträge beläuft sich mithin auf 105.812 T€, wobei gemäß Satzung ein Betrag von 112.116 T€ auf die A-Sparte entfällt. Für die S-Sparte ergeben sich keine ausschüttungsgesperreten Beträge, da die passiven latenten Steuern die aktiven latenten Steuern übersteigen. Den ausschüttungsgesperreten Beträgen stehen frei verfügbare Gewinnrücklagen in Höhe von 58.541 T€ zuzüglich dem Bilanzgewinn in Höhe von 231.374 T€ gegenüber.

4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereiche

in T€	2023	2022
Leistungsentgelte Konzernunternehmen (inkl. Vermietung)	130.083	125.082
Vermietung (an Dritte)	6.122	6.012
Güterumschlag und Lagerei	1.723	1.196
Sonstige Umsätze	3.433	6.227
	141.361	138.517

Die Umsatzerlöse wurden nur im Inland erzielt.

Erhöhung des Bestandes an unfertigen Leistungen

Die Erhöhung resultiert aus Mietnebenkosten.

Andere aktivierte Eigenleistungen

Hierbei handelt es sich um Eigenleistungen für aktivierte Software und für den Neubau einer Gebäudeleittechnik-Zentrale.

Sonstige betriebliche Erträge

Periodenfremde Erträge in Höhe von 55.661 T€ ergaben sich im Wesentlichen aus Erträgen aus dem Abgang von Finanzanlagevermögen (34.714 T€) und aus der Auflösung von Rückstellungen (20.684 T€).

Personalaufwand

Durchschnittliche Mitarbeiterzahl

	2023	2022
Lohnempfänger	207	224
Gehaltsempfänger	725	721
Auszubildende	53	63
	985	1.008

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 1.161 T€.

Steuern

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag umfassen im Wesentlichen Erträge aus latenten Steuern.

In den Steuern von Einkommen und vom Ertrag sind periodenfremde Steuererstattungen in Höhe von 3.563 T€ enthalten.

Angaben nach § 274 Abs. 3 HGB und 285 Nr. 30a – Mindestbesteuerung (Pillar 2):

Die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft hat von der obligatorischen Ausnahme der Bilanzierung latenter Steuern im Zusammenhang mit der Mindestbesteuerung Gebrauch gemacht.

Im Dezember 2022 einigten sich die EU-Mitgliedstaaten, die OECD-Musterregelungen einer globalen Mindestbesteuerung (Pillar 2) umzusetzen. Die Umsetzung in deutsches Recht wurde im Dezember 2023 beschlossen und ist erstmals für Geschäftsjahre, die nach dem 30. Dezember 2023 beginnen, anzuwenden.

Für das Geschäftsjahr 2023 findet das Mindeststeuergesetz noch keine Anwendung und auch für die ausländischen Gesellschaften liegen noch keine anwendbaren Gesetze vor. Ein tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag aus der Umsetzung der Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung ist daher nicht zu berücksichtigen.

Der HHLA-Konzern, der weltweit tätig ist, würde für das Geschäftsjahr 2023 in den Anwendungsbereich der Regelungen zur Mindestbesteuerung fallen, wenn diese bereits für das Geschäftsjahr 2023 anzuwenden gewesen wären.

Basierend auf den aktuellen Steuererklärungen, der länderspezifischen Berichterstattung und den Jahresabschlüssen der einzelnen Unternehmen wurde für das Geschäftsjahr 2023 eine indicative Bewertung einer potenziellen Belastung vorgenommen. Hierbei wurde auf die zeitlich befristeten Safe-Harbour Regelungen gem. §§ 84 ff. Mindeststeuergesetz abgestellt. Auf Grundlage dieser Beurteilungen erfüllen insbesondere auch die Länder Ungarn, Estland und Georgien, die jeweils einen Nominalsteuersatz (bei Thesaurierung) von unter 15% aufweisen, jeweils mindestens eine der Tatbestandsvoraussetzungen des CbCR-Safe-Harbour nach § 84 MinStG. Auf dieser Basis würde sich kein tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag aus dem Mindeststeuergesetz und ausländischen Mindeststeuergesetzen für die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft ergeben.

5. Sonstige Angaben


Organe und Mandate


Die weiteren Angaben zu den Organmitgliedern und ihren Mandaten sind der nachfolgenden Aufstellung zu entnehmen.

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

An den Aufsichtsrat wurden insgesamt Vergütungen (einschließlich Sitzungsgelder) in Höhe von 350 T€ gewährt. Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen 3.456 T€. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 1.356 T€ gezahlt. In den Pensionsrückstellungen sind für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene 26.931 T€ enthalten. Ergänzende Erläuterungen zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats sind in dem Vergütungsbericht der HHLA AG enthalten.

Corporate Governance Kodex

Auch im Geschäftsjahr 2023 haben sich Vorstand und Aufsichtsrat mit Themen der Corporate Governance befasst. Am 14. Dezember 2023 haben sie gemeinsam die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG wie folgt abgegeben: Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass seit dem 12. Dezember 2022 (Zeitpunkt der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“ oder „DCGK“) in der Fassung vom 28. April 2022 mit Ausnahmen entsprochen wurde und zukünftig entsprochen wird. Die oben genannte Entsprechenserklärung ist den Aktionären auf der Internetseite unter www.hhla.de/corporategovernance  dauerhaft zugänglich gemacht.

Informationen zur Corporate Governance im Unternehmen sowie einen ausführlichen Bericht zu Höhe und Struktur der Vergütung von Aufsichtsrat und Vorstand werden unter www.hhla.de/corporategovernance  öffentlich zugänglich gemacht.

Anteilsbesitzliste

Die in der Anteilsbesitzliste veröffentlichten Angaben zur Höhe des Eigenkapitals und zum Ergebnis des Geschäftsjahres der einzelnen Gesellschaften werden im Geschäftsjahr 2023 grundsätzlich für alle Gesellschaften mit dem Datenstand des letzten festgestellten Jahresabschlusses geführt.

Konzernzugehörigkeit

Die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, als oberstes Mutterunternehmen der Gesellschaft, erstellt einen Konzernabschluss für den kleinsten und größten Kreis der Konzernunternehmen, der im Bundesanzeiger bekannt gemacht wird. Die HHLA AG wird in diesen Konzernabschluss einbezogen.

Honorare und Dienstleistungen des Abschlussprüfers

Das von dem Abschlussprüfer für das Berichtsjahr berechnete Gesamthonorar wird aufgeschlüsselt nach den Abschlussprüfungsleistungen, anderen Bestätigungsleistungen und sonstigen Leistungen in der entsprechenden Angabe des Konzernabschlusses angegeben.

