

# Zusammengefasster Lagebericht

<b>Über diesen Bericht</b>	<b>27</b>	<b>Nichtfinanzielle Erklärung*</b>	<b>106</b>
<b>Grundlagen des Konzerns</b>	<b>29</b>	Nichtfinanzielle Berichterstattung	106
Konzernstruktur	29	Wesentlichkeitsanalyse	108
Geschäftstätigkeit*	30	Nachhaltigkeitsmanagement	112
Rechtliche Rahmenbedingungen	31	<b>Ökologie</b>	<b>112</b>
Markt und Wettbewerb	32	Klimawandel und Klimaschutz*	112
Geschäftspartner und Kunden	38	Wasserverbrauch	120
Beschaffung und Lieferantenmanagement	41	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	120
Innovation*	43	<b>EU-Taxonomie*</b>	<b>123</b>
<b>Strategie und Steuerung</b>	<b>49</b>	Rahmen und Anwendung der EU-Taxonomie	123
Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie*	49	Analyse der Wirtschaftsaktivitäten der HHLA	124
Steuerung und Wertmanagement	53	Erhebung der Kennzahlen nach EU-Taxonomie	129
<b>Wirtschaftsbericht</b>	<b>56</b>	Ergebnis der Bewertungen nach EU-Taxonomie	134
Wirtschaftliches Umfeld	56	<b>Soziales</b>	<b>138</b>
Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf	60	Arbeitswelt*	138
Hinweise zur Berichterstattung	62	Arbeits- und Gesundheitsschutz*	150
Ertragslage	63	Gesellschaftliches Engagement	151
Finanz- und Vermögenslage	66	<b>Corporate Governance</b>	<b>154</b>
Segmententwicklung	73	Geschäftsethik und Integrität*	154
Nachtragsbericht	77	Erklärung zur Unternehmensführung	161
Erläuterungen zur HHLA AG	78	Übernahmerechtliche Angaben	181
<b>Risiken, Chancen und Prognose</b>	<b>83</b>	Erklärung des Vorstands	186
Risiko- und Chancenmanagement	83		
Gesamtdarstellung der Risiken und Chancen	89		
Risiken und Chancen	90		
Prognosebericht	100		

\* Bestandteil der nichtfinanziellen Erklärung

# Über diesen Bericht

Der Geschäftsbericht der HHLA wird jährlich veröffentlicht, zuletzt am 21. März 2024. 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 2024 (1. Januar bis 31. Dezember 2024). 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 hafenumschlagspezifischen 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 39 inländischen und 35 ausländischen **Tochtergesellschaften und Beteiligungen** betrieben. Im Geschäftsjahr 2024 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 Hafenlogistik<sup>1</sup>

Börsennotierte A-Aktien

SEGMENT  
**Container**

SEGMENT  
**Intermodal**

SEGMENT  
**Logistik**

### Aktionärsstruktur

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

davon **72.514.938 A-Aktien**

– börsennotiert –



#### Streubesitz

■ 4.474.687 A-Aktien

#### SAS Shipping Agencies Services Sàrl

37.224 A-Aktien  
(entspricht 0,05 %)

#### Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE

■ 68.003.027 A-Aktien

### TEILKONZERN Immobilien

Nicht börsennotierte S-Aktien

SEGMENT  
**Immobilien**

davon **2.704.500 S-Aktien**

– nicht börsennotiert –



#### Freie und Hansestadt Hamburg

■ 2.704.500 S-Aktien

<sup>1</sup> 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. dessen 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-Töchter METRANS und die Roland Spedition 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 Hafendrand. Dazu zählt auch die Hamburger Speicherstadt. Das größte historische Lagerhausquartier der Welt zählt zum UNESCO-Welterbe. Auf rund 268 Tsd. Quadratmetern bietet die HHLA Gewerbeflächen in zentraler Lage an. Weitere Objekte mit rund 53 Tsd. Quadratmetern werden am Fischmarkt in 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 Hafenterrassen 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 Hafenterrassen langfristig von der HPA gemietet. Die Mietverträge basieren größtenteils auf den allgemeinen Geschäftsbedingungen für Hafenterrassen (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. auf Planfeststellungsbeschlüssen. Die Konzerngesellschaften der HHLA sind teilweise strengen regulatorischen Anforderungen unterworfen, insbesondere Vorschriften zu Umschlag, Lagerung und Transport umweltgefährdender Stoffe und gefährlicher Güter, Vorschriften zu technischer Sicherheit, zum Arbeitsschutz und zur Arbeitssicherheit sowie Regelungen zum Schutz der Umwelt.

Die Anforderungen an die Sicherheit 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 (Richtlinie 2012/34/EU) und die EU-Richtlinie über Eisenbahnsicherheit (Richtlinie 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 Allgemeine 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 2024 war die Entwicklung des HHLA-Konzerns jedoch beeinflusst von der anhaltenden Konjunkturschwäche in Deutschland, dem militärischen Konflikt im Nahen Osten mit seinen Auswirkungen auf die Seewege sowie dem Krieg in der Ukraine. [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 die MSC, das Unternehmen zukünftig gemeinschaftlich über die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE (PoH) zu führen und zu entwickeln. Ein zentraler Bestandteil dieser Partnerschaft bleibt die Neutralität des Geschäftsmodells der HHLA.

Im Laufe des Jahres haben sich die HHLA, die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, die PoH und die MSC-Tochter SAS Shipping Agencies S.à.r.l. (SAS) auf den Inhalt einer Zusammenschlussvereinbarung (sog. Business Combination Agreement) geeinigt, die das gemeinsame Verständnis über wesentliche Bereiche der langfristigen Weiterentwicklung der HHLA darlegt und wesentliche Zusagen an die HHLA enthält. Mitte November 2024 waren alle Vollzugsbedingungen für das freiwillige öffentliche Übernahmeangebot erfüllt. Ende November wurde die Transaktion abgeschlossen und sämtliche A-Aktien der HGV und SAS in die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE eingebracht. [Wesentliche Ereignisse](#)

## Segment Container

### Wettbewerbsfaktoren

Neben der geografischen Lage und der Hinterlandanbindung eines Hafens wirkt sich die **seeseitige 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, Fahrplentreue, 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, sogenannten **Feederverkehren**, 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 Feederverkehre 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.



## Containerumschlag in den Nordrange-Häfen

Umschlagvolumen und Marktanteile 1–9 | 2024

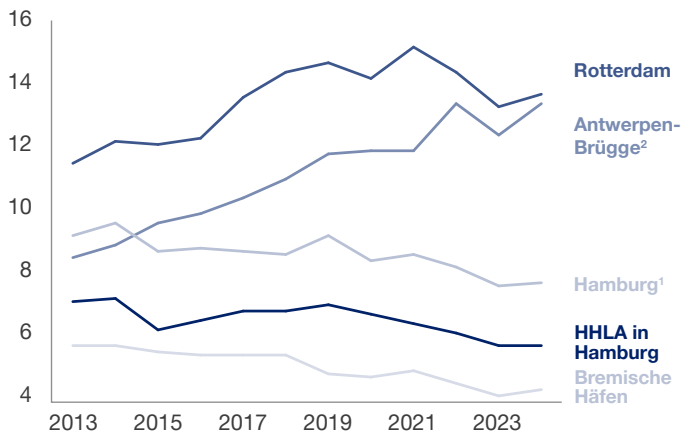


Quelle: Port Authorities / Marktanteile eigene Berechnung

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 7,8 Mio. TEU rangiert Hamburg 2024 unter den weltweiten Häfen voraussichtlich auf Platz 23 und ist damit weiterhin der **drittgrößte europäische Containerhafen** nach Rotterdam und Antwerpen-Brügge. Im Hamburger Hafen steht die HHLA insbesondere bei den Überseediensten 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 Geschäftsjahr 2024 blieb die HHLA **das größte Containerumschlagunternehmen im Hamburger Hafen** mit geringfügigen Marktanteilsverlusten auf 74,8 % (im Vorjahr: 75,6 %). Bedeutendste Fahrtgebiete waren Asien, Nordamerika, Skandinavien und der baltische Raum sowie die übrigen innereuropäischen Verkehre.

## Containerumschlag in den Nordrange-Häfen

in Mio. TEU



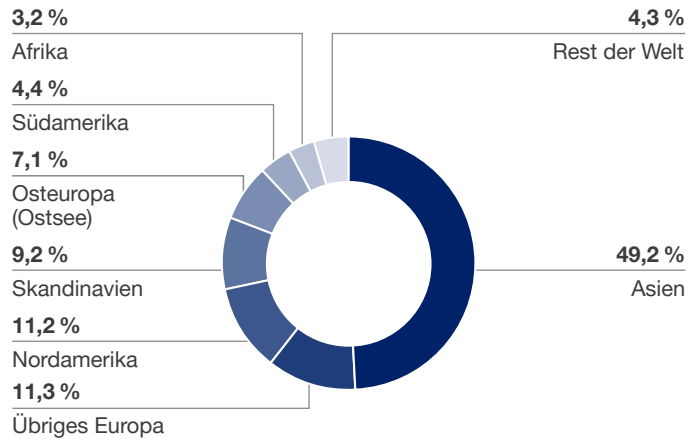
Quelle: Port Authorities;

1 inkl. HHLA

2 inkl. Zeebrügge seit 2022

## Containerumschlag nach Fahrtgebieten

im Hamburger Hafen 2024



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. In den vergangenen beiden Jahren 2022 und 2023 ist der Containerumschlag im Port of Gdansk, bedingt durch den Ukraine-Krieg und allgemeine wirtschaftliche Rahmenbedingungen im europäischen Raum, rückläufig. In den ersten drei Quartalen 2024 konnten jedoch wieder deutliche Mengengewinne verzeichnet werden. Der Hafen Danzig stellt eine ernstzunehmende Konkurrenz in diesem Verbundsystem dar. Der Ausbau des Hafenstandortes und insbesondere des Baltic Hub Terminals schreitet weiter voran.

Seit 2018 betreibt die HHLA mit HHLA TK Estonia im Hafen Muuga in der Nähe von Tallinn einen 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. Auch im Geschäftsjahr 2024 laufen zwei Containerdienste regelmäßig das Terminal an, die Häfen innerhalb des Mittelmeerraums miteinander verbinden.

Der am **Schwarzen Meer** befindliche Container Terminal Odessa (CTO) ist der 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 auf behördliche Anweisung hin zum Erliegen. Lediglich die partielle Teilbeladung von Getreideschiffen im Rahmen der internationalen Abmachungen war möglich. Im dritten Quartal 2024 konnte der wasserseitige Umschlag jedoch wieder aufgenommen werden. 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 Fahrplanteue 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 (via Lokomotiven). All dies ist erforderlich, um Direktzüge mit hoher Abfahrtsfrequenz und Fahrplanteue 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 Realisierungs-Know-how ist auf einen Ausgleich von marktorientierten Mieterbedürfnissen sowie denkmalgerechtem Umgang mit als Welterbe geschützter Bausubstanz ausgerichtet. Dabei stehen diese Gewerbeflächen 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 Servicepektrum 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 Hafensstandort 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). Am HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) hält COSCO SHIPPING Ports Limited (CSP) seit 2023 in Höhe von 24,9 %. Eine weitere Reederbeteiligung gibt es am Multifunktionsterminal Unikai, das dem Segment Logistik zugeordnet ist. Dort ist die Grimaldi-Gruppe mit 49 % beteiligt.

Im November 2024 haben die Freie und Hansestadt Hamburg und die MSC Group die gemeinsame Beteiligung an der HHLA über die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE zum formalen Abschluss gebracht. Gemäß dieser Vereinbarung wird die Stadt Hamburg über die HGV künftig einen Anteil von 50,1 % und die MSC Mediterranean Shipping Company Holding SA mittelbar über die SAS Shipping Agencies Services S.à.r.l. einen Anteil von bis zu 49,9 % halten. Die Neutralität des Geschäftsmodells der HHLA ist weiterhin in einem

Business Combination Agreement abgesichert und damit die Gleichbehandlung der Kunden des HHLA-Konzerns sichergestellt. [Wesentliche Ereignisse](#)

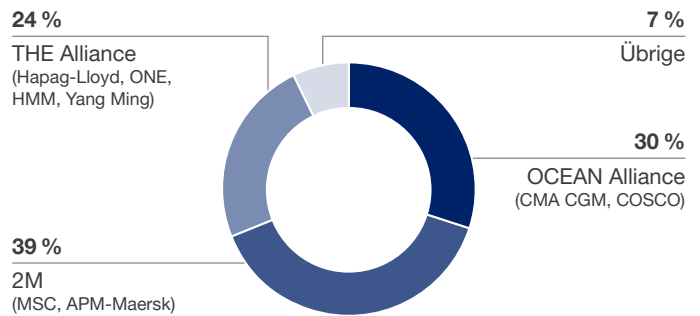
Im Segment Container dominierten im Berichtsjahr als Kunden weiterhin die drei großen **Schiff-fahrtlinienallianzen** OCEAN Alliance, 2M und THE Alliance den Markt der Ost-West-Verkehre. Nachdem allerdings sowohl die 2M-Kooperation eingestellt wurde als auch Hapag-Lloyd die THE Alliance verlassen hat, ergeben sich für 2025 neue Konstellationen.

Während die Reedereien Maersk und Hapag-Lloyd zusammenarbeiten und gemeinsam als „Gemini Cooperation“ auftreten, bilden die verbleibenden Mitglieder von THE Alliance – ONE, HMM und Yang Ming – die neue „Premier Alliance“. Beide Kooperationen sind im Februar 2025 gestartet. MSC beabsichtigt ihr Netzwerk allein zu betreiben. Jedoch wurde mit der Premier Alliance eine Vereinbarung über den Austausch von Slots für bestimmte Dienste geschlossen. Diese Vereinbarung ist mit dem Beginn des neuen Netzwerks der Premier Alliance gestartet. Unverändert bleibt lediglich die OCEAN Alliance, die im Februar 2024 ihren Vertrag, der ursprünglich eine Laufzeit bis 2027 hatte, vorzeitig um weitere 5 Jahre bis 2032 verlängert hat.

Bereits in der Vergangenheit haben sich Reedereien zu unterschiedlichen Allianzen zusammengeschlossen. Die HHLA weiß dementsprechend mit dieser Entwicklung umzugehen und wird auch in Zukunft alle drei Allianzen sowie MSC an den HHLA-Containerterminals abfertigen.

## Kapazitätsanteil nach Allianzen

Fernost-Europa zum 31.12.2024



Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2025

## Top-10-Containerreedereien nach Transportkapazität

	Reederei	Allianz	Tsd. TEU
1.	MSC	2M	6.304
2.	APM-Maersk	2M	4.415
3.	CMA CGM Group	OCEAN Alliance	3.832
4.	COSCO Group (inkl. OOCL)	OCEAN Alliance	3.319
5.	Hapag-Lloyd	THE Alliance	2.331
6.	ONE	THE Alliance	1.963
7.	Evergreen Line	OCEAN Alliance	1.759
8.	HMM (Hyundai Merchant Marine)	THE Alliance	906
9.	ZIM	-	780
10.	Yang Ming	THE Alliance	706

Quelle: Alphaliner Monthly Monitor; Januar 2025

Die **Neubestellungen von Schiffen** bewegten sich im Berichtsjahr deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Bereits bis Ende November 2024 wurden 3,8 Mio. TEU neue Schiffs-kapazität bestellt, mehr als doppelt so viel wie im Jahr davor. Damit ist 2024 das zweit-höchste Jahr für Neubestellungen nach 2021. Ein Großteil dieser Bestellungen wurde mit Dual-Fuel-Spezifizierungen aufgegeben. Das gesamte Orderbuch für Containerschiffe umfasst derzeit knapp 8,0 Mio. TEU, davon sind etwas über die Hälfte Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 15.200 TEU, die größtenteils im Fernost-Nordeuropa-Verkehr einge-setzt werden.

Auch im **Segment Intermodal** sind Reedereien und Spediteure die Hauptkunden. Als einer der führenden Anbieter von intermodalen Transporten agieren die HHLA-Bahntochter METRANS zusammen mit der Roland Spedition 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 interna-tionalen Betreibern von Häfen und anderen Logistikzentren (im Bereich Hafenberatung).

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

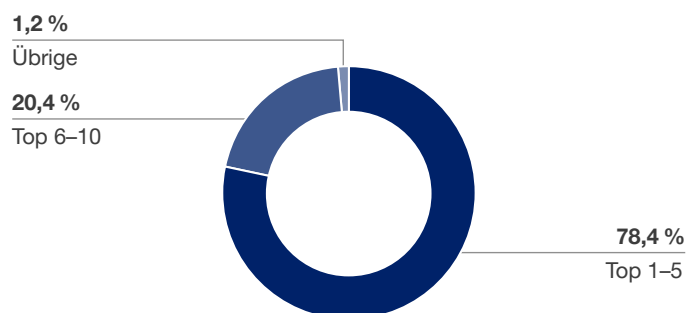
## Vertriebsaktivitäten

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 2024 auf 78,4 % (im Vorjahr: 75,2 %). Der Umsatzan-teil der zehn wichtigsten Kunden an den Hamburger Terminals erhöhte sich auf 98,8 % (im Vorjahr: 95,7 %). 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 Rahmen-verträge ab, in denen sowohl das Leistungsspektrum als auch die Entgelte fixiert werden.

## Umsatzverteilung nach Kunden

an den Hamburger Containerterminals 2024



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.

Für internationale Beteiligungen, die der HHLA International GmbH zugeordnet sind, übernimmt der Einkauf ebenfalls die Steuerung bei Beschaffungen von Großgeräten, so dass das Lieferantenmanagement für die strategischen Lieferanten effizient und zentral organisiert ist.

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 Innovation, 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.



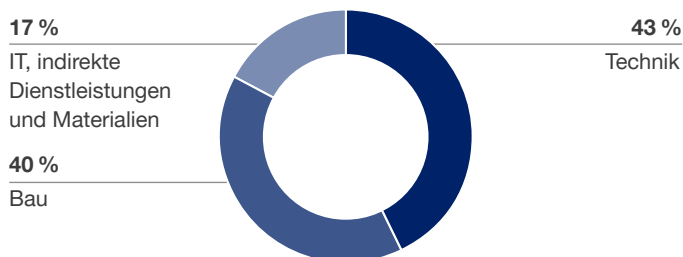
## Warengruppen und Volumen

Im Jahr 2024 verteilte sich das verantwortete **Beschaffungsvolumen** des HHLA-Konzerns in Höhe von rund 436,7 Mio. € (im Vorjahr: 332 Mio. €) auf die genannten Gruppen. Der Anteil an Investitionen lag in den vergangenen drei Jahren deutlich über dem Schnitt der Vorjahre, weshalb das Beschaffungsvolumen weiter hoch ist. Das Portfolio umfasst ein breites Spektrum, das in drei Hauptwarengruppen eingeteilt wird. Dies sind die Bereiche technischer Einkauf, Baueinkauf sowie Informations-

technologie (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 2024: 436,7 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 und ist auch auf der Internetseite der HHLA verfügbar. [HHLA-Lieferantenkodex](#) Die Einhaltung der HHLA-Nachhaltigkeitsstandards ist ein entscheidender Faktor zur Risikominimierung.

Im Berichtsjahr wurden knapp 95,9 % des Beschaffungsvolumens bei Lieferanten platziert, die sich zur Einhaltung der Regelungen verpflichtet bzw. gleichwertige Regelungen etabliert haben.

Ein weiterer 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.