Die Honorare für Abschlussprüfungsleistungen umfassen sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr vor allem die Honorare für die Jahres- und Konzernabschlussprüfung der HHLA AG sowie die prüferische Durchsicht von Zwischenabschlüssen. Die anderen Bestätigungsleistungen umfassen im Wesentlichen die Prüfung des nichtfinanziellen Berichts nach ISAE 3000 (revised) sowie die Prüfung des Vergütungsberichts. Als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2023 wie auch für das Vorjahr wurde die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestellt.

Das von dem Abschlussprüfer für das Berichtsjahr berechnete Gesamthonorar im Sinne des § 285 Nr. 17 HGB ist in der entsprechenden Anhangangabe des Konzernabschlusses enthalten.

Nachtragsbericht

Annette Walter wurde mit Wirkung ab dem 1. Januar 2024 zum Mitglied des Vorstands bestellt und hat die Aufgaben als Finanzvorständin übernommen.

Weitere Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 nicht ein.

Hamburg, 26. Februar 2024

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Angela Titzrath

Jens Hansen

Torben Seebold

Annette Walter

Organe und Mandate

Der Vorstand und seine Mandate

ANGELA TITZRATH

Vorsitzende des Vorstands

Wirtschaftswissenschaftlerin (M. A.), Hamburg

Erstbestellung: 2016

Laufende Bestellung: bis 30.09.2029

Weitere Mandate¹

- Bionic Production GmbH, Lüneburg² (Vorsitz)
- CTD Container-Transport-Dienst GmbH² (Vorsitz)
- Deutsche Lufthansa AG, Köln³
- Evonik Industries AG, Essen³
- Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH² (Vorsitz) (seit 01.08.2023)
- GHZ Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH² (Vorsitz) (seit 01.08.2023)
- HDI V. a. G.
- HHLA Digital Next GmbH² (Vorsitz)
- HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH² (Vorsitz)
- HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH² (Vorsitz) (seit 01.08.2023)
- HHLA International GmbH² (Vorsitz)
- HHLA Next GmbH² (Vorsitz)
- HHLA Sky GmbH² (Vorsitz)
- HPC Hamburg Port Consulting GmbH² (Vorsitz)
- METRANS a.s., Prag², (Vorsitz)
- modility GmbH² (Vorsitz)
- Talanx AG, Hannover³
- Ulrich Stein GmbH² (Vorsitz)
- UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH² (Vorsitz)

TANJA DREILICH

Mitglied des Vorstands (01.01.2023 bis 30.06.2023)

Dipl.-Kauffrau, International Executive Master of Business Administration, Wien

Erstbestellung: 2023

Weitere Mandate¹

- Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH² (20.02.2023 bis 30.06.2023)
- GHZ Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH² (Vorsitz) (20.02.2023 bis 30.06.2023)
- Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH⁴ (seit 20.02.2023)
- HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH² (20.02.2023 bis 30.06.2023)
- HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH² (Vorsitz) (20.02.2023 bis 30.06.2023)
- HHLA International GmbH² (20.02.2023 bis 30.06.2023)
- HHLA Rosshafen Terminal GmbH² (Vorsitz) (20.02.2023 bis 30.06.2023)
- IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG⁴ (20.02.2023 bis 30.06.2023)
- IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH⁴ (20.02.2023 bis 30.06.2023)
- METRANS a.s., Prag² (01.02.2023 bis 30.06.2023)
- Ulrich Stein GmbH² (20.02.2023 bis 30.06.2023)
- UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH² (20.02.2023 bis 30.06.2023)
- Wieland-Werke AG, Ulm (seit 27.01.2023)

JENS HANSEN

Mitglied des Vorstands

Dipl.-Ingenieur, Dipl.-Kaufmann, Elmshorn

Erstbestellung: 2017

Laufende Bestellung: bis 31.03.2025

Weitere Mandate¹

- Cuxcargo Hafenbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven⁴ (Vorsitz)
- Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven⁴ (Vorsitz)
- DAKOSY Datenkommunikationssystem AG⁴ (Vorsitz)
- HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH² (Vorsitz)
- HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH² (Vorsitz)
- HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH² (Vorsitz)
- HHLA Container Terminal Tollerort GmbH² (Vorsitz)
- HHLA International GmbH² (seit 01.08.2023)
- HHLA Rosshafen Terminal GmbH²
- HHLA TK Estonia AS, Tallinn² (Vorsitz)
- HPC Hamburg Port Consulting GmbH²
- HVCC Hamburg Vessel Coordination Center GmbH²
- Hyperport Cargo Solutions GmbH i. Gr.⁴
- iSAM AG, Mülheim an der Ruhr (Vorsitz)
- SCA Service Center Altenwerder GmbH² (Vorsitz)
- Service Center Burchardkai GmbH² (Vorsitz)

TORBEN SEEBOLD

Mitglied des Vorstands

Diplom-Jurist, Hamburg

Erstbestellung: 2019

Laufende Bestellung: bis 31.03.2027

Weitere Mandate¹

- Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (seit 20.06.2022)
- Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH, Hamburg (Vorsitz)
- Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH⁴ (seit 22.08.2023)
- HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH² (seit 20.07.2023)
- HHLA-Personal-Service GmbH² (Vorsitz)
- Ulrich Stein GmbH² (20.07.2023)
- UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH² (seit 05.09.2023)
- Verwaltungsausschuss für den Hafenfonds der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft, Hamburg

ANNETTE WALTER

Mitglied des Vorstands (seit 01.01.2024)

Diplom-Kauffrau, Kaarst

Erstbestellung: 2024

Laufende Bestellung: bis 31.12.2026

Weitere Mandate¹

- Keine

Der Aufsichtsrat und seine Mandate

PROF. DR. RÜDIGER GRUBE (VORSITZENDER)

Dipl.-Ingenieur, Hamburg

Geschäftsführender Gesellschafter der Rüdiger Grube
International Business Leadership GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- Alstom Transportation Deutschland GmbH, Berlin (Vorsitz)
(vormals, bis November 2022, Bombardier Transportation
(Bahntechnologie) Holding Germany GmbH, Berlin, und
Bombardier Transportation GmbH, Berlin)
- Deufol SE, Hofheim am Taunus
- EUREF AG, Berlin (Vorsitzender) (seit 01.01.2024)
- Meta Wolf AG, Kranichfeld (seit 01.10.2022)
- Vantage Towers AG, Düsseldorf³ (Vorsitz) (bis 27.07.2023)
- Vodafone GmbH, Düsseldorf (Vorsitzender) (seit
01.12.2023)
- Vossloh AG, Werdohl³ (Vorsitz)

BERTHOLD BOSE (STELLV. VORSITZENDER)

Kfz-Elektriker, Marburg

Gewerkschaftssekretär ver.di Landesbezirk Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- Asklepios Kliniken Hamburg GmbH, Hamburg
- HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und
Beteiligungsmanagement mbH⁵ (bis 30.09.2023)

ALEXANDER GRANT

Fachinformatiker, Welle

IT-Anwendungsentwickler

Aufsichtsratsmitglied seit: Juli 2022

Weitere Mandate¹

- Keine

HOLGER HEINZEL

Dipl.-Kaufmann, Seevetal

Direktor Finanzen und Controlling, HHLA

Aufsichtsratsmitglied seit: Juli 2022

Weitere Mandate¹

- HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg²
- HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg²
- HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur
Gesellschaft mbH, Hamburg²
- HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg²
- HHLA Digital Next GmbH, Hamburg²
- HHLA Next GmbH, Hamburg²
- HHLA Rosshafen Terminal GmbH² (seit 22.08.2023)
- METRANS a.s., Prag² (seit 20.06.2023)
- SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg²
- Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg²
- Mitglied des Verwaltungsausschusses für den Hafenfonds
des GHB (Gesamthafenbetriebsgesellschaft mbH).

DR. NORBERT KLOPPENBURG

Dipl.-Ingenieur agr., Hamburg

Berater für internationale Beteiligungen und Finanzierungen

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2012

Weitere Mandate¹

- Voith GmbH & Co. KGaA, Heidenheim (bis 06.12.2023)

STEFAN KOOP

M. Sc. Wirtschaftswissenschaften, Hamburg

Referent des Konzernbetriebsrats der HHLA

Aufsichtsratsmitglied seit: Juli 2022

Weitere Mandate¹

- Keine

BETTINA LENTZ

Dipl.-Volkswirtin, Hamburg

Staatsrätin in der Finanzbehörde der Freien und Hansestadt
Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: Februar 2024

Weitere Mandate¹

- Hamburg Port Authority AöR
- Gasnetz Hamburg GmbH

FRANZISKA REISENER

Hafenfachwirtin, Tiste

Kaiarbeiterin, Mitglied des Gemeinschaftsbetriebsrats der HHLA

Aufsichtsratsmitglied seit: Juli 2022

Weitere Mandate¹

- Keine

ANDREAS RIECKHOF

M.A. in Geschichte, Politischen Wissenschaften und Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Hamburg

Staatsrat der Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: August 2020

Weitere Mandate¹

- FHG Flughafen Hamburg GmbH⁵ (Vorsitz)
- HHT Hamburg Tourismus GmbH⁵ (Vorsitz)
- HIW Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH⁵ (Vorsitz)
- HMC Hamburg Messe und Congress GmbH⁵ (Vorsitz)
- Life Science Nord Management GmbH⁵ (Vorsitz in geraden Jahren)
- ReGe Hamburg-Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH⁵ (Vorsitz)
- ZAL Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH⁵ (Vorsitz)

DR. SIBYLLE ROGGENCAMP

Dipl.-Volkswirtin, Molfsee

Leiterin des Amtes für Vermögens- und Beteiligungsmanagement in der Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2012

Weitere Mandate¹

- Elbphilharmonie und Laeiszhalle Service GmbH⁵
- Flughafen Hamburg GmbH⁵
- Hamburg Musik GmbH⁵
- Hamburger Hochbahn AG⁵
- Hamburgischer Versorgungsfonds AöR⁵
- HSH Portfoliomanagement AöR, Kiel⁵ (Vorsitz in geraden Jahren) (bis 30.09.2023)
- Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf (UKE) KöR, Hamburg⁵

PROF. DR. BURKHARD SCHWENKER

Dipl.-Kaufmann, Hamburg

Vorsitzender des Advisory Council der Roland Berger GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2019

Weitere Mandate¹

- Flughafen Hamburg GmbH⁵
- Hamburger Sparkasse AG (HASPA), Hamburg (Vorsitz)
- HASPA Finanzholding (Präses des Verwaltungsrats)
- Hensoldt AG, Taufkirchen⁵ (bis 21.09.2022)
- M.M. Warburg & Co. KGaA, Hamburg

MAREN ULBRICH

Politologin M.A., Berlin

Politische Sekretärin im ver.di-Bundesfachbereich B, Bundesfachgruppe Luftverkehr und Maritime Wirtschaft

Aufsichtsratsmitglied seit: Februar 2024

Weitere Mandate¹

- Deloitte Consulting GmbH, Düsseldorf

Im Geschäftsjahr 2023 ausgeschiedene Mitglieder

DR. ROLAND LAPPIN

Mitglied des Vorstands (bis 31.01.2023)

Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Hamburg

Erstbestellung: 2003

Weitere Mandate¹

- Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH² (Vorsitz) (bis 31.01.2023)
- GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH² (Vorsitz) (bis 31.01.2023)
- Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH⁴ (bis 31.01.2023)
- HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH² (bis 31.01.2023)
- HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH² (Vorsitz) (bis 31.01.2023)
- HHLA International GmbH² (bis 31.01.2023)
- HHLA Rosshafen Terminal GmbH² (Vorsitz) (bis 31.01.2023)
- IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG⁴ (bis 31.01.2023)
- IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH⁴ (bis 31.01.2023)
- METRANS a.s., Prag² (bis 31.01.2023)
- Ulrich Stein GmbH² (bis 31.01.2023)
- UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH² (bis 31.01.2023)

- 1 Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
- 2 Mehrheitsbeteiligung der HHLA (direkt oder indirekt). Soweit nicht anders angegeben mit Sitz in Hamburg
- 3 Börsennotiert
- 4 Minderheits- bzw. paritätische Beteiligung der HHLA (direkt oder indirekt). Soweit nicht anders angegeben mit Sitz in Hamburg
- 5 Beteiligungsunternehmen der Freien und Hansestadt Hamburg (ohne Unternehmen des HHLA-Konzerns). Soweit nicht anders angegeben mit Sitz in Hamburg
- 6 Minderheitsbeteiligung der Freien und Hansestadt Hamburg (ohne Unternehmen des HHLA-Konzerns). Soweit nicht anders angegeben mit Sitz in Hamburg

DR. ISABELLA NIKLAS

Dr. jur., Hamburg

Sprecherin der Geschäftsführung der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH

Aufsichtsratsmitglied bis: 31.12.2023

Weitere Mandate¹

- GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH⁵
- GNH Gasnetz Hamburg GmbH⁵
- HADAG Seetouristik und Fährdienst AG⁵
- Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg
- Hapag-Lloyd AG^{3, 6}
- SBH Schulbau Hamburg⁵
- SNH Stromnetz Hamburg GmbH⁵
- Hamburger Energiewerke GmbH⁵

SUSANA PEREIRA VENTURA

Magister in Journalismus, Berlin

Leiterin Vertragsbüro der ITF-Billigfliegerkampagne, Bundesfachgruppe Maritime Wirtschaft, ver.di Bund

Aufsichtsratsmitglied bis: 17.01.2024.