Insgesamt verteilte sich im Berichtszeitraum das Beschaffungsvolumen auf **1.984 aktive Lieferanten**. Rund 34,6 % des beauftragten Volumens wurden bei Lieferanten platziert, die direkt aus Hamburg stammen. Rund 71,5 % 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 2024 gehörte im technischen Einkauf die Hälfte der Lieferanten mit den höchsten Beschaffungsvolumen zu internationalen Konzernen, die dort 75,2 % des Volumens ausmachten. Grundsätzlich ist die Lieferantenstruktur stark abhängig vom jeweiligen Bedarf.

## Operative und strategische Schwerpunkte

Aufgrund der anhaltenden geopolitischen Spannungen und damit verbundenen Risiken für die Lieferkette, standen im Berichtsjahr die Themen Lieferanten- und Risikomanagement erneut im Fokus der strategischen Ausrichtung. Der Einkauf ergriff umfassende Maßnahmen, um diese Prozesse weiter zu optimieren und so den Anforderungen eines verantwortungsvollen Beschaffungsmanagements gerecht zu werden. Ein zentrales Element ist die Umsetzung der entwickelten Digitalisierungsstrategie, um die Management- und Prüfungsprozesse in diesem Bereich zu unterstützen.

Neben der Notwendigkeit, Lieferketten resilienter zu gestalten, ist ein weiterer Aspekt, verstärkt die Vereinbarkeit von Ökonomie, Ökologie und Sozialem zu berücksichtigen. Dies geschieht vor dem Hintergrund, die internen Prozesse entsprechend weiterzuentwickeln, den Anforderungen des Lieferketten-Sorgfaltspflichtgesetzes (LkSG) gerecht zu werden oder in Vorbereitung auf die Umsetzung der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).

Die kontinuierliche Verbesserung der Einkaufs- und Beschaffungsprozesse bleibt ein zentraler Bestandteil der Bereichsstrategie. Hierzu zählt beispielsweise die Digitalisierung operativer Prozesse, um den Aufwand wiederkehrender Aktivitäten zu minimieren und strategische Abläufe optimal zu unterstützen. Im Jahr 2024 wurde hierfür ein Release-Wechsel des bestehenden Katalogsystems abgeschlossen, so dass die Automatisierungsquote weiter auf einem hohen Niveau liegt. So wurden im Berichtszeitraum 64,1 % aller Einkaufsprozesse vollautomatisiert abgewickelt (im Vorjahr: 64,5 %).

## 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 Logistikkösungen 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 angelegtes umfassendes Programm zur Steigerung der Effizienz der 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 stringenter 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 Mitarbeiterereinsatzplanung 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. Die Grundlage dafür bildet ein zwischen der HHLA und der Gewerkschaft ver.di Ende Januar 2025 abgeschlossener Sozial- und Veränderungstarifvertrag.

## 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 CO<sub>2</sub>-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 die 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, heyport und passify. Darüber hinaus ist HHLA Next seit dem Geschäftsjahr 2023 an der FERNRIDE GmbH beteiligt.

### **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 konnte ihr Know-how in die Etablierung einer Drohnen-Transport-Airline einbringen. Wichtige Zertifizierungen, wie die ISO 9001, konnten im Geschäftsjahr erneut positiv abgeschlossen werden.

### **heyport: digitale Planungsplattform für den Schiffsanlauf im Hafen**

Die im Januar 2024 ausgegründete Plattform heyport bringt Terminals, Reeder, Agenten und weitere Akteure im Hafenumfeld an einem digitalen Planungstisch zusammen. Eine einfache Abstimmung zu Liegeplätzen über ein skalierbares Netzwerk reduziert zudem die erforderliche Planungszeit aller Beteiligten deutlich. Mehr als 5.000 Schiffsanläufe von Container-, RoRo- und Bulk-Terminals wurden bisher über heyport abgestimmt und geplant.

### **passify: Lösung zur Digitalisierung von Abfertigungsprozessen**

Das 2024 ausgegründete Unternehmen verändert die Lkw-Abfertigung durch die Digitalisierung und Automatisierung von Abfertigungsprozessen an Terminals mithilfe einer Smartphone-App und einer integrierten Terminalsoftware. Diese Produkte ermöglichen Lkw-Fahrern oder Betreibern von Logistikstandorten, wie zum Beispiel Containerterminals, die vollständige Automatisierung der Abfertigungsprozesse. Über passify können sich Lkw-Fahrer authentifizieren 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. Passify ist bereits auf den Terminals der HHLA in Hamburg im Einsatz und hat dort bereits über 200 Tsd. Lkw abgefertigt. Das Start-up hat seine Software im Berichtsjahr darüber hinaus bei seinem ersten Kunden außerhalb der HHLA in Rumänien in Betrieb genommen.

## 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 und europaweite Bestrebungen zur Dekarbonisierung des Schwerlastverkehrs als eines der Hauptverursacher von Treibhausgasemissionen sowie 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. Im Anschluss daran hat das Sicherheitskonzept von FERNRIDE für autonome Terminalzugmaschinen 2024 die Bewertung durch das internationale Prüf- und Zertifizierungsunternehmen TÜV SÜD bestanden.

## 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
<b>TEDIMO – Testfeld für Digitale MOdalmix-Optimierung</b>	Errichtung einer hybriden Lakehouse-Dateninfrastruktur als digitales Testfeld, die innovative Cloud-Technologien mit stabilen, physisch gesicherten Infrastrukturen in deutschen Rechenzentren kombiniert.		DigiTest <sup>1</sup>	11/2024 – 10/2026
<b>PROCON-5G</b>	Port Remote Operations and Container Network with 5G – Erprobungsräume für hafennahe Automatisierung in einem 5G-Campusnetz		DigiTest <sup>1</sup>	12/2024 – 05/2026
<b>KILOG Künstliche Intelligenz für Logistiko Optimierung in deutschen Häfen</b>	Einsatz von KI-Prognosemodellen und Large Language Models (LLMs), um die Effizienz und Nachhaltigkeit der terminalseitigen Prozesse im Containerhafen zu verbessern.	Fraunhofer Gesellschaft e.V.	IHATEC <sup>2</sup>	01.03.2025 – 28.02.2027
<b>Pin-Handling-mR (mobile Robotik)</b>	Entwicklung eines automatisierten Pin-Handlings für Containertragwagen mit Hilfe einer mobilen Robotik	Fraunhofer Gesellschaft e.V.	IHATEC <sup>2</sup>	10/2022 – 03/2025
<b>PortSkill 4.0</b>	Analyse und Erforschung der für die Hafendarbeit zukünftig notwendigen Kompetenzen und Qualifikationen zur Entwicklung innovativer Lernkonzepte und -umgebungen sowie neue Aus- und Weiterbildungsangebote	ma-co maritimes kompetenz-centrum GmbH	IHATEC <sup>2</sup>	12/2021 – 11/2025

<sup>1</sup> Förderprogramm für die Errichtung von digitalen Testfeldern zur Erprobung von Hafeninnovationen, gefördert durch das BMDV

<sup>2</sup> Förderprogramm für Innovative Hafentechnologien (IHATEC), gefördert durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

## Projektübersicht: Segment Intermodal<sup>1</sup>

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

<sup>1</sup> 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
<b>AKIDU</b>	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 <sup>1</sup>	03/2022 – 12/2024
<b>HafenplanZen</b>	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 <sup>1</sup>	11/2022 – 04/2025
<b>Rymax-One Quantum Optimizer</b>	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

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

## Projektübersicht: Holding und Immobilien

Projekt	Projektziel	Partner	Förderung	Projektlaufzeit
<b>Klimaneutralität in denkmalgeschützten Gebäuden</b>	Forschungsprojekt zur Erzeugung, Speicherung und Nutzung der für den Immobilienbetrieb notwendigen Energie	Universität Stuttgart, HafenCity Universität Hamburg (BIMLab), Universität Aachen	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)	10/2021 – 12/2024
<b>TransHyDE Teilprojekte „Mukran“ auf Rügen und „Helgoland“</b>	Entwicklung eines Ansatzes für die Erzeugung, den Transport und die Nutzung von Wasserstoff; Prüfung der Möglichkeiten hinsichtlich des Transports von Wasserstoff in Hochdruckbehältern sowie des Trägermediums LOHC (Liquid Organic Hydrogen Carriers) und Flüssigwasserstoff	85 Partner aus Wissenschaft und Industrie	Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)	

# Strategie und Steuerung

## Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist ein europäischer Logistikkonzern. Unternehmensziel ist es, gemeinsam mit Kunden und Partnern die Logistik resilienter, effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Dazu verknüpft die HHLA 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.

Dabei wahrt die HHLA die Neutralität ihres Geschäftsmodells und garantiert allen Kunden den diskriminierungsfreien Zugang zu all ihren Dienstleistungen.

Der Vorstand der HHLA wird den laufenden Transformationsprozess fortschreiben. In diesem Zusammenhang wurde im Berichtsjahr 2024 der Markenclaim „HHLA – The Power of Networks“ eingeführt.

## 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 nimmt eine relevante Rolle entlang der Knotenpunkte und Verbindungslinien des Logistiknetzwerkes in Europa und darüber hinaus ein. Mit der Beteiligung an der Roland Spedition GmbH, einem in Schwechat, Österreich, ansässigen Logistikunternehmen, stärkt die HHLA ihre Präsenz in einer strategisch wichtigen Region Mitteleuropas. 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 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.

## Das europäische Logistiknetz der HHLA



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.

## Nachhaltigkeit als integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie

Die HHLA versteht sich als Vorreiter bei der Transformation der Logistikbranche hin zu einem emissionsarmen Betrieb. Entsprechend 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.

### Nachhaltigkeitsstrategie „Balanced Logistics“

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

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.

## Unternehmenssteuerung 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 2024 wurden an diesem System keine Änderungen vorgenommen.

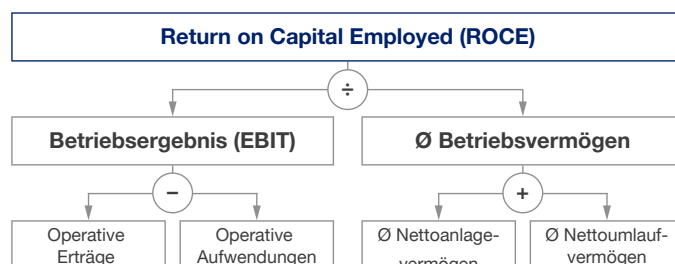
### Finanzielle Steuerungsgrößen

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.

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 2024 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.

### Wertmanagement

ROCE – Bestimmungsgrößen und Einflussfaktoren



Im Geschäftsjahr 2024 verzeichnete der HHLA-Konzern trotz der weiterhin angespannten konjunkturellen Lage ein positives EBIT in Höhe von 134,3 Mio. € (im Vorjahr: 109,4 Mio. €). Gegenüber dem Vorjahr betrug der EBIT-Anstieg 22,7 %. [Ertragslage](#)

Das durchschnittliche Betriebsvermögen stieg im Berichtszeitraum um 5,4 % auf 2.488,8 Mio. € (im Vorjahr: 2.361,2 Mio. €). [Vermögens- und Finanzlage](#)

Mit 5,4 % (im Vorjahr: 4,6 %) erreichte die Rendite auf das eingesetzte Kapital den langfristigen Verzinsungsanspruch von 8,5 % nicht. Daraus resultierte im Geschäftsjahr 2024 ein negativer Wertbeitrag in Höhe von 77,2 Mio. € (im Vorjahr: - 91,3 Mio. €).

## Wertbeitrag

in Mio. €	2024	2023	Veränderung
Operative Erträge	1.678,9	1.527,5	9,9 %
Operative Aufwendungen	- 1.544,6	- 1.418,1	8,9 %
EBIT	134,3	109,4	22,7 %
Ø Nettoanlagevermögen	2.399,7	2.254,1	6,5 %
Ø Nettoumlaufvermögen	89,1	107,1	- 16,8 %
Ø Betriebsvermögen	2.488,8	2.361,2	5,4 %
ROCE in %	5,4	4,6	0,8 PP
Kapitalkosten vor Steuern <sup>1</sup> in %	8,5	8,5	0,0 PP
Kapitalkosten vor Steuern	211,5	200,7	5,4 %
Wertbeitrag in %	- 3,1	- 3,9	0,8 PP
Wertbeitrag	- 77,2	- 91,3	- 15,4 %

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 CO<sub>2</sub>e-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
<b>Klimafreundliche Logistikketten</b>	<b>Containertransport (in TEU)</b> Bei der klimafreundlichen Gestaltung der Logistikketten spielt der Hinterlandtransport eine zentrale Rolle. Die Steigerung der transportierten Mengen leistet dazu einen wesentlichen Beitrag. <a href="#">Klimafreundliche Logistikketten Segment Intermodal</a>	Steigerung der schienengebundenen Transportmenge auf 2 Mio. TEU bis 2030	Ausbau der Intermodalaktivitäten
<b>Klimaschutz und Energieeffizienz</b>	<b>Absolute CO<sub>2</sub>e-Emissionen<sup>1</sup></b> <a href="#">Emissionen</a>	<a href="#">Emissionen</a>	Um die CO <sub>2</sub> 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.
<b>Arbeitswelt</b>	<b>Beschäftigte (Kopfzahl)</b> <a href="#">Personalbestand und -struktur</a>	Sicherung der konzernweiten Beschäftigtenzahl	Ausbau und gezielte Erschließung von Wachstumsmöglichkeiten im Intermodalgeschäft sowie die Erschließung von Wachstumspotenzialen in neuen digitalen Geschäftsmodellen

<sup>1</sup> Im Berichtsjahr 2022 wurde auf die Berechnung von CO<sub>2</sub>-Äquivalenten (CO<sub>2</sub>e) umgestellt, so dass neben der Klimawirkung von reinen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die Klimawirkung von weiteren Treibhausgasen (wie beispielsweise N<sub>2</sub>O) in der Erhebung Berücksichtigung findet.

# Wirtschaftsbericht

## Wirtschaftliches Umfeld

### Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

#### Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2024	2023
<b>Welt</b>	<b>3,2</b>	<b>3,3</b>
<b>Fortgeschrittene Volkswirtschaften</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>
USA	2,8	2,9
Euroraum	0,8	0,4
Deutschland	- 0,2	- 0,3
Italien	0,6	0,7
<b>Aufstrebende Volkswirtschaften (Schwellen- und Entwicklungsländer)</b>	<b>4,2</b>	<b>4,4</b>
Aufstrebende asiatische Volkswirtschaften	5,2	5,7
China	4,8	5,2
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	3,2	3,3
Russland	3,8	3,6
<b>Welthandel</b>	<b>3,4</b>	<b>0,7</b>

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF); Januar 2025

Laut der Veröffentlichung des Internationalen Währungsfonds (IWF) zeigte die **Weltwirtschaft** im Jahr 2024 eine moderate, aber stabile Entwicklung. Nachdem die weltweite Konjunktur im Frühjahr an Dynamik verloren hatte, wuchs die globale Wirtschaftsleistung im Jahresverlauf nur leicht stärker als erwartet. Für das dritte Quartal geht der IWF von einer um 0,1 Prozentpunkte schwächeren Entwicklung des weltweiten Wirtschaftswachstums aus als noch im Oktober 2024 angenommen. Dies ist vor allem auf schwächer als erwartete Wirtschaftsdaten in einigen asiatischen und europäischen Ländern zurückzuführen. Für das Gesamtjahr 2024 wird mit einem im historischen Vergleich unterdurchschnittlichen Weltwirtschaftswachstum von 3,2 % gerechnet.

Der **Welthandel** verzeichnete ebenfalls eine moderate Entwicklung. Drohende Handelsbeschränkungen und zunehmende geopolitische Unsicherheiten auf der einen Seite sowie ein weltweiter Rückgang der Inflationsraten gepaart mit einer langsamen wirtschaftlichen Erholung in mehreren Regionen; auf der anderen Seite, beeinflussten das Wachstum des internationalen Handels. Der IWF sieht weiterhin Herausforderungen für viele Volkswirtschaften, insbesondere mit Blick auf Inflation, Zinsen und Lieferkette. Dennoch gab es in einigen Bereichen auch moderate Wachstumsimpulse, insbesondere aus den Schwellenländern und den USA.

Die konjunkturelle Entwicklung in den **fortgeschrittenen Volkswirtschaften** war uneinheitlich. Die gesamtwirtschaftliche Leistung der Industrieländer stieg im Jahr 2024 um 1,7 %. Während die US-amerikanische Wirtschaft durch einen starken privaten Konsum kräftig um 2,8 % expandierte, wurde das Wachstum in der Eurozone weiterhin durch die Schwäche des verarbeitenden Gewerbes und der Warenexporte gebremst, wobei Deutschland hinter den anderen Ländern der Währungsunion zurückblieb. Der IWF geht davon aus, dass das Bruttoinlandsprodukt (BIP) des Euroraums 2024 nur um 0,8 % zugenommen hat.

Auch in den **aufstrebenden Volkswirtschaften** gab es große Unterschiede in der konjunkturellen Dynamik. Nach Einschätzung des IWF betrug das Wirtschaftswachstum 2024 insgesamt 4,2 %. In China lag das Wachstum im Jahresvergleich unter den Erwartungen. Das schneller als erwartete Wachstum der Nettoexporte konnte die unerwartet schnelle Verlangsamung des Konsums nur teilweise ausgleichen, da sich die Stabilisierung des Immobilienmarktes verzögerte und das Verbrauchervertrauen weiterhin gering war. Nach Einschätzung des IWF, expandierte die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt im Jahr 2024 um 4,8 %.

Die Konjunktur in **Russland** beschleunigte sich stärker als erwartet. Laut aktueller Einschätzung des IWF wuchs das russische BIP um 3,8 %, 0,2 Prozentpunkte über der Prognose vom Oktober 2024. Besonders die steigenden Staatsausgaben für die Kriegsmaschinerie gaben der Wirtschaft trotz westlicher Sanktionen starke Impulse. Für die **Ukraine** erwartete der IWF in seiner Prognose vom Oktober 2024 nach einem starken Wirtschaftswachstum von 5,3 % im Jahr 2023, eine spürbar langsamere Wachstumsdynamik im abgelaufenen Jahr mit einem Zuwachs von 3,0 %. Die estnische Volkswirtschaft in **Estland** wird hingegen nach Einschätzung der Experten um 0,9 % schrumpfen (IWF, Oktober 2024).

In **Deutschland** schrumpfte die Wirtschaft 2024, wie bereits im Jahr zuvor. Die Konjunkturschwäche war u. a. auf hohe Energiepreise zurückzuführen, die die Industrieproduktion belasteten. Zudem litt Deutschland als Exportnation unter der schwachen globalen Nachfrage. Eine veraltete Infrastruktur und eine stagnierende Bauwirtschaft bremsten die deutsche Wirtschaft zusätzlich. Nach Einschätzung des IWF ging die wirtschaftliche Leistung der größten Volkswirtschaft Europas im Gesamtjahr um 0,2 % zurück.



## Branchenumfeld

### Entwicklung des Containerumschlags nach Fahrtgebieten

in %	2024	2023
Welt	6,1	0,3
Asien insgesamt	5,9	2,6
China	5,6	3,7
Europa insgesamt	5,9	- 3,4
Nordwesteuropa	5,8	- 7,4
Skandinavien und baltischer Raum	6,5	- 2,0
Westliches Mittelmeer	9,9	- 4,6
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	2,8	4,2

Quelle: Drewry Maritime Research; Dezember 2024

Das Wachstum des **weltweiten Containerumschlags** übertraf in jedem der drei Quartale 2024 die Erwartungen. Auch für das vierte Quartal ist, basierend auf den jüngsten Schätzungen von Drewry, mit einem starken, wenn auch im Vergleich zu den Vorquartalen, langsameren Wachstum zu rechnen. Vor diesem Hintergrund haben die Experten ihre Ganzjahresprognose erneut angehoben. Für das Gesamtjahr 2024 rechnet das Marktforschungsinstitut insgesamt mit einem starken Zuwachs von 6,1 %, der mit dem Covid-bedingten Anstieg von 7 % im Jahr 2021 vergleichbar ist.