Weitere Mandate¹

- Keine

Anteilsbesitzliste der HHLA nach Geschäftsfeldern zum 31. Dezember 2023

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital		Jahr	Eigenkapital in T€	Ergebnis in T€
	direkt (in %)	indirekt (in %)			
Teilkonzern Hafenlogistik					
Segment Container					
HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg ^{1, 4b, 5}	100,0		2022	1.942	0
HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg ^{1, 4b, 5}	100,0		2022	76.961	0
Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg ^{1, 4c, 5}		100,0	2022	26	0
HHLA International GmbH, Hamburg ^{1, 4b, 5}	100,0		2022	40.360	0
HHLA TK Estonia AS, Tallinn/Estland ¹		100,0	2022	60.612	3.455
SC Container Terminal Odessa, Odessa/Ukraine ¹		100,0	2022	28.586	- 9.217
HHLA PLT Italy S.r.l., Triest/Italien ¹		75,0	2022	17.820	- 1.816
Logistica Giuliana S.r.l., Triest/Italien ¹		75,0	2022	k.A.	k.A.
HHLA-Personal-Service GmbH, Hamburg ^{1, 4b, 5}	100,0		2022	45	0
SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg ^{1, 4b, 5}	100,0		2022	2.160	1.559
HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg ^{1, 5}	75,01		2022	34.771	0
HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg ^{1, 5}		75,01	2022	26.208	0
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg ¹	74,9		2022	162.973	82.541
Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg ²		37,5	2022	390	73
HVCC Hamburg Vessel Coordination Center GmbH, Hamburg ²	66,0		2022	100	0
Cuxcargo Hafenbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven ³	50,0		2022	49	3
Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven ³	50,0		2022	12	0
DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagsbetriebe mbH, Hamburg ²	40,4		2022	1.466	799
CuxPort GmbH, Cuxhaven ²	25,1		2022	16.153	1.388
Segment Intermodal					
CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg ^{1, 4c, 5}	100,0		2022	1.256	0
HHLA Project Logistics LLC, Poti/Georgien ¹		75,0	2022	1.214	- 132
TOO "HHLA Project Logistics Kazakhstan", Almaty/Kasachstan ^{1, 3}		75,0	2022	9	0
LLC „HHLA Intermodal Ukraine“, Odessa/Ukraine ¹		100,0	2022	32	- 4
LLC „Ukrainian Intermodal Company“, Odessa/Ukraine ¹		100,0	2022	- 175	253
METRANS a.s., Prag/Tschechien ¹	100,0		2022	365.985	70.595
METRANS Adria D.O.O., Koper/Slowenien ¹		100,0	2022	1.159	555
METRANS (Danubia) a.s., Dunajská Streda/Slowakei ¹		100,0	2022	124.355	22.185
METRANS (Danubia) Kft., Budapest (vormals: Győr)/Ungarn ¹		100,0	2022	4.086	1.026
METRANS Danubia Krems GmbH, Krems an der Donau/Österreich ¹		100,0	2022	810	226
METRANS D.O.O., Rijeka/Kroatien ^{1, 3}		100,0	2022	23	4
METRANS DYKO Rail Repair Shop s.r.o., Prag/Tschechien ¹		100,0	2022	11.221	1.882
METRANS İSTANBUL STI, Istanbul/Türkei ¹		100,0	2022	5	43
METRANS Konténer Kft., Budapest/Ungarn ¹		100,0	2022	15.340	2.567
METRANS (Polonia) Sp.z o.o., Warschau/Polen ¹		100,0	2022	13.862	1.592
METRANS Rail s.r.o., Prag/Tschechien ¹		100,0	2022	850	352
METRANS Rail (Deutschland) GmbH, Leipzig ¹		100,0	2022	9.402	- 1.106
METRANS Rail Netherlands B.V., Rotterdam/Niederlande ^{1, 3}		100,0	-	-	-
METRANS Rail sp. z o.o., Gadki/Polen ¹		100,0	2022	21	- 18
METRANS Rail Slovakia s.r.o., Dunajská Streda/Slowakei ^{1, 3}		100,0	2022	5	0
METRANS Railprofi Austria GmbH, Krems an der Donau/Österreich ¹		100,0	2022	2.260	2.190
METRANS Szeged Kft., Budapest/Ungarn ¹		100,0	2022	- 425	- 441
METRANS Umschlagsgesellschaft mbH, Hamburg ¹		100,0	2022	92	88

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital		Jahr	Eigen- kapital in T€	Ergebnis in T€
	direkt (in %)	indirekt (in %)			
METRANS Zalaegerszeg Kft., Budapest/Ungarn ¹		100,0	2022	- 282	- 297
CL EUROPORT Sp. z o.o., Malaszewicze/Polen ¹		100,0	2022	k.A.	k.A.
CL EUROPORT s.r.o., Prag (vormals: Plzen)/Tschechien ¹		100,0	2022	k.A.	k.A.
TIP Žilina, s.r.o., Dunajská Streda/Slowakei ¹		100,0	2022	- 8.744	- 1.542
UniverTrans Kft., Budapest/Ungarn ¹		100,0	2022	4.480	915
Adria Rail d.o.o., Rijeka/Kroatien ¹		51,0	2022	k.A.	k.A.
Adria Rail operator d.o.o., Rijeka/Kroatien ^{1, 3}		51,0	2022	k.A.	k.A.
DRUŠTVO ZA INTERMODALNI PREVOZ I USLUGE ADRIA RAIL DOO INDIJA, Indija/Serbien ^{1, 3}		51,0	2022	k.A.	k.A.
Umschlagsgesellschaft Königs Wusterhausen mbH, Königs Wusterhausen ^{1, 3}		50,0	2022	22	- 3
EMA RAIL S.R.L., Arad/Rumänien ^{2, 3}		33,3	-	-	-
M-RAIL doo za železnički prevoz robe Krnješevci, Krnješevci/Serbien ^{2, 3}		33,3	-	-	-
IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg ³	50,0		2022	47	2
IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG, Hamburg ³	50,0		2022	54	- 3
Segment Logistik					
CERP Solution a.s., Prag/Tschechien ¹	100,0		2022	5.086	- 17
HHLA Next GmbH, Hamburg ¹	100,0		2022	28.543	- 2.400
HHLA Digital Next GmbH, Hamburg ¹		100,0	2022	144	- 70
HHLA Sky GmbH, Hamburg ¹		100,0	2022	377	- 4.469
Aviello AG, Muri bei Bern/Schweiz ³		100,0	-	-	-
Third Element Aviation GmbH, Bielefeld ²		29,7	2022	489	193
modility GmbH, Hamburg ¹		100,0	2022	820	- 1.193
iSAM AG, Mülheim an der Ruhr ^{1, 5}		80,0	2022	6.520	1.998
iSAM Asia Pacific Pty Ltd, Paddington, Queensland/Australien ¹		80,0	2022	372	221
iSAM Automation Canada Corp., Port Moody, British Columbia/Kanada ¹		80,0	2022	428	65
iSAM Automation Switzerland AG i.L., Freienbach/Schweiz ^{1, 3}		80,0	2022	108	22
iSAM North America Corp., Mobile, Alabama/USA ¹		80,0	2022	569	9
iSAM HWS Holding GmbH i.L., Mülheim an der Ruhr ^{1, 3}		40,0	2022	0	- 1
Survey Compass GmbH, Treben ¹		51,0	2022	k.A.	k.A.
SURVEY COMPASS DIGITAL+ S.R.L., Bukarest/Rumänien ^{1, 3}		51,0	-	-	-
Spherie GmbH, Hamburg ²		22,7	2022	1.173	- 444
HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg ^{1, 4a, 5}	100,0		2022	1.023	0
omoqo GmbH, Hamburg ¹		100,0	2022	123	- 151
Bionic Production GmbH, Lüneburg ⁶	85,0		2020	3.167	- 2.314
UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg, Hamburg ¹	51,0		2022	11.442	1.996
ARS-UNIKAI GmbH, Hamburg ²		25,5	2022	33	- 8
HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg ²	51,0		2022	22.064	1.698
Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ²	51,0		2022	700	97
Hyperport Cargo Solutions GmbH i.G., Hamburg ²	50,0		-	-	-
Hansaport Hafенbetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{2, 4b}	49,0		2022	k.A.	k.A.
Holding/Übrige					
GHL Zweite Gesellschaft für Hafен- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg ^{1, 4c, 5}	100,0		2022	3.609	0
Teilkonzern Immobilien					
Segment Immobilien					
Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{1, 4a, 5}	100,0		2022	4.518	0
HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH, Hamburg ^{1, 3}	100,0		2022	130	9
HHLA 1. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg ^{1, 4d}	100,0		2022	14.305	2.472
HHLA 2. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg ^{1, 4d}	100,0		2022	69.185	9.391

- 1 Beherrschte Unternehmen.
- 2 At-equity bilanzierte Unternehmen.
- 3 Wegen der insgesamt untergeordneten Bedeutung dieser Gesellschaften werden sie im Konzernabschluss nicht konsolidiert bzw. nicht nach der Equity-Methode bewertet, sondern als Anteil an verbundene Unternehmen bzw. als sonstige Beteiligung ausgewiesen.
- 4a Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung gem. § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.
- 4b Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung sowie der Erstellungspflicht für den Lagebericht gem. § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.
- 4c Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung sowie der Erstellungspflicht für den Lagebericht und den Anhang gem. § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.
- 4d Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung gem. § 264b HGB in Anspruch genommen.
- 5 Mit diesen Unternehmen bestanden 2023 Ergebnisabführungsverträge.
- 6 Entkonsolidierung im Geschäftsjahr 2022.

**Entwicklung des Anlagevermögens
im Geschäftsjahr 2023**

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2023

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte			
	1.1.2023 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2023 EUR	1.1.2023 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2023 EUR	31.12.2022 EUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	11.902.213,06	367.022,37	114.189,67	113.927,81	12.268.973,57	5.787.950,99	1.355.332,67	0,00	0,00	7.143.283,66	5.125.689,91	6.114.262,07
2. Entgeltlich erworbene Software	18.611.999,24	363.882,20	82.172,25	0,00	19.893.709,19	18.660.280,66	567.737,07	82.172,25	0,00	19.145.845,48	747.863,71	951.718,58
3. Anlagen in der Entwicklung	19.270.092,19	1.560.026,04	0,00	-113.927,81	20.716.190,42	0,00	0,00	0,00	0,00	20.716.190,42	19.270.092,19	19.270.092,19
	50.784.304,49	2.290.930,61	196.361,92	0,00	52.878.873,18	24.448.231,65	1.923.069,74	82.172,25	0,00	26.289.129,14	26.589.744,04	26.336.072,84
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	28.358.806,72	53.238,91	1.549,50	185.656,53	28.596.152,66	26.081.490,95	256.079,84	1.549,50	0,00	26.336.021,29	2.260.131,37	2.277.315,77
2. Technische Anlagen und Maschinen	6.870.659,73	405.704,08	101.854,00	345.439,84	7.519.949,65	6.863.160,04	38.566,45	101.854,00	0,00	6.799.872,49	720.077,16	7.499,69
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	18.678.273,93	4.690.024,05	585.243,54	23.738,32	22.806.792,76	15.063.933,49	2.253.030,54	577.408,44	0,00	16.729.555,59	6.077.237,17	3.624.340,44
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.018.689,88	382.389,62	1.257,18	-554.834,69	844.987,63	0,00	0,00	0,00	0,00	844.987,63	1.018.689,88	1.018.689,88
	54.926.430,26	5.531.356,66	689.904,22	0,00	59.767.882,70	47.988.584,48	2.547.676,83	680.811,94	0,00	49.865.449,37	9.902.433,33	6.927.845,78
III. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	454.825.186,73	74.500.000,00	9.853.977,17	-10.825.200,88	508.646.008,68	10.877.950,88	0,00	0,00	-10.825.200,88	52.750,00	508.593.258,68	443.947.236,85
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	22.520.000,00	414.451.993,00	25.192.000,00	-4.200.000,00	407.579.093,00	5.400.000,00	0,00	1.200.000,00	-4.200.000,00	0,00	407.579.093,00	17.120.000,00
3. Beteiligungen	8.149.287,21	0,00	0,00	10.825.200,88	18.974.488,09	187.851,07	1.375,78	9.346,99	10.825.200,88	11.005.080,74	7.969.407,35	7.961.436,14
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	0,00	0,00	4.200.000,00	4.200.000,00	0,00	0,00	0,00	4.200.000,00	4.200.000,00	0,00	0,00
5. Wertpapiere des Anlagevermögens	816.175,94	33.147,04	35.045.977,17	0,00	849.322,88	16.465.801,95	1.375,78	1.209.346,99	0,00	15.257.830,74	849.322,88	816.175,94
	486.310.649,88	488.984.240,04	35.932.243,31	0,00	1.052.895.688,63	88.912.618,08	4.472.122,35	1.972.331,18	0,00	91.412.409,25	961.483.259,38	469.844.847,93
	592.021.384,63	496.806.527,31	35.932.243,31	0,00	1.052.895.688,63	88.912.618,08	4.472.122,35	1.972.331,18	0,00	91.412.409,25	961.483.259,38	503.108.766,55

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Verbindlichkeitspiegel zum 31. Dezember 2023