Neben der dynamischen Nachfrageentwicklung erhöhten insbesondere die Störung der Schifffahrtslinien durch die Angriffe der Huthi-Rebellen im Roten Meer und der Hafestreik an der Ost- und Golfküste der USA den Druck auf die Häfen. Die weltweite Umschlagproduktivität lag weiterhin unter dem Niveau vor der Pandemie, sodass insbesondere in den großen Häfen hohe Wartezeiten und Verweildauern der Schiffe verzeichnet wurden.

Die zunehmende Dynamik im Containerumschlag schlug sich in nahezu allen Fahrtgebieten nieder. Für die weltweit umschlagstärksten Region **Asien** geht Drewry für 2024 von einem Plus von 5,9 % aus. In **China** beschleunigte sich das Wachstum in den Containerhäfen gegenüber dem Vorjahr ebenfalls und stieg nach jüngsten Schätzungen um 5,6 %.

Auch **Europa** verzeichnete ein starkes Umschlagwachstum. Nach Schätzungen von Drewry stieg das Containeraufkommen in den europäischen Häfen im Berichtsjahr insgesamt um 5,9 %, wobei vor allem die Häfen im westlichen Mittelmeerraum von einem starken Mengenwachstum von 9,9 % profitierten.

## Containerumschlag in den führenden Häfen Nordeuropas

in Mio. TEU	2024	2023	Veränderung
Rotterdam	13,8	13,4	2,8 %
Antwerpen-Brügge	13,5	12,5	8,1 %
Hamburg	7,8	7,7	0,9 %
Bremische Häfen	4,4	4,2	6,3 %

Quelle: Port Authorities

Die Entwicklung in den großen Containerhäfen der Nordrange sowie den größten Häfen der Ostsee verlief uneinheitlich. Im Hamburger Hafen lag das Umschlagaufkommen im Berichtszeitraum mit 7,8 Mio. TEU um 0,9 % über dem Vorjahr (im Vorjahr: 7,7 Mio. TEU). Im größten Containerhafen Europas, in Rotterdam, wurden im Berichtsjahr 13,8 Mio. TEU und damit 2,8 % mehr Container als im Vorjahr umgeschlagen. Der Containerumschlag im Hafen Antwerpen-Brügge stieg 2024 um 8,1 % auf 13,5 Mio. TEU. In den Bremischen Häfen zog der Containerverkehr 2024 mit einem Mengenzuwachs von 6,3 % auf 4,4 Mio. TEU an. Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven meldete für die ersten drei Quartale 2024 sogar ein Umschlagplus von 40,6 % auf 580 Tsd. TEU gegenüber dem Vergleichszeitraum 2023. Der polnische Hafen Gdansk verzeichnete mit einem Anstieg von 9,7 % gegenüber dem Vorjahr eine neue Rekordumschlagmenge von 2,2 Mio. TEU.

## Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

in %	2024	2023
<b>Transportaufkommen</b>	<b>- 0,7</b>	<b>- 6,1</b>
Straßenverkehr	- 1,0	- 6,1
Eisenbahnverkehr	0,5	- 5,0
Kombinierter Verkehr	3,1	- 6,6
<b>Transportleistung</b>	<b>0,4</b>	<b>- 5,0</b>
Straßenverkehr	0,0	- 4,4
Eisenbahnverkehr	1,3	- 6,9
Kombinierter Verkehr	7,3	- 7,6

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr (Bundesministerium für Digitales und Verkehr); Sommer 2024

Die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr in Auftrag gegebene Studie für den Güter- und Personenverkehr wurde zuletzt auf Basis der Daten vom Oktober 2024 veröffentlicht und reflektiert den Ausblick auf das Gesamtjahr 2024. Die Erhebung prognostiziert für 2024 für den **gesamtmöglichen Güterverkehr** in Deutschland nach einem regelrechten Einbruch im Vorjahr eine leichte Erholung; mit Ausnahme der weiterhin nachlassenden Nachfrage auf der Straße. Das Transportaufkommen soll gegenüber dem Vorjahresniveau um 0,7 % zurückgehen, die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung mit 0,4 % hingegen leicht wachsen. Im **Straßenverkehr** werden voraussichtlich 1,0 % weniger Güter als im Vorjahr transportiert. Die Transportleistung soll hingegen stagnieren. Das Transportaufkommen im **Eisenbahnverkehr** wird hingegen um 0,5 % steigen. Die Transportleistung wird um 1,3 % zunehmen. Für den **kombinierten Verkehr**

wird nach dem starken Rückgang im Vorjahr eine deutliche Belebung erwartet. Das Aufkommen wird um 3,1 % und die Leistung um 7,3 % höher ausfallen als im Vorjahr.

## Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf

Trotz der globalen Herausforderungen wie der anhaltenden Konjunkturschwäche in Deutschland, des militärischen Konflikts im Nahen Osten mit seinen Auswirkungen auf die Seewege sowie des Kriegs in der Ukraine, verzeichnete der HHLA-Konzern im Geschäftsjahr 2024 eine positive Umsatz- und Ergebnisentwicklung.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 stellte sich die wirtschaftliche und finanzielle Lage der HHLA stabil dar. Die Eigenkapitalquote reduzierte sich um 1,7 Prozentpunkte auf 25,1 % (im Vorjahr: 26,8 %). Der dynamische Verschuldungsgrad stieg von 5,5 auf 5,6. 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 ausgewiesen im Abschnitt [Hinweise zur Berichterstattung](#).

## Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2024	2023	Veränderung
Umsatzerlöse	1.598,3	1.446,8	10,5 %
EBITDA	309,0	287,8	7,4 %
EBITDA-Marge in %	19,3	19,9	- 0,6 PP
EBIT	134,3	109,4	22,7 %
EBIT-Marge in %	8,4	7,6	0,8 PP
Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	32,5	20,0	62,9 %
Equity-Beteiligungsergebnis	7,0	4,9	42,7 %
ROCE in %	5,4	4,6	0,8 PP

Die konjunkturelle Entwicklung verlief im Geschäftsjahr 2024 in den für den Teilkonzern Hafenlogistik wesentlichen Märkten uneinheitlich. Der im ersten Quartal 2024 konjunkturbedingt verzeichnete moderate Anstieg im Umschlagvolumen trübte sich im zweiten Quartal leicht ein. Vor diesem Hintergrund wurden die Erwartungen für den Containerumschlag mit der Veröffentlichung des Halbjahresberichts 2024 abgesenkt. Der mehrheitliche Erwerb der Roland Spedition GmbH im zweiten Quartal wirkte sich allerdings positiv auf den Containertransport aus, so dass hier die Erwartungen angehoben wurden. Zudem trugen temporär längere Verweildauern von Containern an den Hamburger Terminals zur Verbesserung des Erlösniveaus bei. Infolgedessen wurden die Umsatzprognosen für den Konzern, den Teilkonzern Hafenlogistik sowie das Segment Intermodal angehoben. Während die Erwartungen an das operative Betriebsergebnis (EBIT) unverändert in der Bandbreite von 70 bis 100 Mio. € blieben, wurde für das Segment Container aufgrund des höher erwarteten Erlösniveaus, der Effekte aus der Neubewertung der wirtschaftlichen Nutzungsdauer für einige Anlagegüter sowie einer Teilauflösung der Restrukturierungsrückstellung nunmehr von einem starken Anstieg ausgegangen.

Auf Grundlage der positiven Geschäftsentwicklung in den ersten neun Monaten 2024 wurden die Umsatzprognosen für den Teilkonzern Hafenlogistik, insbesondere aufgrund der verbesserten Erlöse im Bahnverkehr, Ende Oktober im Rahmen einer Ad hoc-Mitteilung erneut angehoben. Vor dem Hintergrund eines höheren Erlösniveaus durch temporär längere Verweildauern von Containern an den Hamburger Terminals wurde auch die Erwartung an das Betriebsergebnis (EBIT) angehoben. Für den Konzern wurde nun eine Bandbreite von 125 bis 145 Mio. € und für den Teilkonzern Hafenlogistik eine Bandbreite von 110 bis 130 Mio. € erwartet. Die Prognosen für die Entwicklung des Containerumschlags wurden hingegen gesenkt.

Infolge zeitlicher Verschiebungen bei der Umsetzung von Investitionsprojekten, insbesondere im Teilkonzern Immobilien und im Segment Intermodal, die durch exogene Faktoren bedingt waren, wurden die Investitionen sowohl für den Konzern als auch den Teilkonzern Hafenlogistik abgesenkt.

## Soll-Ist-Vergleich

in Mio. €	Ist 2024	Ist 2023	Veränd. in %	Prognose 30.10.2024	Prognose 14.08.2024	Prognose 21.03.2024
Containerumschlag in Tsd. TEU	5.970	5.917	0,9	Leichter Anstieg	Moderater Anstieg	Deutlicher Anstieg
Containertransport in Tsd. TEU	1.787	1.602	11,6	Deutlicher Anstieg	Deutlicher Anstieg	Moderater Anstieg
Konzernumsatzerlöse	1.598,3	1.446,8	10,5	Deutlicher Anstieg	Deutlicher Anstieg	Moderater Anstieg
Teilkonzern Hafenlogistik	1.561,7	1.408,9	10,8	Starker Anstieg	Deutlicher Anstieg	Moderater Anstieg
Segment Container	773,3	708,8	9,1	Deutlicher Anstieg	Deutlicher Anstieg	Deutlicher Anstieg
Segment Intermodal	711,3	620,5	14,6	Starker Anstieg	Starker Anstieg	Moderater Anstieg
Teilkonzern Immobilien	46,1	46,5	- 0,8	Auf Vorjahresniveau	Auf Vorjahresniveau	Auf Vorjahresniveau
Konzern-EBIT	134,3	109,4	22,7	125 bis 145 Mio. €	85 bis 115 Mio. €	85 bis 115 Mio. €
Teilkonzern Hafenlogistik	117,8	92,9	26,8	110 bis 130 Mio. €	70 bis 100 Mio. €	70 bis 100 Mio. €
Segment Container	78,7	47,2	66,6	Starker Anstieg	Starker Anstieg	Starker Rückgang
Segment Intermodal	83,7	72,9	14,8	Starker Anstieg	Starker Anstieg	Starker Anstieg
Teilkonzern Immobilien	16,1	16,1	- 0,1	Auf Vorjahresniveau	Auf Vorjahresniveau	Deutlicher Anstieg
Investitionen (Konzern)	302,7	314,0	- 3,6	325 bis 375 Mio. €	400 bis 450 Mio. €	400 bis 450 Mio. €
Teilkonzern Hafenlogistik	280,8	292,8	- 4,1	300 bis 350 Mio. €	360 bis 410 Mio. €	360 bis 410 Mio. €

## Hinweise zur Berichterstattung

Im ersten Quartal 2024 erfolgte die Aufnahme der am 17. Januar 2024 gegründeten Gesellschaft heyport GmbH, Hamburg, mit der Zuordnung zum Segment Logistik sowie der im Geschäftsjahr 2022 gegründeten Gesellschaft METRANS Rail Slovakia, s.r.o., Dunajská Streda/Slowakei, mit der Zuordnung zum Segment Intermodal in den Konsolidierungskreis der HHLA als vollkonsolidierte Gesellschaften. Weitere Hinweise auch im Abschnitt [Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis](#).

Im zweiten Quartal 2024 erfolgte die Aufnahme der am 4. April 2024 gegründeten Gesellschaft passify GmbH, Hamburg, mit der Zuordnung zum Segment Logistik in den Konsolidierungskreis der HHLA als vollkonsolidierte Gesellschaft. Weitere Hinweise auch im Abschnitt [Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis](#).

Mit Datum vom 12. März 2024 unterzeichnete die HHLA AG einen Rahmenvertrag hinsichtlich der indirekten Beteiligung an der Roland Spedition GmbH, Schwechat/Österreich (RS GmbH). Im Zuge dessen erwarb die HHLA AG mit Kauf- und Abtretungsvertrag vom 6. Juni 2024 100 % der Anteile an der Hera Logistics Holding GmbH (Hera GmbH), Schwechat/Österreich, die wiederum 51,0 % der Anteile an der operativ tätigen RS GmbH hält. Die Aufnahme der Gesellschaften in den Konsolidierungskreis der HHLA mit der Zuordnung zum Segment Intermodal erfolgte im zweiten Quartal als vollkonsolidierte Gesellschaften. Weitere Hinweise auch im Abschnitt [Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis](#).

Mit Gründungs- und Gesellschaftsvertrag vom 1. Oktober 2024 wurde die Gesellschaft Rail-Sync GmbH, Hamburg, gegründet. Die Aufnahme in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte mit Zuordnung zum Segment Logistik im vierten Quartal 2024 als vollkonsolidierte Gesellschaft. Weitere Hinweise auch im Abschnitt [Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis](#).

Die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE (PoH, Bieterin), eine 100 %-ige mittelbare Tochtergesellschaft der MSC Mediterranean Shipping Company S.A., Schweiz (MSC), hat am 23. Oktober 2023 ein freiwilliges öffentliches Übernahmeangebot auf die Aktien der HHLA abgegeben. Die Bieterin hat insoweit mitgeteilt, dass die MSC und die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) im Zusammenhang mit dem Übernahmeangebot 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. Im Verlauf des Jahres haben sich die HHLA, die FHH (über deren Tochtergesellschaft HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV)) und die MSC (über deren Tochtergesellschaft SAS Shipping Agencies Services S.à r.l. (SAS)) zudem auf die Inhalte für eine Zusammenschlussvereinbarung (sog. Business Combination Agreement) geeinigt, die das gemeinsame Verständnis über wesentliche Bereiche zur langfristigen Weiterentwicklung der HHLA niedersetzt und wesentliche Zusagen an die HHLA enthält.

Die Vollzugsbedingungen für das Angebot waren am 14. November 2024 mit der fusionskontrollrechtlichen Freigabe durch die Ukraine vollumfänglich erfüllt. Damit gingen die der PoH angeordneten Aktien aus dem Streubesitz dieser zu. Am 21. November 2024 haben die HHLA, die HGV, die MSC (über deren Tochtergesellschaft SAS) und die PoH die Zusammenschlussvereinbarung abgeschlossen. Sowohl die MSC als auch die HGV brachten die von ihnen gehaltenen A-Aktien an der HHLA in die PoH im Wege einer Sachkapitalerhöhung ein.

Zum Bilanzstichtag ist das oberste, dem Konzern übergeordnete Mutterunternehmen die HGV.

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 2024 wurde nach den in der Europäischen Union anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Der Konzernlagebericht wurde unter Berücksichtigung der Anforderungen des Deutschen Rechnungslegungsstandards Nr. 20 (DRS 20) aufgestellt.

## Ertragslage

Im Jahr 2024 entwickelten sich die **Leistungsdaten** der HHLA positiv. Der Containerumschlag verzeichnete einen Anstieg um 0,9 % gegenüber dem Vorjahr auf 5.970 Tsd. TEU (im Vorjahr: 5.917 Tsd. TEU). An den drei Hamburger Terminals belief sich der Umschlag nahezu auf Vorjahresniveau. Mengenzuwächse in den Fahrtgebieten Nord- und Südamerika und den anderen europäischen Hochseehäfen sowie höhere Volumina in den Zubringerverkehren (Feeder) konnten die Mengenrückgänge in den Fahrtgebieten Fern- und Nahost kompensieren. Die internationalen Terminals verzeichneten einen starken Volumenanstieg, insbesondere aufgrund einer starken Mengensteigerung am Multifunktionsterminal HHLA TK Estonia, und aufgrund der Wiederaufnahme des wasserseitigen Umschlags am Container Terminal Odessa. Das Transportvolumen erhöhte sich um 11,6 % auf 1.787 Tsd. TEU gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 1.602 Tsd. TEU). Dieser Anstieg resultierte aus einer starken Zunahme der Bahnverkehre, die vor allem auf höhere Transportmengen in der DACH-Region und auf den Mehrheitserwerb an der Roland Spedition GmbH im zweiten Quartal zurückzuführen ist. Die Straßentransporte lagen leicht über dem Vorjahresniveau.

Die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns stiegen im Berichtszeitraum um 10,5 % auf 1.598,3 Mio. € (im Vorjahr: 1.446,8 Mio. €). Dies ist vor allem auf gestiegene Transportvolumen und die längere Verweildauer umgeschlagener Container an den Hamburger Containerterminals zurückzuführen. Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik entwickelte sich nahezu parallel zum HHLA-Konzern und verzeichnete einen Umsatzzuwachs um 10,8 % auf 1.561,7 Mio. € (im Vorjahr: 1.408,9 Mio. €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien wies einen Umsatzrückgang um 0,8 % auf 46,1 Mio. € (im Vorjahr: 46,5 Mio. €) aus. Damit trug der Teilkonzern Immobilien 2,3 % zum Konzernumsatz bei.

Die **Bestandsveränderungen** betragen im abgelaufenen Jahr 0,3 Mio. € (im Vorjahr: 0,5 Mio. €). Die **aktivierten Eigenleistungen** erhöhten sich auf 7,7 Mio. € (im Vorjahr: 6,6 Mio. €).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** gingen um 1,3 % auf 72,6 Mio. € (im Vorjahr: 73,6 Mio. €) zurück. Darin enthalten sind u. a. Erstattungsansprüche gegenüber der HGV aus dem abgeschlossenen Business Combination Agreement im Zusammenhang mit der MSC-Transaktion sowie im Vorjahr u.a. Erträge aus dem Verkauf einer Gewerbeimmobilie.

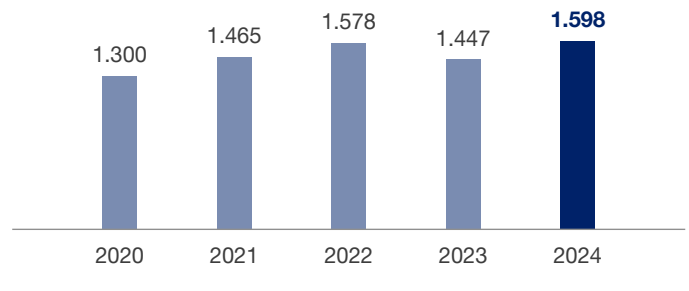
Die **operativen Aufwendungen** verzeichneten eine deutliche Erhöhung um 8,9 % auf 1.544,6 Mio. € (im Vorjahr: 1.418,1 Mio. €). Ursache hierfür waren der starke Anstieg der Materialaufwendungen sowie ein deutlicher Anstieg im Personalaufwand und in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Dem stand ein leichter Rückgang der Abschreibungen gegenüber.

Der **Materialaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 14,7 % auf 556,6 Mio. € (im Vorjahr: 485,1 Mio. €). Der starke Anstieg hing mit der Mengenentwicklung bei den materialintensiven Bahnverkehren und einem deutlichen Anstieg im Energieaufwand des Segments Container zusammen. Die Materialaufwandsquote stieg auf 34,8 % (im Vorjahr: 33,5 %).