Art der Verbindlichkeit	Restlaufzeit bis zu 1 Jahr EUR	Restlaufzeit über 1 Jahr EUR	Restlaufzeit davon mehr als 5 Jahre EUR	Gesamtsumme EUR
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	31.336.970,18	377.500.000,00	241.250.000,00	408.836.970,18
<i>im Vorjahr</i>	<i>15.798.880,01</i>	<i>197.500.000,00</i>	<i>131.650.000,00</i>	<i>213.298.880,01</i>
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	418.188,85	0,00	0,00	418.188,85
<i>im Vorjahr</i>	<i>360.663,11</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>360.663,11</i>
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.591.370,09	0,00	0,00	7.591.370,09
<i>im Vorjahr</i>	<i>4.906.424,82</i>	<i>427.078,31</i>	<i>0,00</i>	<i>5.333.503,13</i>
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freie und Hansestadt Hamburg	31.210.238,51	0,00	0,00	31.210.238,51
<i>im Vorjahr</i>	<i>2.750,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>2.750,00</i>
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unter- nehmen	144.806.664,92	0,00	0,00	144.806.664,92
<i>im Vorjahr</i>	<i>180.154.063,17</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>180.154.063,17</i>
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	15.539.717,03	0,00	0,00	15.539.717,03
<i>im Vorjahr</i>	<i>13.353.442,44</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>13.353.442,44</i>
7. Sonstige Verbindlichkeiten	13.442.329,06	9.500.000,00	5.000.000,00	22.942.329,06
<i>im Vorjahr</i>	<i>3.992.409,80</i>	<i>9.500.000,00</i>	<i>8.500.000,00</i>	<i>13.492.409,80</i>
--davon aus Steuern	9.086.179,18	0,00	0,00	9.086.179,18
<i>im Vorjahr</i>	<i>1.967.617,24</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>1.967.617,24</i>
--davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	182.949,18	0,00	0,00	182.949,18
<i>im Vorjahr</i>	<i>190.640,38</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>190.640,38</i>
Gesamtsumme	244.345.478,64	387.000.000,00	246.250.000,00	631.345.478,64
<i>im Vorjahr</i>	<i>218.568.633,35</i>	<i>207.427.078,31</i>	<i>140.150.000,00</i>	<i>425.995.711,66</i>

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Bilanz der A-Sparte zum 31. Dezember 2023

Aktiva

	31.12.2023	31.12.2022
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	5.125.689,91	6.114.262,07
2. Entgeltlich erworbene Software	747.863,71	951.718,58
3. Anlagen in der Entwicklung	20.716.190,42	19.270.092,19
	26.589.744,04	26.336.072,84
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.280.131,37	2.277.915,77
2. Technische Anlagen und Maschinen	720.077,16	7.499,69
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.077.237,17	3.624.940,44
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	844.987,63	1.018.689,88
	9.902.433,33	6.927.846,78
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	422.335.272,02	357.689.249,19
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	407.579.093,00	17.120.000,00
3. Beteiligungen	7.969.407,35	7.961.436,14
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	849.322,98	816.175,94
	838.733.095,35	363.586.861,27
	875.225.272,72	416.850.779,89
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	135.020,17	174.933,15
2. Unerfugte Leistungen	458.188,85	360.663,11
	593.209,02	535.596,26
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	606.219,72	851.260,25
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	357,00	8.333.302,49
3. Forderungen gegen die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg	33.098.259,71	62.275.661,64
4. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	239.958.164,42	525.725.068,59
5. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	30.064,91	10.140,00
6. Sonstige Vermögensgegenstände	25.896.397,76	9.894.604,14
–davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 0,00 (i. Vj. EUR 55.364,00)–		607.090.037,11
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
	64.639.431,16	58.938.552,72
	364.822.103,70	666.564.186,09
C. Rechnungsabgrenzungsposten		
	1.814.537,98	2.261.688,66
D. Aktive latente Steuern		
	85.330.070,58	74.889.996,74
E. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung		
	18.374,00	0,00
	1.327.210.359,98	1.160.566.591,38

Passiva

	31.12.2023	31.12.2022
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital		
	72.514.938,00	72.514.938,00
II. Kapitalrücklage		
	176.573.426,91	176.573.426,91
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	5.125.000,00	5.125.000,00
2. Andere Gewinnrücklagen	57.218.380,36	57.218.380,36
	62.343.380,36	62.343.380,36
IV. Bilanzgewinn		
	181.998.768,70	142.248.998,61
	493.430.515,97	453.680.743,88
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	323.317.686,00	334.796.878,00
2. Sonstige Rückstellungen	57.420.451,55	76.176.658,23
	380.738.139,55	410.973.536,23
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	226.893.232,27	86.885.430,60
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	418.188,85	380.663,11
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.591.370,09	5.333.503,13
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	31.210.238,51	2.750,00
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	144.549.001,65	179.887.843,70
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	15.539.717,03	13.353.442,44
7. Sonstige Verbindlichkeiten	16.907.243,04	7.457.323,78
–davon aus Steuern EUR 9.086.179,18 (i. Vj. EUR 1.967.617,24)–		
–davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 182.949,18 (i. Vj. EUR 190.640,38)–		
	443.108.991,44	293.260.956,76
D. Rechnungsabgrenzungsposten		
	7.838.481,16	665.045,06
E. Passive latente Steuern		
	2.094.232,86	1.986.309,45
	1.327.210.359,98	1.160.566.591,38

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung der A-Sparte für die Zeit
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

	01.01.2023 - 31.12.2023		01.01.2022 - 31.12.2022	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		141.361.096,46		138.516.938,87
2. Erhöhung (i.Vj. Verminderung) des Bestands an unfertigen Leistungen		97.525,74		-71.425,77
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		530.376,68		601.191,43
4. Sonstige betriebliche Erträge --davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 49.016,74 (i. Vj. EUR 57.953,23)--		59.742.583,40		13.710.754,86
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	6.257.979,55		5.472.180,98	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.476.886,17	11.734.865,72	5.556.395,16	11.028.576,14
6. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	98.352.679,64		95.011.318,81	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung --davon für Altersversorgung EUR -131.858,26 (i. Vj. EUR -1.220.282,66)--	15.972.108,61	114.324.788,25	14.258.584,52	109.269.903,33
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		4.470.746,57		3.826.161,91
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen --davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 38.348,91 (i. Vj. EUR 61.416,80)--		62.255.491,21		63.756.639,58
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		15.501.215,36		39.544.306,31
10. Erträge aus Beteiligungen --davon aus verbundenen Unternehmen EUR 92.288.482,65 (i. Vj. EUR 61.887.318,35)--		98.041.664,59		65.495.865,87
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge --davon aus verbundenen Unternehmen EUR 25.990.676,84 (i. Vj. EUR 6.022.071,28)-- --davon Erträge aus der Abzinsung EUR 130.129,01 (i. Vj. EUR 0,00)--		27.241.625,62		6.264.397,51
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		1.375,78		6.424.202,02
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme		56.609.956,41		4.130.748,04
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen --davon an verbundene Unternehmen EUR 5.503.483,74 (i. Vj. EUR 379.200,55)-- --davon Aufwendungen aus der Aufzinsung EUR 4.648.329,14 (i. Vj. EUR 9.703.986,98)--		14.180.122,61		11.693.871,93
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag --davon Ertrag (i. Vj. Aufwand) aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 10.332.190,43 (i. Vj. EUR 16.934.576,18)--		-15.323.530,08		15.763.231,92
16. Ergebnis nach Steuern		94.262.271,38		38.168.694,21
17. Sonstige Steuern		126.297,79		125.944,23
18. Jahresüberschuss		94.135.973,59		38.042.749,98
19. Gewinnvortrag		87.862.795,11		104.206.248,63
20. Bilanzgewinn		181.998.768,70		142.248.998,61