Der **Personalaufwand** erhöhte sich um 7,5 % auf 598,3 Mio. € (im Vorjahr: 556,7 Mio. €). Grund hierfür war neben Tarifierhöhungen und der positiven Entwicklung der Leistungsdaten auch die Geschäftsausweitung bei den Bahnverkehren. Die Personalaufwandsquote ging auf 37,4 % (im Vorjahr: 38,5 %) zurück. Positiv wirkte sich dabei nach der Teilauflösung im

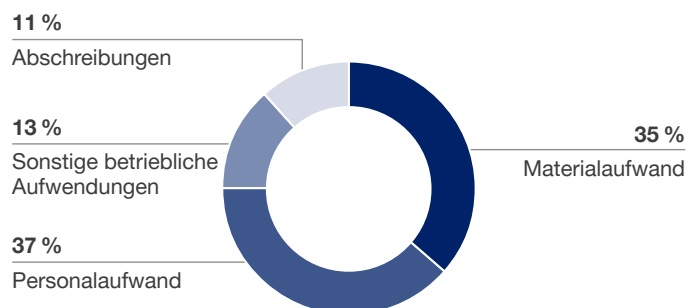
## Umsatzerlöse

in Mio. €



## Aufwandsstruktur

Operative Aufwendungen 2024: 1.545 Mio.€



Vorjahr eine Vollauflösung für nicht vertraglich fixierte Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 18,8 Mio. € im Segment Container aus.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stiegen im Berichtsjahr um 8,6 % auf 214,9 Mio. € (im Vorjahr: 197,9 Mio. €). Ursächlich waren im Wesentlichen Grunderwerbsteuerrückstellungen, welche durch Vollzug der MSC-Transaktion ausgelöst wurden. Das Verhältnis zum erwirtschafteten Umsatz beträgt 13,4 % (im Vorjahr: 13,7 %).

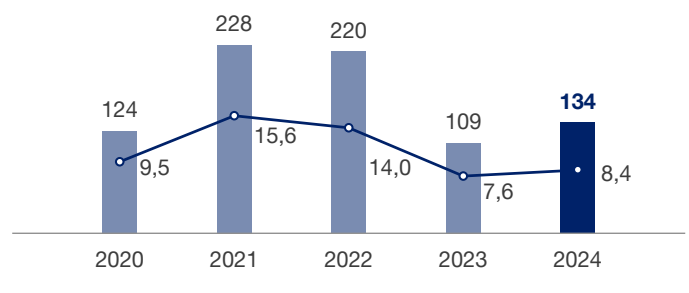
Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen erhöhte sich **das Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** um 7,4 % auf 309,0 Mio. € (im Vorjahr: 287,8 Mio. €). Die EBITDA-Marge verringerte sich auf 19,3 % (im Vorjahr: 19,9 %).

Der **Abschreibungsaufwand** ging mit 174,8 Mio. € leicht um 2,0 % gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 178,4 Mio. €) zurück. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der Neubewertung der wirtschaftlichen Nutzungsdauer für einige Anlagengüter in der Anlagengruppe Technische Anlagen und Maschinen. Der positive Effekt aus der Anpassung der Nutzungsdauer beträgt 9,1 Mio. €. Gegenläufig wirkte eine erforderliche Wertberichtigung im Segment Logistik.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen erlösbedingt um 22,7 % auf 134,3 Mio. € (im Vorjahr: 109,4 Mio. €). Die EBIT-Marge erhöhte sich auf 8,4 % (im Vorjahr: 7,6 %). Der Teilkonzern Hafenlogistik verzeichnete eine EBIT-Steigerung um 26,8 % auf 117,8 Mio. € (im Vorjahr: 92,9 Mio. €) und erwirtschaftete damit 87,7 % (im Vorjahr: 84,9 %) des operativen Konzernergebnisses. Das EBIT im Teilkonzern Immobilien verringerte sich geringfügig um 0,1 % auf 16,1 Mio. € (im Vorjahr: 16,1 Mio. €). Hier wurden 12,3 % (im Vorjahr: 15,1 %) des operativen Konzernergebnisses erwirtschaftet.

## Betriebsergebnis (EBIT)

in Mio. €, EBIT-Marge in %



Der Nettoaufwand aus dem **Finanzergebnis** reduzierte sich um 2,3 Mio. € bzw. 5,1 % auf 43,3 Mio. € (im Vorjahr: 45,6 Mio. €). Die Veränderung resultierte nach gegenläufigen Zinseffekten im Wesentlichen aus einem verbesserten Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Unternehmen.

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns lag mit 38,0 % oberhalb des Vorjahres (im Vorjahr: 33,6 %).

Der Anteil der Aktionäre des Mutterunternehmens am **Konzernjahresüberschuss** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 62,9 % auf 32,5 Mio. € (im Vorjahr: 20,0 Mio. €). Der nicht beherrschende Anteil betrug im Geschäftsjahr 2024 23,9 Mio. € (im Vorjahr: 22,4 Mio. €). Das **Ergebnis je Aktie** erhöhte sich um 62,9 % auf 0,43 € (im Vorjahr: 0,27 €). Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erzielte hierbei ein um 165,1 % höheres Ergebnis je Aktie von 0,32 € (im Vorjahr: 0,12 €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien lag mit einem Ergebnis je



Aktie von 3,52 € unter dem Vorjahr (im Vorjahr: 4,17 €). Wie im Vorjahr gab es auch 2024 keinen Unterschied zwischen unverwässertem und verwässertem Ergebnis je Aktie.

Die **Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE)** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 0,8 Prozentpunkte auf 5,4 % (im Vorjahr: 4,6 %). [Steuerung und Wertmanagement](#)

Die **Gewinnverwendung** der HHLA orientiert sich an der Ergebnisentwicklung des HHLA-Konzerns im abgelaufenen Geschäftsjahr. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung auf dieser Basis vorschlagen, je dividendenberechtigte **börsennotierte A-Aktie** eine Bardividende in Höhe von 0,16 € auszuschütten. Die Zustimmung der Hauptversammlung vorausgesetzt, beliefe sich der Ausschüttungsbetrag für die A-Aktien damit auf 11,6 Mio. € (im Vorjahr: 5,8 Mio. €). Für die **nicht börsennotierten S-Aktien** werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung eine Bardividende in Höhe von 1,50 € vorschlagen (im Vorjahr: 2,20 €). Der Ausschüttungsbetrag der S-Aktien würde damit 4,1 Mio. € betragen (im Vorjahr: 5,9 Mio. €).

## Finanz- und Vermögenslage

### Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns hat sich zum 31. Dezember 2024 gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 273,8 Mio. € auf 3.284,0 Mio. € erhöht.

### Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
<b>Aktiva</b>		
Langfristiges Vermögen	2.628,2	2.491,6
Kurzfristiges Vermögen	655,8	518,6
	<b>3.284,0</b>	<b>3.010,2</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	823,8	807,3
Langfristige Schulden	2.004,1	1.789,8
Kurzfristige Schulden	456,1	413,1
	<b>3.284,0</b>	<b>3.010,2</b>

Auf der Aktivseite der Bilanz erhöhten sich die **langfristigen Vermögenswerte** um 136,6 Mio. € auf 2.628,2 Mio. € (im Vorjahr: 2.491,6 Mio. €). Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg des Sachanlagevermögens, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltene Immobilien sowohl investitionsbedingt (reduziert um planmäßige Abschreibungen) als auch durch die Erstkonsolidierung der neuen Gesellschaften. Außerdem erhöhten sich die latenten Steueransprüche um 17,4 Mio. € auf 117,3 Mio. € (im Vorjahr: 99,9 Mio. €).

Das **kurzfristige Vermögen** erhöhte sich um 137,2 Mio. € auf 655,8 Mio. € (im Vorjahr: 518,6 Mio. €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen um 53,3 Mio. € auf 250,8 Mio. €

(im Vorjahr: 197,5 Mio. €), der Erhöhung der Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen um 35,2 Mio. € auf 85,6 Mio. € (im Vorjahr: 50,5 Mio. €) sowie der Erhöhung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 24,0 Mio. € auf 188,6 Mio. € (im Vorjahr: 164,6 Mio. €).

Auf der Passivseite hat sich das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2023 um 16,5 Mio. € auf 823,8 Mio. € erhöht (im Vorjahr: 807,3 Mio. €). Erhöhend wirkten im Wesentlichen das positive Ergebnis der Berichtsperiode in Höhe von 56,4 Mio. € sowie die Erhöhung des Minderheitenkapitals aufgrund der Erstkonsolidierung von Anteilen an verbundenen Unternehmen. Gegenläufig wirkten im Wesentlichen die Ausschüttung der Dividenden sowie die Umgliederung der möglichen Verpflichtung aus einer Put-Option in die finanziellen Verbindlichkeiten. Die Eigenkapitalquote reduzierte sich auf 25,1 % (im Vorjahr: 26,8 %).

Die **langfristigen Schulden** erhöhten sich um 214,3 Mio. € auf 2.004,1 Mio. € (im Vorjahr: 1.789,8 Mio. €). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Erhöhung der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 229,2 Mio. € auf 1.093,0 Mio. € (im Vorjahr: 863,8 Mio. €) zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der Rückgang der langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen. Weitere Veränderungen innerhalb der langfristigen Schulden heben sich gegenseitig nahezu auf.

Der Anstieg der **kurzfristigen Schulden** um 43,1 Mio. € auf 456,1 Mio. € (im Vorjahr: 413,1 Mio. €) resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der sonstigen kurzfristigen Rückstellungen um 25,4 Mio. € auf 53,1 Mio. € (im Vorjahr: 27,7 Mio. €) sowie der Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 20,1 Mio. € auf 133,8 Mio. € (im Vorjahr: 113,7 Mio. €). Gegenläufig reduzierten sich die kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 21,0 Mio. € auf 94,5 Mio. € (im Vorjahr: 115,5 Mio. €).

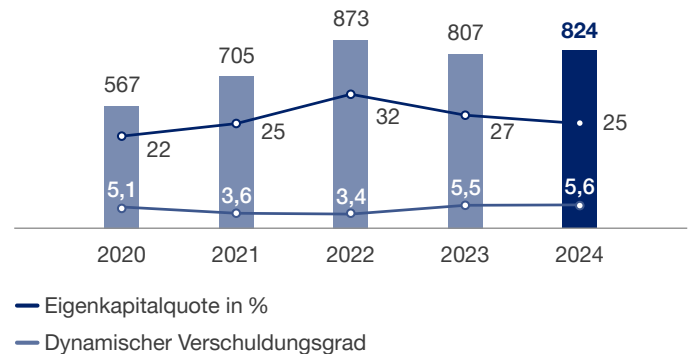
## Investitionsanalyse

Das **Investitionsvolumen** lag im Geschäftsjahr 2024 bei 302,7 Mio. € (im Vorjahr: 314,0 Mio. €). Hierin sind nicht unmittelbar zahlungswirksame Zugänge aus Nutzungsrechten (Miete und Leasing) in Höhe von 27,5 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 32,7 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 259,5 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 276,9 Mio. €), 22,6 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 18,6 Mio. €) und 20,6 Mio. € auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (im Vorjahr: 18,5 Mio. €).

## Eigenkapital

in Mio. €



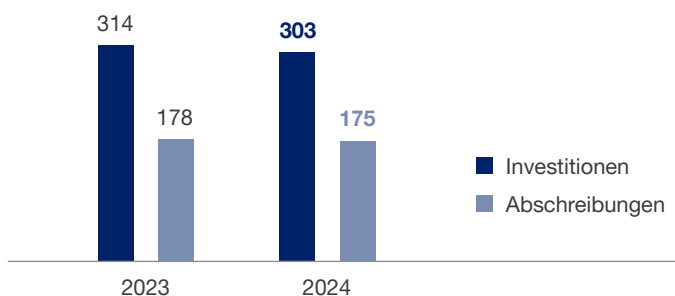
Im **Segment Container** wurden Investitionen im Gesamtwert von 161,4 Mio. € getätigt (im Vorjahr: 184,5 Mio. €). Investiert wurde vor allem in die Beschaffung von Umschlaggeräten und in Lagerkapazitäten auf den Hamburger Containerterminals. Das Investitionsvolumen im **Segment Intermodal** betrug 44,7 Mio. € (im Vorjahr: 44,1 Mio. €). Dabei investierte hauptsächlich die METRANS insbesondere in die Entwicklung von bestehenden Inlandterminals. Die Investitionssumme im **Segment Logistik** belief sich auf 72,4 Mio. € (im Vorjahr: 122,3 Mio. €) und betraf im Wesentlichen die Anschaffung von Containertragwagen und Lokomotiven bei der Leasinggesellschaft für den intermodalen Bereich. Im Pro-forma-Segment **Holding/Übrige** wurden insgesamt 5,7 Mio. € für Investitionen aufgewendet (im Vorjahr: 8,4 Mio. €). Im **Segment Immobilien** betrug die Investitionen insgesamt 21,9 Mio. € (im Vorjahr: 21,2 Mio. €). Investiert wurde überwiegend in die Entwicklung der Speicherstadt.

Der Treiber für die Investitionen im Segment Container lag in den notwendigen Ersatzbeschaffungen von Umschlaggeräten, der Produktivitätssteigerung auf bestehenden Terminalflächen durch den Einsatz modernster Umschlagtechnologie sowie dem 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 364,0 Mio. € (im Vorjahr: 306,1 Mio. €). Darin enthalten waren 300,2 Mio. € für Aktivierungen im Sachanlagevermögen (im Vorjahr: 223,9 Mio. €).

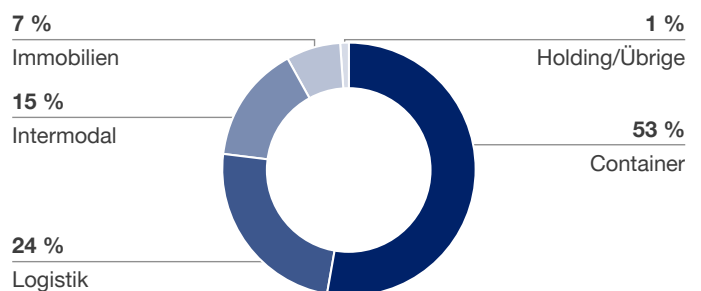
## Investitionen und Abschreibungen

in Mio. €



## Investitionen nach Segmenten

Investitionsvolumen 2024: 303 Mio. €



## Liquiditätsanalyse

### Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2024	2023
<b>Finanzmittelfonds am 01.01.</b>	<b>242,3</b>	<b>171,5</b>
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	195,9	224,4
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 299,0	- 251,5
<b>Free Cashflow</b>	<b>- 103,1</b>	<b>- 27,1</b>
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	146,2	97,7
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	43,2	70,6
Währungskursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	0	0,2
<b>Finanzmittelfonds am 31.12.</b>	<b>285,6</b>	<b>242,3</b>
Kurzfristige Einlagen	20,0	0
Verfügbare Liquidität	305,6	242,3

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** von 195,9 Mio. € (im Vorjahr: 224,4 Mio. €) setzte sich im Berichtsjahr im Wesentlichen aus dem Ergebnis vor Zinsen und Steuern in Höhe von 134,3 Mio. € (im Vorjahr: 109,4 Mio. €) und den Ab- bzw. Zuschreibungen auf nicht finanzielle Vermögenswerte mit 174,8 Mio. € (im Vorjahr: 178,4 Mio. €) zusammen. Gegenläufig wirkten im Wesentlichen niedrigere Ertragsteuerzahlungen in Höhe von 47,7 Mio. € (im Vorjahr: 55,9 Mio. €) sowie die Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und anderer Aktiva mit 54,9 Mio. € (im Vorjahr: Abnahme mit 50,6 Mio. €).

Aus der **Investitionstätigkeit** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 299,0 Mio. € (im Vorjahr: 251,5 Mio. €). Dieser resultierte mit 244,7 Mio. € (im Vorjahr: 258,4 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 - 103,1 Mio. € (im Vorjahr: - 27,1 Mio. €).

Der **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** betrug im Berichtszeitraum 146,2 Mio. € (im Vorjahr: 97,7 Mio. €) und ergab sich im Wesentlichen aus neu aufgenommenen Finanzkrediten in Höhe von 309,4 Mio. € (im Vorjahr: 248,5 Mio. €). Gegenläufig wirkten die gezahlten Dividenden und Ausgleichsverpflichtungen gegenüber Aktionären des Mutterunternehmens in Höhe von 11,8 Mio. € (im Vorjahr: 60,3 Mio. €) bzw. gegenüber nicht beherrschenden Anteilshabern in Höhe von 26,1 Mio. € (im Vorjahr: 43,9 Mio. €) sowie die Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten in Höhe von 70,5 Mio. € (im Vorjahr: 34,2 Mio. €) und die Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 54,1 Mio. € (im Vorjahr: 51,2 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2024 erfolgten keine Einzahlungen aus Anteilsminierungen an vollkonsolidierten Unternehmen (im Vorjahr: 47,1 Mio. €).

Der HHLA-Konzern verfügte zum Jahresende 2024 über ausreichend Liquidität. Im Verlauf des Geschäftsjahres traten keine Liquiditätsengpässe auf. Der **Finanzmittelfonds** betrug per 31. Dezember 2024 insgesamt 285,6 Mio. € (zum 31. Dezember 2023: 242,3 Mio. €). Einschließlich aller kurzfristigen Einlagen erreichte die verfügbare **Liquidität** des Konzerns zum Jahresende 2024 einen Bestand in Höhe 305,6 Mio. € (zum 31. Dezember 2023: 242,3 Mio. €). Die verfügbare Liquidität zum 31. Dezember 2024 bestand aus Cash-Pool-Forderungen gegenüber der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH in Höhe von 54,8 Mio. € (zum 31. Dezember 2023: 44,8 Mio. €) sowie aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten und kurzfristigen Einlagen in Höhe von 250,8 Mio. € (zum 31. Dezember 2023: 197,5 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 Rohstoffpreisrisikos 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 798,1 Mio. € oberhalb des Werts des Vorjahres von 559,6 Mio. €. Der Konzern nahm im Geschäftsjahr 2024 Finanzierungen in Höhe von 309,4 Mio. € (im Vorjahr: 248,5 Mio. €) in Anspruch. Die im Berichtsjahr erfolgten Tilgungen lagen bei 70,5 Mio. € (im Vorjahr: 34,2 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 15 % 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 376,6 Mio. € aus (im Vorjahr: 396,4 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 Kaimauern 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 250,8 Mio. € (im Vorjahr: 197,5 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 137,9 Mio. € (im Vorjahr: 173,7 Mio. €). Der Ausnutzungsgrad dieser Kreditfazilitäten beträgt 34,4 %. Im Vorjahr wurde ein Konsortialkredit als Betriebsmittelkreditlinie über 200,0 Mio. € abgeschlossen, von der zum Bilanzstichtag 128,0 Mio. € nicht in Anspruch genommen waren. Vom gesamten Zahlungsmittelbestand unterlagen zum Berichtsstichtag 0,9 Mio. € (im Vorjahr: 0,5 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.

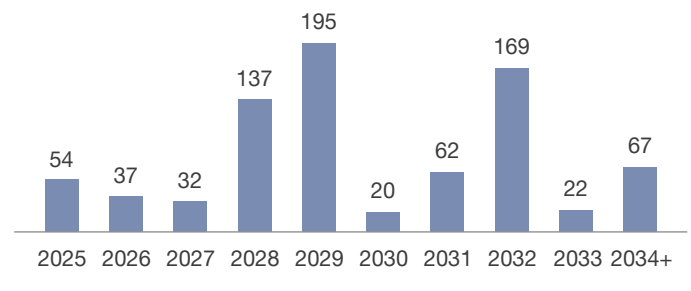
Der Umfang öffentlicher Fördermittel, die vereinzelt für Entwicklungsprojekte gewährt werden und spezifischen Förderbedingungen unterliegen, ist auf Konzernebene als nachrangig einzustufen.

## Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis

Mit Gründungs- und Gesellschaftsvertrag vom 17. Januar 2024 wurde die Gesellschaft heyport GmbH, Hamburg, gegründet, wobei die HHLA Next GmbH 80,0 % der Anteile an diesem Unternehmen übernahm. Gegenstand des Unternehmens ist die Entwicklung und der Vertrieb einer Lösung für die Planung von Schiffsanläufen. Die Aufnahme in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte mit Zuordnung zum Segment Logistik im ersten Quartal 2024 als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen.

## Fälligkeit der Bankdarlehen

nach Jahren in Mio. €



Mit Gründungs- und Gesellschaftsvertrag vom 4. April 2024 wurde die Gesellschaft passify GmbH, Hamburg, gegründet, wobei die HHLA Next GmbH 80,0 % der Anteile an diesem Unternehmen übernahm. Gegenstand des Unternehmens ist die Entwicklung und der Vertrieb von Softwarelösungen zur Unterstützung von Lkw-Abfertigungsprozessen an Container- und Hinterlandterminals. Die Aufnahme in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte mit Zuordnung zum Segment Logistik im zweiten Quartal 2024 als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen.

Mit Datum vom 12. März 2024 unterzeichnete die HHLA AG einen Rahmenvertrag hinsichtlich der indirekten Beteiligung an der Roland Spedition GmbH, Schwechat/Österreich (RS GmbH). Im Zuge dessen erwarb die HHLA AG mit Kauf- und Abtretungsvertrag vom 6. Juni 2024 100 % der Anteile an der Hera Logistics Holding GmbH (Hera GmbH), Schwechat/Österreich, die wiederum 51,0 % der Anteile an der operativ tätigen RS GmbH hält. Der Gegenstand des operativen Unternehmens ist insbesondere das Containertransportgeschäft per Bahn sowie die Ausübung des Speditionsgeschäfts in allen Zweigen und Betriebsmöglichkeiten. Der Vollzug der Transaktion (entspricht dem Erwerbszeitpunkt) war an verschiedene Voraussetzungen gebunden und erfolgte am 6. Juni 2024. Die Erstkonsolidierung der Gesellschaft erfolgt zum Erwerbszeitpunkt. Die Gesellschaft ist dem Segment Intermodal zugeordnet. Die Aufnahme der Gesellschaft in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte im zweiten Quartal 2024.

Mit Gründungs- und Gesellschaftsvertrag vom 1. Oktober 2024 wurde die Gesellschaft Rail-Sync GmbH, Hamburg, gegründet, wobei die HHLA Next GmbH 90,0 % der Anteile an diesem Unternehmen übernahm. Gegenstand des Unternehmens ist die Entwicklung und der Vertrieb von Softwarelösungen für intermodale Transportunternehmen weltweit, um deren Planungsprozesse und Betriebsabläufe zu verbessern. Die Aufnahme in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte mit Zuordnung zum Segment Logistik im vierten Quartal 2024 als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen.

Mit Anteilskauf- und Übertragungsvertrag vom 25. Januar 2024 wurde der Anteil der METRANS a.s., Prag/Tschechien, an der Adria Rail d.o.o., Rijeka/Kroatien, von 51,0 % auf 100 % erhöht, da die METRANS a.s. die verbleibenden Anteile vom Minderheitsgesellschafter erworben hat. Der Kaufpreis für diese Anteile wurde entsprechend dem Entity Concept unter entsprechender Minderung der nicht beherrschenden Anteile erfolgsneutral im Eigenkapital verrechnet.

Zum 31. März bzw. 31. Dezember 2024 wurden die im Geschäftsjahr 2022 gegründeten Gesellschaften METRANS Rail Slovakia s.r.o., Dunajská Streda/Slowakei, mit einer Zuordnung zum Segment Intermodal bzw. die TOO „HHLA Project Logistics Kazakhstan“, Almaty/Kasachstan, mit einer Zuordnung zum Segment Logistik, als vollkonsolidierte Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis der HHLA aufgenommen.

Darüber hinaus gab es im Geschäftsjahr 2024 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. €	2024	2023	Veränderung
Umsatzerlöse	773,3	708,8	9,1 %
EBITDA	167,8	146,6	14,4 %
EBITDA-Marge in %	21,7	20,7	1,0 PP
EBIT	78,7	47,2	66,6 %
EBIT-Marge in %	10,2	6,7	3,5 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	5.970	5.917	0,9 %

Im Berichtsjahr 2024 stieg der **Containerumschlag** an den **Containerterminals der HHLA** im Vergleich zum Vorjahr geringfügig um 0,9 % auf 5.970 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 5.917 Tsd. TEU).

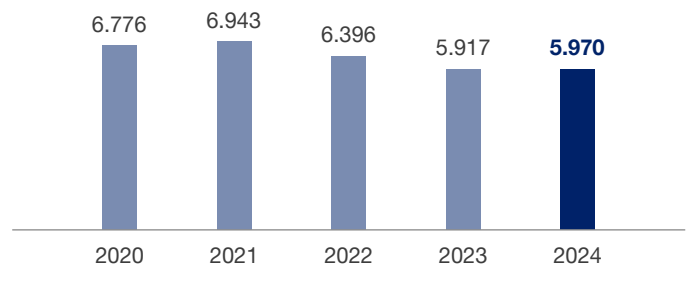
An den **Hamburger Containerterminals** lag der Umschlag mit 5.686 Tsd. TEU nahezu auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 5.687 Tsd. TEU). Während sich bei den **Überseeverkehren** die Mengen der Fahrtgebiete Fern- und Nahost jeweils rückläufig entwickelten, zogen die Volumen für die Fahrtgebiete Nord- und Südamerika, insbesondere für die Vereinigten Staaten, teilweise stark an. Zudem waren bei den Ladungsmengen mit anderen europäischen Hochseehäfen, besonders aus Belgien und Griechenland, zusätzliche Volumen zu verzeichnen.

Grund hierfür waren temporäre Routenveränderungen aufgrund des militärischen Konflikts im Roten Meer. Die Mengen der **Zubringerverkehre (Feeder)** konnten gegenüber dem Vorjahreszeitraum moderat zulegen. Neben den polnischen Verkehren verzeichnete insbesondere der Containerumschlag innerhalb Deutschlands sowie aus Lettland und dem Vereinigten Königreich jeweils einen starken Anstieg. Die finnischen und dänischen Ladungsmengen entwickelten sich hingegen rückläufig. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag lag bei 19,4 % (im Vorjahr: 18,6 %).

Die **internationalen Containerterminals** verzeichneten einen starken Anstieg im Umschlagvolumen von 23,1 % auf 284 Tsd. TEU (im Vorjahr: 231 Tsd. TEU). Dies ist zurückzuführen auf einen starken Mengenzuwachs am Multifunktionsterminal HHLA TK Estonia und die Wiederaufnahme des wasserseitigen Umschlags am Container Terminal Odessa (CTO) im dritten Quartal 2024. Die stark verringerten Umschlagmengen bei PLT Italy in Triest aufgrund von Schiffsumroutungen oder -ausfällen infolge des militärischen Konflikts im Roten Meer wurden dadurch mehr als ausgeglichen.

#### Containerumschlag

in Tsd. TEU





Die **Umsatzerlöse** des Segments stiegen im Geschäftsjahr deutlich um 9,1 % auf 773,3 Mio. € (im Vorjahr: 708,8 Mio. €). Maßgeblich hierfür war im Wesentlichen die längere Verweildauer umgeschlagener Container an den Hamburger Terminals, die sich anhaltend positiv auf die Lagergelderlöse auswirkte. Darüber hinaus trug die positive Entwicklung an den internationalen Containerterminals der HHLA zur Umsatzsteigerung bei. Treiber waren neben den starken Erlösen aus dem Getreidetransport und der erwähnten Wiederaufnahme der Abfertigung von Containerschiffen in Odessa die positive Mengenentwicklung des Terminals HHLA TK Estonia in Tallinn sowie höhere Erlöse am Multifunktionsterminal in Triest.

Die im Betriebsergebnis berücksichtigten sonstigen betrieblichen Erträge und die Aufwendungen, welche zusammen als **EBIT-Kosten** definiert werden, nahmen im Betrachtungszeitraum im Saldo deutlich um 5,9 % zu. Dies resultierte vor allem aus dem u. a. tarifbedingt erhöhten Personalaufwand, einem signifikanten Anstieg im Energieaufwand sowie zusätzlichen Aufwendungen für bezogene Leistungen. Die EBIT-Kosten der Multifunktionsterminals in Triest und Tallinn und am Containerterminal in Odessa stiegen dabei isoliert und im Vergleich zum Vorjahreszeitraum teilweise stark an. Gegenläufig wirkten sich die seit März 2023 durchgeführten Maßnahmen zur Ergebnissicherung an den Hamburger Containerterminals sowie weitere umfangreiche Transformationsprozesse innerhalb des Segments Container aus. Zudem gab es einen starken Rückgang der Aufwendungen für Fremdleistungen für Instandhaltung, eine Vollauflösung nicht vertraglich fixierter Restrukturierungsrückstellungen sowie einen stark verringerten Abschreibungsaufwand, der mit der Neubewertung der wirtschaftlichen Nutzungsdauer für einige Anlagengüter in der Anlagengruppe Technische Anlagen und Maschinen zusammenhängt. So konnte ein Teil der erwähnten zusätzlichen Aufwendungen und Kostensteigerungen ausgeglichen und der negative Ergebniseffekt reduziert werden.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** erhöhte sich somit erlösbedingt um 66,6 % auf 78,7 Mio. € (im Vorjahr: 47,2 Mio. €). Die EBIT-Marge stieg um 3,5 Prozentpunkte auf 10,2 % (im Vorjahr: 6,7 %).

Zur Erreichung einer besseren Energie- und somit perspektivisch höheren Kosteneffizienz führte die HHLA im Berichtsjahr ihre **Investitionen** in klimafreundliche, effiziente und moderne Terminaltechnik fort. Am Container Terminal Altenwerder (CTA) wurden im Dezember drei vormontierte Containerbrücken angeliefert. Die neuen Containerbrücken werden im Jahresverlauf 2025 in Betrieb gesetzt und das Automatisierungsniveau des Terminals damit weiter erhöht. Zudem wurde die Fertigung des nächsten Lieferloses begonnen. Von insgesamt 19 im Zulauf befindlichen Zugmaschinen wurden 2024 neun geliefert. Die Arbeiten an der Bereitstellung der nötigen E-Infrastruktur wurden fortgeführt. Die Lieferung des im ersten Halbjahr 2024 bestellten hochautomatisierten Bahnkrans wird in der Jahresmitte 2025 erwartet. Der Container Terminal Burchardkai (CTB) trieb den Ausbau und die Inbetriebnahme zusätzlicher Automatikblöcke sowie Baumaßnahmen an der AGV-Fläche weiter voran. Das Container Terminal Tollerort (CTT) übernahm Teile der im Rahmen des Effizienzprogramms am CTB ausgemusterten Van-Carrier zum kosteneffizienten Erhalt der eigenen Flotte. Außerdem wurde dort im Juli eine Wasserstofftankstelle als Pilotprojekt eröffnet. Im Rahmen des Clusters Clean Port & Logistics (CPL) soll der Betrieb von Schwerlastfahrzeugen im Hafen mit dem Energieträger Wasserstoff getestet werden. Das Testfeld am CTT ist ein weiterer Meilenstein in der Dekarbonisierung der Logistik.

## Segment Intermodal

### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2024	2023	Veränderung
Umsatzerlöse	711,3	620,5	14,6 %
EBITDA	135,0	124,8	8,2 %
EBITDA-Marge in %	19,0	20,1	- 1,1 PP
EBIT	83,7	72,9	14,8 %
EBIT-Marge in %	11,8	11,7	0,1 PP
Containertransport in Tsd. TEU	1.787	1.602	11,6 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafen hinterland verzeichneten die HHLA-Transportgesellschaften 2024 einen starken Mengenanstieg. Der **Containertransport** erhöhte sich insgesamt um 11,6 % auf 1.787 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 1.602 Tsd. TEU).

Die **Bahntransporte** erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 13,2 % auf 1.545 Tsd. TEU (im Vorjahr: 1.365 Tsd. TEU). Dabei konnte der starke Anstieg der Transportmengen in der DACH-Region den Rückgang der Verkehre mit den adriatischen Seehäfen sowie die geringe Dynamik der polnischen Verkehre mehr als ausgleichen. Zudem trug der mehrheitliche Erwerb an der Roland Spedition GmbH im zweiten Quartal zum Anstieg bei.

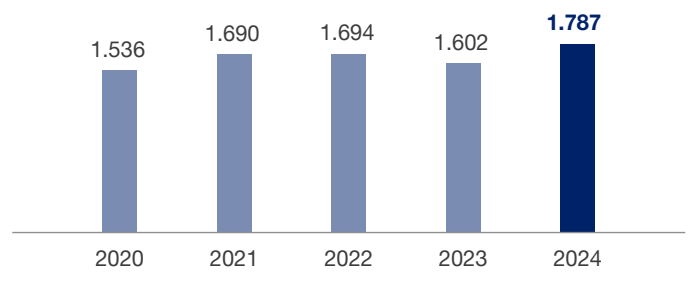
Die **Straßentransporte** verzeichneten einen leichten Anstieg um 2,2 % auf 242 Tsd. TEU (im Vorjahr: 236 Tsd. TEU). Insbesondere die Erholung der Transporte im Raum Hamburg trug zu dieser Entwicklung bei.

Die **Umsatzerlöse** lagen mit 711,3 Mio. € um 14,6 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 620,5 Mio. €) und entwickelten sich damit stärker als die Transportmenge. Grund hierfür war neben Preisanpassungen insbesondere der weiter gestiegene Bahnanteil am Gesamtaufkommen der HHLA-Intermodaltransporte von 85,2 % auf 86,5 %.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** belief sich im Mitteilungszeitraum auf 83,7 Mio. € (im Vorjahr: 72,9 Mio. €) und stieg somit um 14,8 %. Die EBIT-Marge blieb mit 11,8 % auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 11,7 %). Grund für die positive EBIT-Entwicklung war im Wesentlichen der Anstieg der Transportmenge. Gegenläufig wirkten sich Tarifierhöhungen sowie die Geschäftsausweitung bei den Bahnverkehren aus.

### Containertransport

in Tsd. TEU



Die HHLA investiert 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 sechs neuen Mehrsystemlokomotiven im Laufe des Jahres 2024 verfügt die HHLA-Bahntochter METRANS über rund 150 Rangier- und Streckenlokomotiven sowie über eine Flotte von mehr als 4.000 Containertragwagen. Das Netzwerk besteht aus insgesamt 20 Terminals im Hinterland, von denen fünf als große Hub-Terminals fungieren.

## Segment Logistik

### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2024	2023	Veränderung
Umsatzerlöse	83,7	78,2	7,0 %
EBITDA	17,1	10,6	61,7 %
EBITDA-Marge in %	20,4	13,5	6,9 PP
EBIT	- 0,4	0,6	neg.
EBIT-Marge in %	- 0,4	0,7	neg.
Equity-Beteiligungsergebnis	4,4	4,1	9,5 %

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 2024 mit 83,7 Mio. € den Vorjahreswert um 7,0 % (im Vorjahr: 78,2 Mio. €). Während die Fahrzeuglogistik einen deutlichen Umsatzrückgang verzeichnete, erzielten insbesondere die Leasinggesellschaft und die Automatisierungstechnik Zuwächse gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** betrug - 0,4 Mio. € (im Vorjahr: 0,6 Mio. €). Bei teils gegenläufigen Entwicklungen in den Einzelgesellschaften des Segments lag die Fahrzeuglogistik stark unter dem Vorjahreswert, der u. a. durch erhöhte sonstige betriebliche Erträge gekennzeichnet war. Das Segment-EBIT war zudem durch Effekte aus der Einstellung des Geschäftsbetriebs einer Gesellschaft belastet. Der Ergebnisbeitrag der Leasinggesellschaft erhöhte sich dagegen im Berichtszeitraum stark.

Das **Equity-Beteiligungsergebnis** des Segments Logistik stieg im Geschäftsjahr 2024 vor allem durch den Massengutumschlag um 9,5 % auf 4,4 Mio. € (im Vorjahr: 4,1 Mio. €).

## Segment Immobilien

### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2024	2023	Veränderung
Umsatzerlöse	46,1	46,5	- 0,8 %
EBITDA	25,6	25,8	- 0,6 %
EBITDA-Marge in %	55,6	55,5	0,1 PP
EBIT	16,1	16,1	- 0,1 %
EBIT-Marge in %	34,9	34,7	0,2 PP

Der Hamburger Markt für Büroflächen befand sich laut dem aktuellen Marktbericht von Grossmann & Berger auch im vierten Quartal 2024 weiter in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld. So blieb der Flächenumsatz im Gesamtjahr mit rund 425.000 m<sup>2</sup> um 6,6 % unter dem Vorjahreswert von rund 455.000 m<sup>2</sup>. Die Leerstandsquote lag dabei mit 5,2 % um 0,6 Prozentpunkte über Vorjahr.

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal wiesen in diesem schwachen Marktumfeld dagegen im Geschäftsjahr 2024 weiter eine stabile Entwicklung bei annähernder Vollvermietung in beiden Quartieren aus.

Die **Umsatzerlöse** sanken im Berichtszeitraum geringfügig um 0,8 % auf 46,1 Mio. € (im Vorjahr: 46,5 Mio. €). Rückläufige Erlöse im Fischmarktareal aufgrund des projektvorbereitenden Abrisses von Kühl- und Lagerhallen konnten durch Umsatzzuwächse bei Objekten in der Speicherstadt nicht vollständig kompensiert werden.

Das kumulierte **Betriebsergebnis (EBIT)** lag im Berichtszeitraum mit 16,1 Mio. € im Bereich des Vorjahres (im Vorjahr: 16,1 Mio. €). Ergebnisbelastend wirkten Aufwendungen im Rahmen erfolgreicher Anschlussvermietungen in der Speicherstadt sowie projektvorbereitende Kosten eines Großprojekts auf dem Fischmarktareal. Diese konnten jedoch vor allem durch geringere Instandhaltungsaufwendungen und Abschreibungen kompensiert werden.

### Nachtragsbericht

Mit Geschäftsanteilskauf- und Abtretungsvertrag vom 19. Dezember 2024 erwarb die UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg, die verbleibenden 50,0 % der Anteile an der bis zum Bilanzstichtag nach der Equity-Methode einbezogenen Gesellschaft ARS-UNIKAI GmbH, Hamburg. Der Vollzug der Transaktion (entspricht dem Erwerbszeitpunkt) erfolgte nach dem Bilanzstichtag am 1. Januar 2025.

Mit Anteilskauf- und Übertragungsvertrag vom 21. Januar 2025 erwarb die HHLA Sky GmbH weitere 67,3 % der Anteile an der bis zum Bilanzstichtag nach der Equity-Methode einbezogenen Gesellschaft Third Element Aviation GmbH, Bielefeld. Der Vollzug der Transaktion (entspricht dem Erwerbszeitpunkt) erfolgte nach dem Bilanzstichtag am 21. Januar 2025.