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Bilanz der S-Sparte zum 31. Dezember 2023

Aktiva

	31.12.2023	31.12.2022
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
Finanzanlagen		
Anteile an verbundenen Unternehmen	86.257.986,66	86.257.986,66
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen gegen die HSV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg	11.842.175,93	12.813.435,87
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	89.280.372,15	90.845.450,25
3. Sonstige Vermögensgegenstände	205.597,22	0,00
103.658.886,12		
II. Guthaben bei Kreditinstituten	55.808.287,14	782.154,29
167.136.412,44		
C. Rechnungsabgrenzungsposten	986.982,96	1.068.902,02
D. Aktive latente Steuern	2.676.593,37	979.803,69
	257.057.975,43	192.747.732,78

Passiva

	31.12.2023	31.12.2022
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	2.704.500,00	2.704.500,00
II. Kapitalrücklage	506.206,26	506.206,26
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	205.000,00	205.000,00
2. Andere Gewinnrücklagen	1.527.353,86	1.322.353,86
1.527.353,86		
IV. Bilanzgewinn	49.375.246,15	44.387.417,31
54.113.306,27		
B. Rückstellungen	3.653.827,98	1.790.222,33
Steuerrückstellungen		
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	181.943.737,91	126.413.449,41
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.331.526,42	667.195,43
3. Sonstige Verbindlichkeiten	6.035.086,02	6.035.086,02
190.310.350,35		
133.115.730,86		
D. Passive latente Steuern	8.980.490,83	8.706.302,16
	257.057.975,43	192.747.732,78

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung der S-Sparte für die Zeit
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

	01.01.2023 - 31.12.2023		01.01.2022 - 31.12.2022	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Sonstige betriebliche Erträge		0,00		283,36
2. Sonstige betriebliche Aufwendungen		1.688.485,87		1.234.195,58
3. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		1.591.113,95		2.105.351,88
4. Erträge aus Beteiligungen		9.335.515,37		11.863.551,06
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 9.335.515,37 (i. Vj. EUR 11.863.551,06)--				
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		5.204.655,87		742.969,95
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 3.884.817,56 (i. Vj. EUR 742.969,95)--				
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		3.509.307,08		2.033.225,76
--davon an verbundene Unternehmen EUR 36.731,77 (i. Vj. EUR 2.102,83)--				
7. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		5.763,40		2.324.778,64
--davon Ertrag (i. Vj. Aufwand) aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 1.422.601,01 (i. Vj. EUR 562.300,31)--				
8. Ergebnis nach Steuern		10.927.728,84		9.119.956,27
9. Jahresüberschuss		10.927.728,84		9.119.956,27
10. Gewinnvortrag		38.447.517,31		35.277.461,04
11. Bilanzgewinn		49.375.246,15		44.397.417,31

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS*Prüfungsurteile*

Wir haben den Jahresabschluss der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich 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 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

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 und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) 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 europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. 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.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ❶ Bewertung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen
- ❷ Ansatz und Bewertung von Pensionsverpflichtungen
- ❸ Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- ❶ Sachverhalt und Problemstellung
- ❷ Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ❸ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

- ❶ **Bewertung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen**
 - ❶ Im Jahresabschluss der Gesellschaft werden unter dem Bilanzposten "Finanzanlagen“ Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen in Höhe von insgesamt € 516,6 Mio (32,7 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Die handelsrechtliche Bewertung von Anteilen an

verbundenen Unternehmen und Beteiligungen richtet sich nach den Anschaffungskosten und dem niedrigeren beizulegenden Wert. Zur Ermittlung des beizulegenden Werts wird – soweit vorhanden – der Marktpreis der jeweiligen Finanzanlage herangezogen. Darüber hinaus werden, sofern Indikationen für eine Wertminderung oder Wertaufholung vorliegen, die beizulegenden Werte der wesentlichen Anteile an verbundenen Unternehmen und wesentlichen Beteiligungen als Barwerte der erwarteten künftigen Zahlungsströme, die sich aus den von den gesetzlichen Vertretern erstellten Planungsrechnungen ergeben, mittels Discounted-Cash-Flow-Modellen ermittelt. Hierbei werden auch Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Einflussfaktoren berücksichtigt. Die Diskontierung erfolgt mittels der individuell ermittelten Kapitalkosten der jeweiligen Finanzanlage. Auf Basis der ermittelten Werte sowie weiterer Dokumentationen ergab sich für das Geschäftsjahr kein Abwertungsbedarf. Das Ergebnis dieser Bewertung ist in hohem Maße abhängig davon, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsströme einschätzen, sowie von den jeweils verwendeten Diskontierungszinssätzen und Wachstumsraten. Die Bewertung ist daher mit wesentlichen Unsicherheiten behaftet.

Vor diesem Hintergrund und aufgrund der hohen Komplexität der Bewertung und der wesentlichen Bedeutung für die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen der Gesellschaft zur Bewertung der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen nachvollzogen. Wir haben insbesondere beurteilt, ob die beizulegenden Werte der wesentlichen Anteile an verbundenen Unternehmen und der wesentlichen Beteiligungen sachgerecht mittels Discounted-Cash-Flow-Modellen unter Beachtung der relevanten Bewertungsstandards ermittelt wurden. Dabei haben wir uns unter anderem auf einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen sowie auf umfangreiche Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter zu den wesentlichen Werttreibern gestützt, die den erwarteten Zahlungsströmen zugrunde liegen. Mit der Kenntnis, dass bereits relativ geringe Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes wesentliche Auswirkungen auf die Höhe des auf diese Weise ermittelten Unternehmenswerts haben können, haben wir uns intensiv mit den bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parametern beschäftigt und das Berechnungsschema nachvollzogen. Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und zugrunde gelegten Bewertungsannahmen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen aus unserer Sicht insgesamt geeignet, um die Bewertung der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sachgerecht vorzunehmen.
- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sind im Anhang in der Anlage II enthalten.