Mit Kooperationsvertrag vom 23. Oktober 2024 vereinbarte die HHLA International GmbH, die Entwicklung und den Betrieb eines Intermodalterminals (Bahnterminals) in Batiëvo, Ukraine, zu unterstützen. Dabei erwarb die Gesellschaft mit einer Call-Option das Recht, 60,0 % der Anteile an diesem Unternehmen zu erwerben. Die abschließende Unterzeichnung eines entsprechenden Anteilskauf- und Übernahmevertrages war bis zur Beschlussfassung des Konzernabschlusses noch ausstehend. Sämtliche Regelungen stehen unter dem Vorbehalt etwaig erforderlicher Zustimmungen durch relevante Aufsichtsbehörden.

Weitere nennenswerte Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag am 31. Dezember 2024 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 39 inländischen und 35 ausländischen Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrieben. Im Geschäftsjahr 2024 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.

## Personal

Die Anzahl der Beschäftigten in der HHLA AG betrug am 31. Dezember 2024 insgesamt 981 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (im Vorjahr: 987). Davon waren 172 Lohnempfänger (im Vorjahr: 199), 738 Gehaltsempfänger (im Vorjahr: 729) sowie 71 Auszubildende (im Vorjahr: 59). Von den 981 Beschäftigten wurden im Berichtsjahr 301 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. €	2024	2023	Veränderung
Umsatzerlöse	143,5	141,4	1,5 %
Sonstige Erträge und Aufwendungen	- 175,3	- 134,3	- 30,5 %
Betriebsergebnis	- 31,8	7,1	neg.
Finanzergebnis	18,5	14,8	25,0 %
Beteiligungsergebnis	59,6	67,9	- 12,2 %
Ertragsteuern	7,7	15,3	- 49,7 %
Jahresüberschuss	54,0	105,1	- 48,6 %

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 betragen die Umsatzerlöse 143,5 Mio. € (im Vorjahr: 141,4 Mio. €). Der Anstieg um 2,1 Mio. € resultierte im Wesentlichen aus Dienstleistungsverrechnungen mit Tochtergesellschaften der HHLA AG.

Die **sonstigen Erträge und Aufwendungen** belasteten das Ergebnis im Vorjahresvergleich um zusätzlich 41,0 Mio. €. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem Buchgewinn des Vorjahres aus der Veräußerung eines Anteils an der HHLA Container Terminal Tollerort GmbH (CTT), Hamburg, in Höhe von 24,99 % sowie im Vergleich zum Vorjahr geringeren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen.

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

Die Entwicklung des **Beteiligungsergebnisses** begründet sich im Wesentlichen durch die Geschäftsentwicklung des Pro-forma-Segments Holding/Übrige. Die ergebniswirksam vereinnahmten Jahresüberschüsse aus den Tochtergesellschaften und Beteiligungen der HHLA AG haben sich im Vorjahresvergleich um 8,3 Mio. € auf 59,6 Mio. € reduziert (im Vorjahr: 67,9 Mio. €).

Die ausgewiesenen Ertragsteuern werden maßgeblich bestimmt durch die Aktivierung latenter Steuern auf steuerliche Verlustvorträge zum 31.12.2024.

Der **Jahresüberschuss** ist als Ausschüttungsbemessungsgrundlage die wesentliche Steuerungsgröße für die HHLA AG und betrug im Berichtsjahr 54,0 Mio. € (im Vorjahr: 105,1 Mio. €). Davon entfallen auf die A-Sparte 44,6 Mio. € (im Vorjahr: 94,2 Mio. €) und auf die S-Sparte 9,4 Mio. € (im Vorjahr: 10,9 Mio. €).

## Soll-Ist-Vergleich

in Mio. €	Ist 2024	Ist 2023	Prognose 2024
Jahresüberschuss	54,0	105,1	starker Rückgang

## Vermögenslage

### Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
<b>Aktiva</b>		
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	35,8	36,5
Finanzanlagen	1.337,5	925,0
Sonstige Aktiva	378,9	617,0
<b>Bilanzsumme</b>	<b>1.752,2</b>	<b>1.578,5</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	589,8	547,5
Rückstellungen für Pensionen	310,2	323,3
Sonstige Passiva	852,2	707,7
<b>Bilanzsumme</b>	<b>1.752,2</b>	<b>1.578,5</b>
Eigenkapitalquote in %	33,7	34,7
Anlagenintensität in %	2,0	2,3

Die Restbuchwerte der **immateriellen Vermögensgegenstände** und des **Sachanlagevermögens** betrugen zum Bilanzstichtag 35,8 Mio. € (im Vorjahr: 36,5 Mio. €). Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen beliefen sich im Berichtsjahr auf 4,7 Mio. € (im Vorjahr: 7,8 Mio. €). Der Investitionsschwerpunkt lag dabei auf dem Ausbau der IT-Landschaft.

Das **Finanzanlagevermögen** erhöhte sich im Wesentlichen infolge der Begebung von Ausleihungen sowie der eingangs beschriebenen Erweiterung des Intermodalgeschäfts und der Ausweitung der digitalen Aktivitäten um insgesamt 412,5 Mio. € auf 1.337,5 Mio. €.

Das **Eigenkapital** hat sich gegenüber dem Jahresende 2023 um 42,3 Mio. € erhöht. Der Anstieg wird durch den Jahresüberschuss in Höhe von 54,0 Mio. € sowie die Ausschüttung der Bardividende in Höhe von 11,7 Mio. € bestimmt.

## Entwicklung der Pensionsrückstellungen

in Mio. €	2024	2023
<b>Bilanzwert am 01.01.</b>	<b>323,3</b>	<b>334,8</b>
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand	5,5	7,5
Rentenzahlungen	- 18,6	- 19,0
<b>Bilanzwert am 31.12.</b>	<b>310,2</b>	<b>323,3</b>

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 1,90 % (im Vorjahr: 1,82 %) 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 310,2 Mio. € (im Vorjahr: 323,3 Mio. €).

## Finanzlage

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 4,3 Mio. € (im Vorjahr: 152,6 Mio. €). Er war wesentlich durch das Betriebsergebnis und vereinnahmte Beteiligungsergebnisse geprägt. Wie im Vorjahr ist der Cashflow aus Investitionstätigkeit aufgrund von Umwidmungen von Cash-Pool-Verträgen in mittelfristige Ausleihungen stark erhöht.

Der Finanzmittelfonds setzte sich im Rahmen bestehender Cash-Pool-Verträge aus Salden gegenüber Tochtergesellschaften in Höhe von - 60,8 Mio. € (im Vorjahr: 205,0 Mio. €), liquiden Mitteln in Form von Bankguthaben in Höhe von 148,2 Mio. € (im Vorjahr: 120,4 Mio. €), davon kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten in Höhe von 20,0 Mio. € (im Vorjahr: 55,0 Mio. €), sowie Clearing-Forderungen gegenüber der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV), Hamburg, in Höhe von 54,8 Mio. € (im Vorjahr: 44,8 Mio. €) zusammen. Die HHLA AG ist mit der S-Sparte in das Cash-Clearing-System der HGV einbezogen.

## Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2024	2023
<b>Finanzmittelfonds am 01.01.</b>	<b>370,2</b>	<b>509,2</b>
Cashflow aus laufender Tätigkeit	4,3	152,6
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 420,5	- 426,3
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	188,2	134,7
<b>Finanzmittelfonds am 31.12.</b>	<b>142,2</b>	<b>370,2</b>
davon ggü. Tochtergesellschaften	- 60,8	205,0
davon liquide Mittel	203,0	165,2



## 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 sich die für den HHLA-Konzern getroffenen Aussagen zur Markt- und Umsatzentwicklung 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 2025

Auf Basis der im Prognosebericht des Konzerns erwarteten Ertragslage des HHLA-Konzerns und der vorherigen Ausführungen geht die HHLA AG insgesamt von einem starken Anstieg 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 2025

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. Dem Prüfungsausschuss des HHLA-Aufsichtsrats wird die aktuelle Risiko- und Chancensituation jährlich berichtet.

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 Konzerneigenkapital<sup>1</sup> (Tragfähigkeit)

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

<sup>1</sup> 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 die 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 findet eine jährliche **Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung** nach den Vorgaben der EU-Taxonomie statt. 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 sozioökonomischen Entwicklungspfade SSP 1, SSP 2, SSP 3 und SSP 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 die 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 und 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.

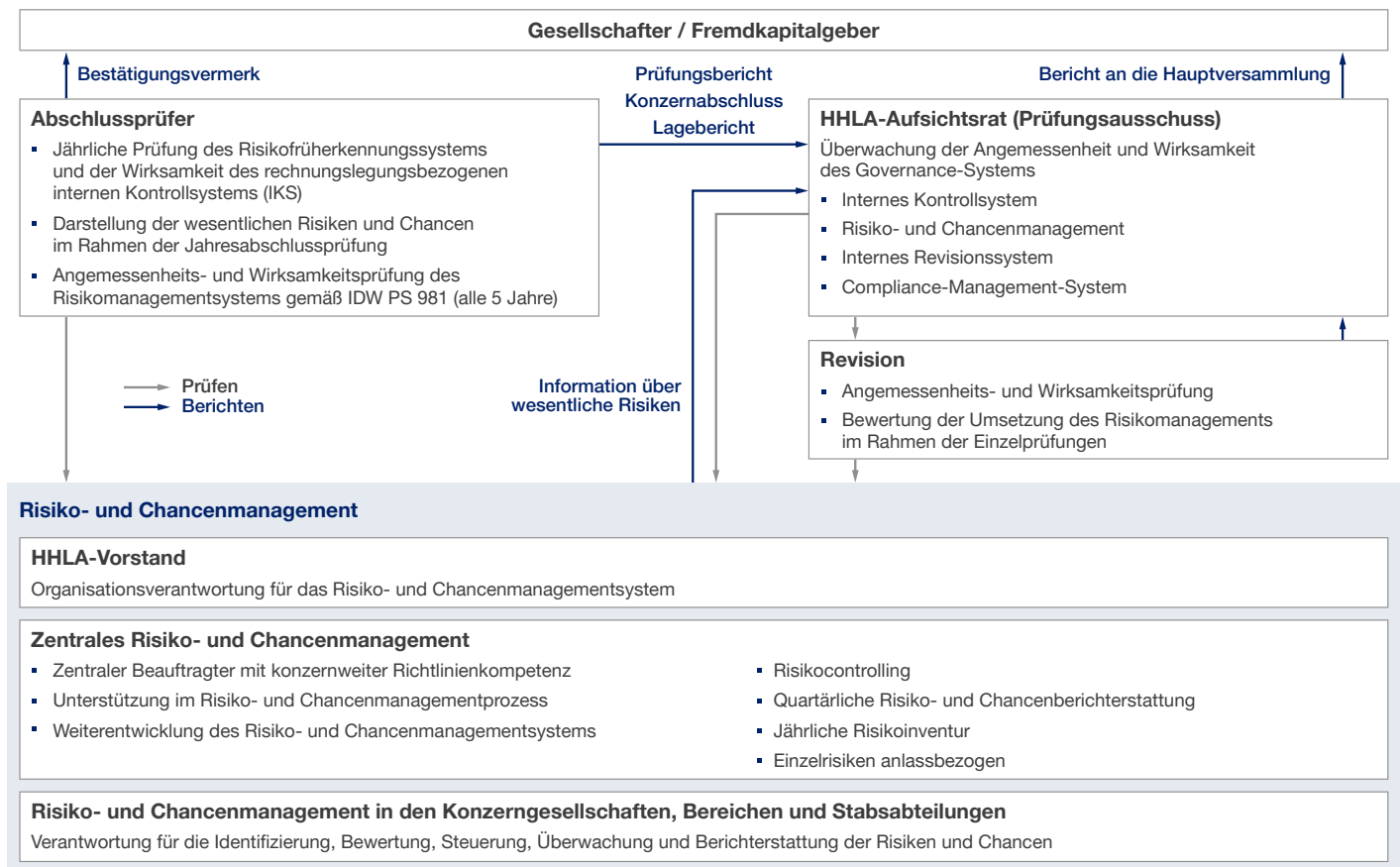
### **Prüfung und Überwachung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems**

Die interne Revision prüft das Risikomanagementsystem regelmäßig auf Angemessenheit und Wirksamkeit. Zudem werden die Risikomanagementprozesse im Rahmen der Einzelprüfungen geprüft. Bei signifikanten strukturellen Änderungen oder wesentlichen Feststellungen im Rahmen der Einzelprüfungen führt die interne Revision eine zusätzliche Angemessenheits- und Wirksamkeitsprüfung des Risikomanagementsystems durch.

Der Prüfungsausschuss des HHLA-Aufsichtsrats 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 basiert auf den Kriterien, die in dem international anerkannten Rahmenwerk „Internal Control – Integrated Framework“ des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) festgelegt sind.

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

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.

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 dolosen Handlungen. Konzernweit wurden mehrstufige Genehmigungs- und Freigabegrenzen 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 weitere 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 Berichtspaketen 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 festgehalten. 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 Konsolidierungsprozess 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 gemacht. Im Rahmen der Konsolidierung erfolgt durch das Konzernrechnungswesen eine Analyse 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 Unternehmens in den relevanten Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktionen zu identifizieren und zu bewerten sowie für risikobehaftete Prozesse geeignete Kontrollen festzulegen und zu implementieren. Die erforderlichen Kontrollen werden gemäß den konzernweiten Vorgaben dokumentiert und überwacht.

Auf der Grundlage der turnusmäßig erfolgenden Risikoinventur, ggf. auch anlassbezogen, wird mindestens einmal jährlich das IKS durch die jeweils verantwortliche Geschäftsführung oder Bereichsleitung bewertet. Das Ergebnis wird konzerneinheitlich dokumentiert und umfasst Aussagen zu Aktualität und Vollständigkeit der Dokumentation sowie zur Angemessenheit 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. Darüber hinaus wird das IKS durch externe Prüfer mindestens alle fünf Jahre gemäß dem einschlägigen IDW-Standard (IDW PS 982) auf Wirksamkeit und Angemessenheit geprüft. Im Geschäftsjahr 2024 wurde das IKS gemäß IDW PS 982 geprüft. Aus der Prüfungstätigkeit haben sich keine wesentlichen Feststellungen ergeben.

## 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, die zunehmenden geopolitische Spannungen und die Entwicklung des Markt- und Wettbewerbsumfelds. Die Entwicklung dieser Faktoren wird genau beobachtet und beeinflussbare Kosten sowie die Investitionen werden – soweit skalierbar – flexibel an die absehbare Entwicklung angepasst. Darüber hinaus sind operationelle Risiken, angesichts der externen Bedrohungslage v.a. in Form von IT-Sicherheitsrisiken, von unverändert hoher Bedeutung.

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	mittel	möglich	→
Operationelle Risiken	mittel	möglich	→
Finanzielle Risiken	mittel	unwahrscheinlich	→
Strategische Risiken	unbedeutend	möglich	→
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 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 von 3,2 % für 2024 und 3,3 % für 2025. Aufgrund der zunehmenden weltweiten politischen und wirtschaftlichen Spannungen steht diese Einschätzung jedoch weiterhin unter Unsicherheiten. Vor allem bestehende oder drohende Zollkonflikte, u. a. zwischen den USA und China bzw. zwischen den USA und Europa, können Auswirkungen auf die Warenströme haben.

Für China, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, liegt die Wachstumsprognose für 2024 bei 4,8 % und damit über dem weltweiten Durchschnitt. Für 2025 wird ein Wirtschaftswachstum von 4,6 % prognostiziert. Die schwächeren Aussichten für 2025 sind u. a. durch die anhaltende Schwäche des Immobiliensektors und ein verlangsamtes Konsumwachstum begründet. Die jüngsten fiskalpolitischen Maßnahmen könnten das Wirtschaftswachstum wieder verstärken. Gegenläufig könnte sich jedoch der Handelskonflikt zwischen China und den USA auswirken.

Der IWF erwartet für Deutschland im Jahr 2024 eine moderate Rezession mit einem Rückgang von 0,2 %. Ab 2025 wird ein geringfügiger Anstieg von 0,3 % prognostiziert, der jedoch weiterhin unter dem globalen Wirtschaftswachstum liegen wird. [Wirtschaftliches Umfeld](#)

Für mittel- und osteuropäische Volkswirtschaften wie z. B. Polen, Tschechien, die Slowakei und Ungarn, die einen nicht zu vernachlässigenden Teil ihres interkontinentalen Warenaustauschs über den Hamburger Hafen abwickeln, prognostiziert der IWF ein schwächeres Wirtschaftswachstum für 2025 gegenüber vorherigen Einschätzungen. Chancen einer höheren Mengendynamik aus etwaigen Wachstumspotenzialen werden nunmehr nicht erwartet.

Das Marktforschungsinstitut Drewry prognostiziert ein Wachstum des Weltcontainerumschlags von 6,1 % für 2024, erwartet für 2025 ff. jedoch eine geringere Wachstumsrate von 2,8 %. 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](#)

Die mit dem Machtwechsel in den USA angekündigten Importzölle könnten zu Handelskonflikten führen. Exportmengen in die USA könnten sich entsprechend verringern. Die konkrete Ausgestaltung und die Folgen möglicher Importzölle unterliegen zum Berichtszeitpunkt noch hohen Unsicherheiten.

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, bedarfsgerecht 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. 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 strategische Beteiligung der Mediterranean Shipping Company (MSC) an der HHLA birgt zudem das Risiko, dass andere Reederkunden Menge vom Standort Hamburg abziehen. Dem gegenüber stehen Volumenzusagen und die Chance auf **zusätzliche Mengenzuwächse von MSC**, die sukzessive ab dem Jahr 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 durch die strategische Beteiligung von MSC auch weiterhin das Risiko besteht, 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 Fahrplanteue 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. 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 Umschlagmengen an den HHLA-Containerterminals auswirken. Durch das Auslaufen der Gruppenfreistellungsverordnung als Regelung der Ausnahme 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 daher 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 Grand Dragon Investment Enterprise Limited, einer Tochtergesellschaft der COSCO Shipping Ports Limited mit Sitz in Hongkong (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. Risiken einer Energiepreissteigerung sinken vor dem Hintergrund geringerer Preise und Schwankungen am Beschaffungsmarkt, so dass etwaige Risikoeintritte, im Vorjahr noch im möglichen Bereich, derzeit unwesentlich sind. Der steuervergünstigte Bezug des sog. Hafendiesels wurde verlängert, so dass hieraus im Gegensatz zum Vorjahr zunächst keine weiteren Preisrisiken bestehen.

Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz sowie eine strategisch ausgerichtete Beschaffungspolitik für Strom aus vorrangig klimaneutraler Produktion bestimmen jedoch weiterhin das Handeln der HHLA.

## 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. Angekündigte Änderungen, z.B. in Bezug auf die Entgelthöhen oder die Trassenpreisförderung in Deutschland, werden, sofern möglich, planerisch berücksichtigt. Kurzfristige politische Entscheidungen können hierbei nicht ausgeschlossen werden. Das Risiko erhöhter Traktions-/Trassenkosten ist daher für die HHLA grundsätzlich von Relevanz, liegt jedoch weiterhin im unwesentlichen Bereich.

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 das Netzwerk der HHLA weiter gestärkt: Leistungsfähige Seehafenterminals fördern Chancen der Mengenentwicklung im Hinterland, **intelligente Transportsysteme mit niedriger Kostenstruktur** das Containeraufkommen in den Häfen.

## 2. Operationelle Risiken und Chancen

### 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 sowohl der Abwehr als auch der rechtzeitigen Erkennung von Angriffen. Erforderliche Maßnahmen zur deutlichen Reduzierung etwaiger Schadensauswirkungen werden kontinuierlich weiterentwickelt. Angesichts der allgemeinen Vielzahl von Cyberangriffen auf Unternehmen, die u.a. zu Datendiebstählen oder zum Stillstand der IT führten, ist es unverändert möglich, dass auch die HHLA von einem schadenverursachenden Angriff betroffen sein wird. Ein Risikoeintritt würde eine potenzielle Schadenshöhe im mittleren Bereich verursachen.

### 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. Die Streikrisiken sind im Wesentlichen unverändert zum Vorjahresbericht.

### Klimarisiken

Die 2022 erstmals durchgeführte Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung nach Vorgaben der EU-Taxonomie wurde 2024 erneut 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 aktualisierter 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 entspricht im Wesentlichen der Vorjahresbetrachtung.

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 Erdrutsche 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.

## Technologische Innovationen und Digitalisierung

Die HHLA verfolgt u.a. das Ziel, mit innovativen und nachhaltigen Lösungen die Verkehrsinfrastruktur im und um den Hamburger Hafen herum zu entlasten und die Kapazitäten ihrer Terminalanlagen noch effizienter zu nutzen. Hierfür setzt die HHLA z.B. ferngesteuerte Containerbrücken und die Bahnkran-Automatisierung am CTA sowie maschinelles Lernen zur optimierten Positionierung von Containern im Lager am CTA und CTB ein, um 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 die Plattform [heyport](#) für die Koordination von Schiffsanläufen.

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 auszutastieren ist. [Innovation](#)

## 3. Finanzielle Risiken

### 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 ausgeschlossen werden. 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

Für die Reederkunden bestehen Unsicherheiten bezüglich weiterer konjunkturbedingter Nachfrageeinbrüche, während die Flottenkapazität weiter steigt. Hinzu kommen die volatile Entwicklung der Frachtraten und der Bunkerkosten sowie unvorhergesehene Ereignisse durch geopolitische Entwicklungen und deren Auswirkungen auf die Schifffahrtsmengen, derzeit vor allem in Form von Zollarhebungen bei den USA-Verkehren. Entsprechend bestehen unverändert Risiken einer Kundeninsolvenz mit den Folgen eines Umschlag- und Forderungsverlusts im Containersegment, Risikoeintritte liegen jedoch angesichts der überwiegend positiven Ergebnisprognosen weiterhin im unwahrscheinlichen Bereich.

### 1. Marktumfeld

Bei den Logistikimmobilien und in der Speicherstadt ergeben sich unverändert 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 weitere 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 osteuropäischen Währungen. So bestehen vor allem 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 über dem Vorjahresniveau, mittelfristig können die Risiken vor allem vor dem Hintergrund des geplanten Ausbaus der Intermodalaktivitäten weiter ansteigen. Zudem kann 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 in ihrer Bewertung unverändert hohen Unsicherheiten.

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 in den letzten Monaten Zinssenkungen bei den Leitzinsen unternommen, um der schwächeren Konjunktur im Euroraum zu begegnen. Da sich der für die Pensionsverpflichtungen relevante Referenzzinssatz zum Berichtszeitpunkt als stabil erweist, entspricht das Risiko einer zinssenkungsinduzierten Erhöhung der Pensionsrückstellung dem Vorjahresniveau. Ein Risikoeintritt liegt 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](#)

## 4. Strategisches Umfeld

### 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.

### Strategische Projekte

Transformationsprozesse und die hiermit verbundene Erreichung von geplanten Projektzielen können sich zeitlich verzögern. Umfassende Kommunikationsmaßnahmen und eine enge Einbindung aller Beteiligten dienen dazu, etwaigen Verzögerungen zu begegnen. Die Risiken werden regelmäßig neu bewertet und liegen zum Berichtszeitpunkt über dem Vorjahresniveau. Vor dem Hintergrund der mehrjährigen Transformationsprozesse bleiben etwaige Risiken auch mittelfristig relevant.



## 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. Auch im Containersegment werden Bahninfrastrukturrisiken aufgrund der Baustellensituation im Schienennetz von bzw. nach Hamburg inzwischen bedeutsam. Die Flexibilität durch eigenes rollendes Material und Maßnahmen zur Kundenbindung tragen u. a. dazu bei, dass etwaige Ergebnisauswirkungen zwar wesentlich, jedoch unwahrscheinlich sind. 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 durch die Mitarbeit in entsprechenden Gremien, die Mitwirkung in Verbänden sowie eine aktive Öffentlichkeitsarbeit.

## 5. Rechtliche Risiken und Chancen

### 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). Alle Mitteilungen werden vertraulich behandelt und können anonym erfolgen. Im Berichtsjahr wurden die Möglichkeiten, Hinweise auf Verstöße zu geben, um ein digitales Hinweisgeberportal erweitert. Über das Portal besteht die Möglichkeit, mit anonymen Hinweisgebern über ein vertrauliches, verschlüsseltes Postfach zu kommunizieren, um auf diese Weise gegebenenfalls weitere Informationen zu einem Sachverhalt zu erlangen. 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

Prozessrisiken können aufgrund der Vielfalt der Vertragsbeziehungen, die die HHLA eingeht, grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. So kann z. B. eine Veränderung von Ausgangsprämissen oder Rahmenbedingungen 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 wie im Vorjahr keine diesbezüglichen 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. Auch eine Nichteinhaltung neuer bzw. verschärfter behördlicher Vorgaben könnte zu etwaigen Bußgeldern führen. Die HHLA initiiert bereits bei Ankündigung neuer Gesetze bzw. Regularien entsprechende Anpassungsmaßnahmen und steht hierbei in engem Kontakt mit den Behörden. 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 %	2025	Trend vs. 2024
<b>Welt</b>	<b>3,3</b>	<b>↗</b>
<b>Fortgeschrittene Volkswirtschaften</b>	<b>1,9</b>	<b>↗</b>
USA	2,7	↘
Euroraum	1,0	↗
Deutschland	0,3	↗
Italien	0,7	↗
<b>Aufstrebende Volkswirtschaften (Schwellen- und Entwicklungsländer)</b>	<b>4,2</b>	<b>→</b>
Aufstrebende asiatische Volkswirtschaften	5,1	↘
China	4,6	↘
Aufstrebende europäische Volkswirtschaften (Mittel- und Osteuropa)	2,2	↘
Russland	1,4	↘
<b>Welthandel</b>	<b>3,2</b>	<b>↘</b>

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF); Januar 2025

Die Weltwirtschaft sieht sich in einer Phase ohnehin nur mäßiger Dynamik erhöhter wirtschaftspolitischer Unsicherheit gegenüber. Zwar gibt es positive Impulse für die Konjunktur, etwa eine weniger restriktive Geldpolitik und verbesserte Aussichten für den privaten Konsum, jedoch belasten die steigende Unsicherheit und die Verschärfung protektionistischer Maßnahmen das wirtschaftliche Umfeld. Insbesondere könnten neue Zölle bestehende Handelsspannungen weiter verschärfen, Investitionen bremsen, Handelsströme verzerren und Lieferketten erneut unterbrechen. US-Präsident Donald Trump hat weitreichende Einfuhrzölle gegen China, Kanada und Mexiko angekündigt und droht auch anderen Ländern mit Strafmaßnahmen. Trotz dieser Herausforderungen zeigt sich der Internationale Währungsfonds (IWF) optimistisch und prognostiziert ein Wirtschaftswachstum von 3,3 %. Dieser optimistische Ausblick basiert vor allem auf einer positiven Entwicklung der Vereinigten Staaten, die die Abwärtskorrekturen in anderen wichtigen Volkswirtschaften ausgleicht. Dennoch bleibt das globale Wachstum im historischen Vergleich weiterhin unterdurchschnittlich.

Laut den Schätzungen der IWF-Ökonomen wird der **Welthandel** im Prognosezeitraum voraussichtlich um 3,2 % wachsen. Im Vergleich zur vorherigen Prognose wurde diese Erwartung um 0,2 Prozentpunkte nach unten korrigiert. Dies ist auf die stark gestiegene handelspolitische Unsicherheit zurückzuführen, die insbesondere die Investitionen von handelsintensiven Unternehmen voraussichtlich überproportional beeinträchtigen dürfte.

Die konjunkturelle Dynamik in den **fortgeschrittenen Volkswirtschaften** soll 2025 voraussichtlich im Vergleich zum Vorjahr leicht zunehmen, was vor allem auf einen verbesserten Ausblick für die USA zurückzuführen ist (+0,5 Prozentpunkte gegenüber Oktober 2024). Für die **Schwellen- und Entwicklungsländer** wird ein stabiles Wachstum erwartet.

Die wirtschaftlichen Aussichten für die Regionen, die für die HHLA von besonderer Bedeutung sind, gestalten sich für 2025 uneinheitlich. Für **China** erwartet der IWF eine weiterhin nachlassende Wachstumsdynamik. Allerdings wurde der Konjunkturausblick für die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt um 0,1 Prozentpunkte auf 4,6 % angehoben. Die chinesische Wirtschaft hatte 2024 etwas mehr Schwung, der sich durch das im November 2024 angekündigte Steuerpaket in gewissem Maße auf das Jahr 2025 übertragen sollte. Damit könnten die negativen Auswirkungen der gestiegenen handelspolitischen Unsicherheiten und der Belastungen des Immobiliensektors teilweise ausgeglichen werden.

Die Konjunktur in **Russland** wird sich im Prognosezeitraum voraussichtlich abschwächen, da ein zunehmender Teil der gesamtwirtschaftlichen Kapazitäten für die Deckung des Kriegsbedarfs verwendet wird, was offenbar zu Engpässen führt. Daher ist eine deutliche Verlangsamung des Produktionswachstums zu erwarten, während der Inflationsdruck weiterhin hoch bleibt. Der IWF hat seinen Ausblick für Russland im Vergleich zu Oktober 2024 um 0,1 Prozentpunkte angehoben und prognostiziert nach einem Anstieg von 3,8 % im Jahr 2024 für den Prognosezeitraum nur noch einen Zuwachs von 1,4 %.

Die Aussichten für die Volkswirtschaft der **Ukraine** sind aufgrund des anhaltenden Krieges besonders unsicher und hängen maßgeblich von dessen weiterer Entwicklung ab. In seiner Oktoberprognose 2024 geht der IWF von einem Wirtschaftswachstum von 2,5 % aus.

In den aufstrebenden Ländern **Mittel- und Osteuropas** wird die Wirtschaft laut Einschätzung der Experten voraussichtlich mit einer Zuwachsrate von 2,2 % etwas langsamer wachsen als im vergangenen Jahr, als die Region noch einen Zuwachs von 3,2 % verzeichnete.

Der **Euroraum** dürfte die konjunkturelle Schwächephase im Prognosezeitraum weiter überwinden, jedoch wird das Wachstum voraussichtlich nicht so stark anziehen wie ursprünglich erwartet. Aufgrund der unerwartet schwächeren Dynamik zum Jahresende 2024, insbesondere im verarbeitenden Gewerbe, sowie der gestiegenen politischen Unsicherheit hat der IWF seinen Ausblick um 0,2 Prozentpunkte nach unten korrigiert. Für 2025 wird ein Wachstum der gesamtwirtschaftlichen Aktivitäten im Währungsraum von 1,0 % erwartet. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) von **Estland** wird laut den jüngsten Schätzungen des IWF aus Oktober 2024 um 1,6 % steigen, während die Wirtschaftsleistung von **Italien** um 0,7 % zulegen soll.

Die **deutsche Wirtschaft** wird laut Einschätzung des IWF auch 2025 schwächer wachsen als zuvor erwartet. Zwar wird die größte Volkswirtschaft der EU voraussichtlich aus der Rezession heraustreten, dennoch haben die Ökonomen des Währungsfonds ihre Konjunkturprognose deutlich nach unten korrigiert. Für 2025 wird ein Wachstum der deutschen Wirtschaftsleistung von nur 0,3 % erwartet, nachdem der IWF im Oktober 2024 noch einen Zuwachs von 0,8 % prognostiziert hatte. Damit dürfte Deutschland voraussichtlich erneut das niedrigste Wachstum unter den G7-Staaten verzeichnen.

## Ausblick auf das Branchenumfeld

Trotz des unerwartet starken Mengenanstiegs im Jahr 2024 hat das Marktforschungsinstitut Drewry seine Prognose für den **Weltcontainerumschlag** bei einer Zuwachsrate von 2,8 % belassen. Aufgrund der höheren Ausgangsbasis 2024 wird die absolute Containermenge für 2025 jedoch voraussichtlich höher ausfallen als ursprünglich prognostiziert. Getrübt werden die Aussichten allerdings durch die stark gestiegenen handelspolitischen Unsicherheiten, die insbesondere mit der Rückkehr von Donald Trump ins Weiße Haus verbunden sind. Kurzfristig erwarten die Experten jedoch eine Beschleunigung des Wachstums, da Unternehmen voraussichtlich ihre Bestände aufstocken werden, um sich auf mögliche Handelsbarrieren und Zölle vorzubereiten.

Für das wichtigste Fahrtgebiet des Hamburger Hafens, **China**, erwartet Drewry im Jahr 2025 ein langsames Umschlagwachstum von 1,8 %. Der abgeschwächte Ausblick für China wird vor allem mit den zusätzlichen Einfuhrzöllen begründet, die seit 2024 sowohl in der Europäischen Union als auch in den USA auf chinesische Importe erhoben werden. Die Aussichten für die **europäischen Häfen** deuten auf ein moderates Wachstum im Prognosezeitraum hin. Laut den Experten soll das Fahrtgebiet Europa 2025 mit einer Rate von 3,8 % wachsen. In den nordwesteuropäischen Häfen wird jedoch ein unterdurchschnittliches Wachstum von nur 2,9 % im regionalen Vergleich erwartet. Im Fahrtgebiet **Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer** wird hingegen ein kräftiger Aufschwung von 6,6 % beim Containerumschlag prognostiziert.

Die Marktexperten von Drewry gehen davon aus, dass die Produktivität in den weltweiten Häfen im Jahr 2025 sinken wird, während der Druck auf die Terminals und die Hinterlandtransportsysteme durch steigende Umschlagspitzen weiter zunehmen dürfte. Ursache hierfür sind die Angriffe im Suezkanal und das bedingte Umleiten von Schiffen, erwartete weitere Streiks in den US-amerikanischen Häfen sowie außerfahrplanmäßige Schiffsanläufe. Gleichzeitig startet im Februar 2025 die Gemini-Kooperation von Maersk und Hapag-Lloyd, die ein neues „Hub-and-Spoke“-System mit weniger direkten Hafenanläufen auf den Hauptschifffahrtrouten einführt. Die Umstellung der Fahrpläne wird voraussichtlich Zeit in Anspruch nehmen und temporäre Unterbrechungen der Dienste zur Folge haben.

## Erwarteter Containerumschlag nach Fahrtgebieten

Wachstumserwartung in %	2025	Trend vs. 2024
Welt	2,8	↘
Asien insgesamt	2,1	↘
China	1,8	↘
Europa insgesamt	3,8	↘
Nordwesteuropa	2,9	↘
Skandinavien und baltischer Raum	3,3	↘
Westliches Mittelmeer	2,5	↘
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	6,6	↗

Quelle: Drewry Maritime Research; Dezember 2024

Die globale **Containerschiffsflotte** wächst derzeit schneller als die Nachfrage nach Transportkapazitäten. Laut Einschätzungen des Marktforschungsinstituts Drewry stieg die Schiffs-kapazität im Jahr 2024 um 11 % bzw. rund 3 Mio. TEU. Trotz des potenziellen Kapazitäts-überhangs entwickelte sich das Jahr 2024 für die Containerschiffahrtsbranche über-ra-schend positiv. Reedereien erzielten eine überdurchschnittliche Rentabilität, wie sie zuletzt nur während der Pandemiejahre erreicht wurde. Maßgeblich hierfür waren anhaltende Ineffi-zienzen in den Lieferketten, insbesondere durch Umleitungen im Roten Meer, sowie ein unerwartet starker Anstieg der Containernachfrage. Infolge dieser Entwicklungen wird für das Jahr 2024 ein EBIT von rund 75 Mrd. US\$ erwartet. Für 2025 prognostizieren Marktana-lysten einen kumulierten operativen Gewinn von etwa 64 Mrd. US\$.

## Erwarteter Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

Wachstumserwartung in %	2025	Trend vs. 2024
<b>Transportaufkommen</b>	<b>0,4</b>	<b>↗</b>
Straßenverkehr	0,5	↗
Eisenbahnverkehr	0,6	↗
Kombinierter Verkehr	2,4	↘
<b>Transportleistung</b>	<b>1,2</b>	<b>↗</b>
Straßenverkehr	1,4	↗
Eisenbahnverkehr	1,2	↘
Kombinierter Verkehr	2,8	↘

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr (Bundesministerium für Digitales und Verkehr); Sommer 2024

Die jüngste Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr in Deutschland, die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr auf der Grundlage der Daten vom Oktober 2024 herausgegeben wurde, sieht aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven für das Jahr 2025 eine leichte Erholung des gesamten deutschen Güterverkehrs. Das Transportauf-kommen soll gegenüber dem Vorjahresniveau um 0,4 % zulegen. In der Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – wird ein Anstieg in Höhe von 1,2 % erwartet. Mit Blick auf die einzelnen Verkehrsträger wird für den **Straßengüterverkehr** für 2025 im Transportaufkommen ein leichter Zuwachs von 0,5 % und in der Transportleis-tung ein Anstieg von 1,4 % prognostiziert. Das **Güteraufkommen auf der Schiene** wird sich ähnlich entwickeln. Das Transportaufkommen im Eisenbahnverkehr wird im Prognosezeit-raum um 0,6 % ansteigen, die Transportleistung um 1,2 %. Gleichzeitig wird der **kombi-nierte Verkehr** auf der Schiene im laufenden Jahr voraussichtlich weiter kräftiger zulegen, wenn auch im Vergleich zum Vorjahr mit nachlassender Dynamik. Das Aufkommen wird um 2,4 % und die Leistung um 2,8 % zunehmen.

## Erwartete Konzernentwicklung

### Vergleich zur Vorjahresprognose

Die im Geschäftsbericht 2023 gegebene Prognose für das Jahr 2024 wurde im Laufe des Geschäftsjahres insgesamt zwei Mal aufgrund uneinheitlicher Entwicklung in den für den Teilkonzern Hafenlogistik wesentlichen Märkten angepasst.

So wurden im Rahmen des Halbjahresfinanzberichts die Erwartungen für den Containerumschlag aufgrund eingetrübter Konjunktur auf einen moderaten Anstieg abgesenkt. Der mehrheitliche Erwerb der Roland Spedition GmbH im zweiten Quartal führte hingegen zu einer Anhebung der Erwartungen für den Containertransport auf einen deutlichen Anstieg gegenüber dem Vorjahr. Zudem trugen längere Verweildauern von Containern an den Hamburger Terminals zur Verbesserung der Erlössituation bei. Infolgedessen wurden die Umsatzprognosen für den Konzern, den Teilkonzern Hafenlogistik sowie das Segment Intermodal angehoben. Während die Erwartungen an das operative Betriebsergebnis (EBIT) im Teilkonzern Hafenlogistik unverändert in der Bandbreite von 70 bis 100 Mio. € blieben, wurde für das Segment Container aufgrund des höheren erwarteten Erlösniveaus, der Effekte aus der Neubewertung der wirtschaftlichen Nutzungsdauer für einige Anlagegüter sowie einer Teilauflösung der Restrukturierungsrückstellung nunmehr von einem starken Anstieg ausgegangen. Darüber hinaus wurde die EBIT-Erwartung im Teilkonzern Immobilien auf das Niveau des Vorjahres abgesenkt.