② Ansatz und Bewertung von Pensionsverpflichtungen

- ① Im Jahresabschluss der Gesellschaft werden unter dem Bilanzposten „Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“ Pensionsrückstellungen in Höhe von € 323,3 Mio (20,5 % der Bilanzsumme) ausgewiesen, die sich aus dem handelsrechtlichen Erfüllungsbetrag der unmittelbaren Verpflichtungen aus den Pensionsplänen der Gesellschaft

zusammensetzen. Die Bewertung der Verpflichtungen erfolgt nach der Methode der laufenden Einmalprämien (Anwartschaftsbarwertmethode). Dabei sind insbesondere Annahmen über die langfristigen Gehalts- und Rententrends und die durchschnittliche Lebenserwartung zu treffen.

Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung, da der Ansatz und die Bewertung dieses insgesamt betragsmäßig bedeutsamen Postens in einem wesentlichen Maß auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft basieren.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem die eingeholten versicherungsmathematischen Gutachten und die fachliche Qualifikation der externen Gutachter gewürdigt. Ferner haben wir uns unter anderem mit den spezifischen Besonderheiten der versicherungsmathematischen Berechnungen befasst und das Mengengerüst, die versicherungsmathematischen Parameter sowie das den Bewertungen zugrundeliegende Bewertungsverfahren auf Angemessenheit überprüft. Darauf aufbauend haben wir unter anderem die Rückstellungsberechnung sowie die Darstellung in Bilanz und Anhang nachvollzogen.
- Auf Basis unserer Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen begründet und hinreichend dokumentiert sind.
- ③ Die Angaben zu den Pensionsverpflichtungen sind in Abschnitt 2. und 3. des Anhangs (Anlage II) enthalten.

③ Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen

- ① Im Zuge eines Effizienzprogramms zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit hat die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2020 Restrukturierungsmaßnahmen beschlossen und erstmalig aufwandswirksam erfasst. Daher werden im Jahresabschluss der Gesellschaft unter dem Bilanzposten „Sonstige Rückstellungen“ für diese Maßnahmen Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von € 17,7 Mio (1,1 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Im Rahmen dieses Effizienzprogramms sollen die Personalkosten dauerhaft gesenkt werden. Unter anderem soll in diesem Zusammenhang die Anzahl der Mitarbeiter reduziert werden. Die von der Gesellschaft angestrebte sozialverträgliche Umsetzung des Programms erfolgt mittels Altersteilzeitregelungen. Diese Altersteilzeitregelungen mit anteiliger Freistellung noch in der Aktivphase bilden die Grundlage für den angestrebten Stellenabbau der Gesellschaft. Die Dauer der Restrukturierungsmaßnahmen erstreckt sich über den Zeitraum 2020 bis 2026. Für ungewisse Verbindlichkeiten sind Rückstellungen nach § 249 Abs. 1 S. 1 HGB zu bilden. Hierfür muss insbesondere eine Außenverpflichtung vorliegen, die in der Vergangenheit rechtlich entstanden ist oder wirtschaftlich verursacht wurde, und es muss ernsthaft mit einer Inanspruchnahme gerechnet werden. Als Ergebnis einer Aktualisierung zu den umzusetzenden Maßnahmen sowie allgemeiner Änderungen der Anwartschaften kam es zu einer Auflösung von insgesamt € 17,2 Mio. Die Ursache hierfür liegt im Wesentlichen in der Verschiebung der Umsetzungszeitpunkte sowie derzeit erwarteten geringeren Auswirkungen auf Zentralfunktionen. Der Lösungsbetrag wurde in 2023 in den sonstigen betrieblichen Eträgen erfasst. Aus unserer Sicht war dieser Sachverhalt von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung, da die Bilanzierung von

Restrukturierungsrückstellungen in einem hohen Maße auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter beruht und diese einen bedeutsamen Einfluss auf die Bildung bzw. die Höhe gegebenenfalls zu bildender Rückstellungen haben.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir das Vorliegen der einzelnen Ansatzkriterien sowie die sachgerechte Bewertung der Restrukturierungsrückstellung beurteilt. Hierzu haben wir uns entsprechende Nachweise von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft vorlegen lassen und diese gewürdigt. Darüber hinaus haben wir die von der Gesellschaft durchgeführten Bewertungen der einzelnen Rückstellungsbestandteile in Bezug auf deren Eignung, Methodik und Nachvollziehbarkeit der Wertermittlung gewürdigt. Damit einhergehend haben wir uns ein Verständnis über die zugrunde liegenden Ausgangsdaten, Wertparameter und getroffenen Annahmen verschafft, diese kritisch gewürdigt und beurteilt, ob sie innerhalb einer vertretbaren Bandbreite liegen. Darüber hinaus haben wir die Ordnungsmäßigkeit der in die Berechnungen eingehenden Ausgangsdaten in Stichproben untersucht. Hierbei konnten wir uns davon überzeugen, dass dieser Sachverhalt sowie die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen für den Ansatz und die Bewertung der Restrukturierungsrückstellung hinreichend dokumentiert und begründet sind.

Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und -annahmen stimmen insgesamt mit unseren Erwartungen überein und liegen auch innerhalb von aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten.

- ③ Die Angaben zu den Restrukturierungsrückstellungen sind in Abschnitt 2. und 3. des Anhangs (Anlage II) unter den sonstigen Rückstellungen enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die in Abschnitt „Erklärung zur Unternehmensführung“ des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- die mit blauer oder grauer Klammer gekennzeichneten Teile der an verschiedenen Stellen des Lageberichts enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung zur Erfüllung der §§ 289b bis 289e HGB und der §§ 315b bis 315c HGB
- den Abschnitt „Erklärung zur Angemessenheit und Wirksamkeit der Governance-Systeme“ des Lageberichts

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

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

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichts-

angaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder

- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats 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 Aufsichtsrat 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 Irr-

tüchern 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 und der EU-APrVO 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.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Jahresabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei HHLA_JA_2023.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Jahresabschlusses und des Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätsmanagementsystem des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF- Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF- Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts ermöglichen.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU- APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 15. Juni 2023 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 29. September 2023 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2016 als Abschlussprüfer der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Ham-

burg, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

HINWEIS AUF EINEN SONSTIGEN SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Jahresabschluss und dem geprüften Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Jahresabschluss und Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB“ und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Marko Schipper.

Hamburg, den 14. März 2024

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Marko Schipper
Wirtschaftsprüfer

ppa. Sebastian Hoffmann
Wirtschaftsprüfer





20000005738310