Auf Grundlage der positiven Geschäftsentwicklung in den ersten neun Monaten des Jahres wurden die Umsatzprognosen für den Teilkonzern Hafenlogistik, insbesondere aufgrund der verbesserten Erlöse im Bahnverkehr, Ende Oktober im Rahmen einer Ad-hoc-Mitteilung erneut angehoben. Aufgrund des höheren Erlösniveaus durch temporär längere Verweildauern von Containern an den Hamburger Terminals wurde auch die Erwartung an das Betriebsergebnis (EBIT) angehoben. Für den Konzern wurde nunmehr von einer Bandbreite von 125 bis 145 Mio. € und für den Teilkonzern Hafenlogistik eine Bandbreite von 110 bis 130 Mio. € erwartet. Die Prognose für die Entwicklung des Containerumschlags wurde hingegen auf einen leichten Anstieg abgesenkt. Zum gleichen Zeitpunkt wurde auch die Bandbreite für Investitionen im Konzern auf 325 bis 375 Mio. € und für den Teilkonzern Hafenlogistik auf 300 bis 350 Mio. € reduziert.

Zum Jahresende 2024 wurde sowohl die Entwicklung der Umsatzerlöse im Konzern, im Teilkonzern Hafenlogistik, im Segment Container und Segment Intermodal als auch im Teilkonzern Immobilien bestätigt. Auch die EBIT-Bandbreiten auf Konzern- und Teilkonzernebene Hafenlogistik sowie die EBIT-Entwicklungsaussagen für das Segment Container, das Segment Intermodal und den Teilkonzern Immobilien konnten erreicht werden.

Während der Containerumschlag zum Jahresende hingegen nur einen geringfügigen Anstieg aufwies, verzeichnete der Containertransport hingegen einen starken Anstieg. Der Konzernumsatz fiel ebenfalls besser aus als zuletzt noch angenommen.

Die Investitionen auf Konzernebene und im Teilkonzern Hafenlogistik fielen geringer aus als prognostiziert. [Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf](#)

## Erwartete Ertragslage

Für das aktuelle Geschäftsjahr wird im **Teilkonzern Hafenlogistik** sowohl für den Containerumschlag als auch für den Containertransport mit einem starken Anstieg gegenüber dem Vorjahr gerechnet. Für die Umsatzerlöse wird ebenfalls von einem starken Anstieg im Vergleich zum Jahr 2024 ausgegangen. Für den Teilkonzern Hafenlogistik wird zudem ein EBIT in einer **Bandbreite von 180 bis 220 Mio. €** angestrebt. Dabei wird in allen Segmenten von einem starken Anstieg ausgegangen.

Für den **Teilkonzern Immobilien** wird mit einem leicht steigenden Umsatz gegenüber dem Vorjahr gerechnet. Hinsichtlich des Betriebsergebnisses (EBIT) wird von einem starken Rückgang ausgegangen.

Auf **Konzernebene** wird ein starker Umsatzzanstieg und ein Betriebsergebnis (EBIT) in einer **Bandbreite von 195 Mio. € bis 235 Mio. €** erwartet.

## Erwartete Vermögens- und Finanzlage

Auf Basis der zum 31. Dezember 2024 verfügbaren **Liquidität** geht die HHLA davon aus, dass die Finanzmittel jederzeit ausreichen werden, um den fälligen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

Für 2025 wird von **Investitionen** auf der Konzernebene in einer **Bandbreite von 460 bis 510 Mio. €** ausgegangen. Davon entfallen **420 bis 470 Mio. €** auf den Teilkonzern Hafenlogistik.

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

Die HHLA stützt sich für die nichtfinanzielle Berichterstattung 2024 auf das wissenschaftliche Gutachten des Instituts der deutschen Wirtschaftsprüfer (IDW), da die Umsetzung der europäischen Nachhaltigkeitsberichterstattungsrichtlinie „Corporate Sustainability Reporting Directive“ (CSRD) in deutsches Recht noch aussteht. Das Gutachten bestätigt den bestehenden Rechtsrahmen, weshalb die HHLA ihre bisherige Berichterstattung fortführt.

Für ihre **nichtfinanzielle 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**. Die Bestandteile der nichtfinanziellen Erklärung wurden mit begrenzter Sicherheit („limited assurance“) geprüft und sind mit einem entsprechenden Hinweis gekennzeichnet. [Über diesen Bericht](#)

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. Die Ergebnisse wurden von internen Fachexperten für dieses Geschäftsjahr überprüft und bestätigt. [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.

## 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
	<b>Ökologie</b>		
<b>Umweltbelange</b>	Klimafreundliche Logistikketten	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Betrieb und Ausbau klimafreundlicher Logistikketten</li> </ul>	<a href="#">Klimafreundliche Logistikketten</a>
	Flächenschonung	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Effiziente Nutzung von Terminalflächen</li> </ul>	<a href="#">Flächenschonung</a>
	Klimaschutz und Energieeffizienz	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Betriebliche CO<sub>2</sub>-Neutralität</li> <li>■ Steigerung der Energieeffizienz</li> </ul>	<a href="#">Emissionen</a> <a href="#">Energie</a>
	<b>Soziales</b>		
<b>Arbeitnehmerbelange</b>	Arbeitswelt	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten</li> </ul>	<a href="#">Personalbestand und -struktur</a> <a href="#">Ausbildung und Personalentwicklung</a>
	Arbeits- und Gesundheitsschutz	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Arbeitsschutz gemäß internationalen Standards für Beschäftigte</li> </ul>	<a href="#">Arbeits- und Gesundheitsschutz</a>
<b>Sozialbelange<sup>1</sup></b>			
	<b>Governance</b>		
<b>Achtung der Menschenrechte<sup>1</sup></b>	Geschäftsethik und Integrität		<a href="#">Achtung der Menschenrechte</a>
<b>Bekämpfung von Korruption und Bestechung<sup>1</sup></b>	Geschäftsethik und Integrität		<a href="#">Bekämpfung von Korruption und Bestechung</a>
	<b>Wirtschaft</b>		
	Entwicklung des Unternehmenswerts	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Wachstum und Profitabilität</li> </ul>	<a href="#">Ertragslage</a>
	Wertschöpfung und Innovation	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausbau der Digitalisierung zur Prozessoptimierung</li> <li>■ Steigerung der Effizienz</li> </ul>	<a href="#">Innovation</a>
<b>Weitere Angaben gemäß § 289c HGB</b>			
<b>Angabe der verwendeten Rahmenwerke</b>			<a href="#">Über diesen Bericht</a>
<b>Nachhaltigkeitsstrategie</b>			<a href="#">Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie</a>
<b>Beschreibung des Geschäftsmodells</b>			<a href="#">Geschäftstätigkeit</a>
<b>Wesentliche nichtfinanzielle Risiken und ihre Handhabung</b>			<a href="#">Risiko- und Chancenmanagement</a> <a href="#">Risiken und Chancen</a>

<sup>1</sup> 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.



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



## 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

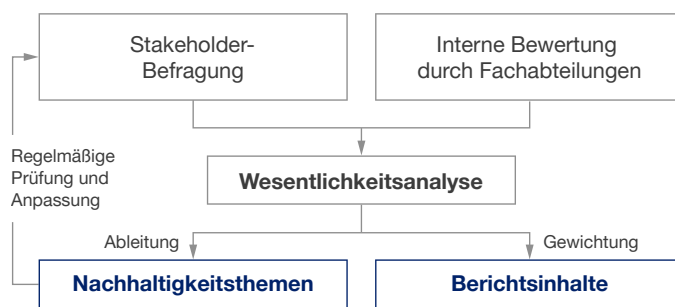
Um ein umfassendes Bild der Erwartungen und Anforderungen der Stakeholder zu erhalten, führte die HHLA im November 2021 eine Wesentlichkeitsanalyse durch, in der die potenziell relevanten Nachhaltigkeitsthemen der internen und externen Stakeholder untersucht wurden.

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.

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

## Prozess der Wesentlichkeitsanalyse



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 Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse werden jährlich von internen Fachexperten auf Aktualität hin überprüft und auch für dieses Geschäftsjahr bestätigt: 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.

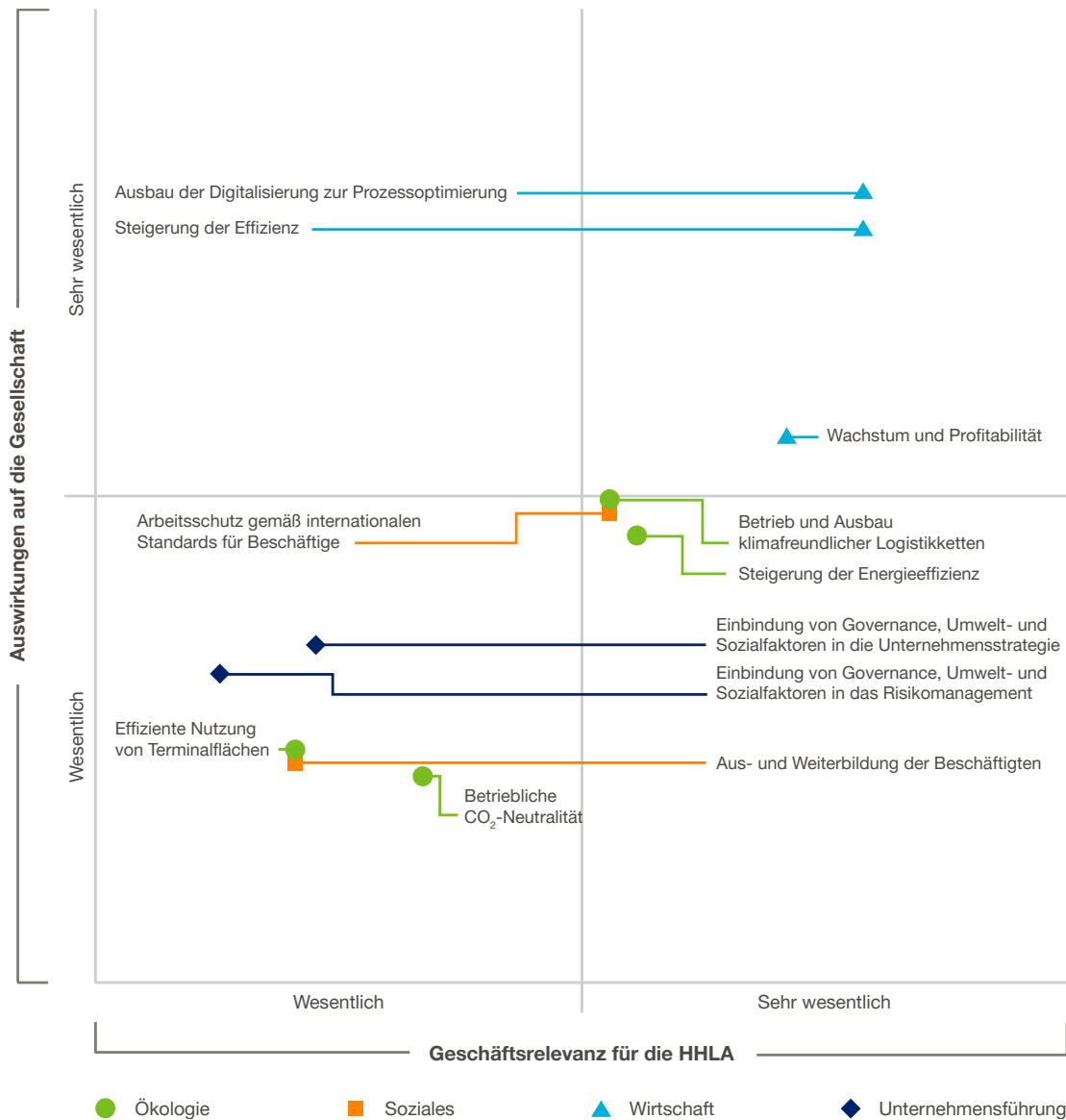
## Ergebnisse der Stakeholder-Befragung und anschließende Beurteilung der HHLA im Sinne der doppelten Wesentlichkeit nach § 289c Abs. 3 HGB

Strategische Handlungsfelder	Bewertung der Themen durch die befragten Stakeholder		Wesentlich bewertet im Sinne der doppelten Wesentlichkeit nach § 289c Abs. 3 HGB
	Wesentlich	Sehr wesentlich	
<b>Ökologie</b>			
Klimafreundliche Logistikketten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Produktangebot für CO<sub>2</sub>-neutralen Containertransport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Betrieb und Ausbau klimafreundlicher Logistikketten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Betrieb und Ausbau klimafreundlicher Logistikketten</li> </ul>
Flächenschonung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Effiziente Nutzung von Terminalflächen</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Effiziente Nutzung von Terminalflächen</li> </ul>
Klimaschutz und Energieeffizienz	<ul style="list-style-type: none"> <li>Betriebliche CO<sub>2</sub>-Neutralität</li> <li>Einsatz erneuerbarer Energie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung der Energieeffizienz</li> <li>Förderung bzw. Aufbau und Nutzung erneuerbarer Energie aus eigenen Energiequellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung der Energieeffizienz</li> <li>Betriebliche CO<sub>2</sub>-Neutralität</li> </ul>
<b>Umwelt- und Ressourcenschutz</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minderung des Ressourcenverbrauchs</li> <li>Förderung der Kreislaufwirtschaft</li> <li>Erhalt und Förderung von Biodiversität</li> <li>Senkung von Lichtemissionen</li> </ul>		
<b>Soziales</b>			
Arbeitswelt	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attraktivität als Arbeitgeber</li> <li>Sicherung von Arbeitsplätzen</li> <li>Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten</li> </ul>
Arbeits- und Gesundheitsschutz	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gesundheitsförderung der Beschäftigten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arbeitsschutz gemäß internationalen Standards für Beschäftigte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arbeitsschutz gemäß internationalen Standards für Beschäftigte</li> </ul>
Gesellschaftliche Verantwortung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktiver Stakeholder-Dialog</li> <li>Gesellschaftliches Engagement</li> </ul>		
Geschäftspartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transparenz der Lieferkette</li> <li>Einkaufsrichtlinien in Bezug auf Umwelt, Soziales und Governance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stärkung der Kundenbeziehungen</li> </ul>	
<b>Governance</b>			
Strategie und Management	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einbindung von Governance, Umwelt- und Sozialfaktoren in die Unternehmensstrategie</li> <li>Einbindung von Governance, Umwelt- und Sozialfaktoren in das Risikomanagement</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Einbindung von Governance, Umwelt- und Sozialfaktoren in die Unternehmensstrategie</li> <li>Einbindung von Governance, Umwelt- und Sozialfaktoren in das Risikomanagement</li> </ul>
Geschäftsethik und Integrität	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förderung internationaler Initiativen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Compliance</li> <li>Aktive Bekämpfung von Korruption und Bestechung</li> <li>Achtung der Menschenrechte</li> <li>Datenschutz und -sicherheit</li> </ul>	
<b>Wirtschaft</b>			
Entwicklung des Unternehmenswerts	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stabile Dividendenausschüttung</li> <li>Kapitalmarkt-Positionierung als nachhaltiges Investment</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum und Profitabilität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum und Profitabilität</li> </ul>
Wertschöpfung und Innovation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau der Digitalisierung zur Schaffung neuer Geschäftsaktivitäten</li> <li>Aufbau neuer Geschäftsaktivitäten entlang der Logistikkette</li> <li>Förderung und Aufbau von Infrastruktur und/oder Produktionskapazitäten für alternative Energieträger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau der Digitalisierung zur Prozessoptimierung</li> <li>Steigerung der Effizienz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau der Digitalisierung zur Prozessoptimierung</li> <li>Steigerung der Effizienz</li> </ul>

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 CO<sub>2</sub>-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

Der Verkehrssektor zählt mit einem Anteil von rund einem Fünftel an den gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen innerhalb der Europäischen Union (EU) zu den wesentlichen CO<sub>2</sub>-Emitenten. Denn die Verkehrsleistung ist in den vergangenen Dekaden deutlich gestiegen und die Prognosen zur Verkehrsleistungsentwicklung sehen weiteres Wachstum voraus. Dadurch steigen häufig die CO<sub>2</sub>-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 mehr als 24.000 Standardcontainern die beste CO<sub>2</sub>-Bilanz pro beförderter Tonne auf. Der Bahnverkehr gilt als ökologisch vorteilhaftester Verkehrsträger auf dem Land, da er sehr energieeffizient und CO<sub>2</sub>-neutral betrieben werden kann.

Der Immobiliensektor stellt nach der Energiewirtschaft, der Industrie und dem Verkehrssektor den viertgrößten Treibhausgase 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.

## 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. Dies zeigt sich insbesondere in der seit 2021 geltenden EU-Taxonomie-Verordnung, in der die Hauptaktivitäten der HHLA als taxonomiekonform klassifiziert werden. Durch die Bahntöchter der HHLA 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 Anlagen 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 an den Container Terminals Altenwerder (CTA) und Burchardkai (CTB) jeweils drei Landstromanschlüsse und Container Terminal Tollerort (CTT) ein Landstromanschluss zur Verfügung stehen. Im Berichtsjahr fand am CTB ein erster Schiffsintegrationstest erfolgreich statt.

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 Siedlung zählt zu den großen Umweltbelastungen, denn Fläche ist eine wertvolle und nur begrenzt verfügbare Ressource. Die effiziente Nutzung von Hafen- und Logistikflächen durch eine hohe **Flächenproduktivität** und die Erhöhung der Lagerkapazitäten auf bestehenden Flächen sind daher Maßnahmen der HHLA zur Senkung der Flächeninanspruchnahme für Verkehr, Gewerbe und Siedlung. Bei den Investitionen für das nachfrageorientierte 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 dem Ausbau der Lagerkapazitäten auf die Erhöhung der wasserseitigen Umschlagkapazitäten.

Die **Erhöhung der Lagerkapazitäten** erfolgt z.B. am Container Terminal Burchardkai (CTB) durch die flächenschonende Erweiterung des Lagerkransystems. Im Berichtsjahr wurden am CTB zwei Lagerblöcke mit jeweils drei Stapelkränen in Betrieb genommen und die Arbeiten an einem weiteren Lagerblock weitestgehend abgeschlossen. Durch eine Verdichtung der Containerstellplätze wird damit die Lagerkapazität auf vorhandener Fläche nachfragegerecht deutlich erhöht.

Neben der 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 die wasserseitige Leistungsfähigkeit deutlich erhöht, u.a. durch hochmoderne Tandem-Containerbrücken, die bis zu vier 20-Fuß-Container gleichzeitig bewegen können. Durch diese Steigerung der Kaimauerproduktivität auf vorhandener Fläche können mehr Container abgefertigt werden.

Das Zusammenspiel von erhöhter Lagerkapazität 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 setzt in ihrem Netzwerk zwischen den Seehäfen sowie Inlandterminals in Ost- und Südosteuropa Waggons ein, die speziell für die maritime Logistik entwickelt wurden. Diese 80-Fuß-Waggons bieten ein optimales Verhältnis zwischen Waggon- bzw. Zuglänge und **Stellplatzkapazität**. So 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 der Seehafen- und Inlandterminals sowie der Gleisanlagen optimal genutzt.



Prüfung mit begrenzter Sicherheit

## Emissionen

Für einen wirkungsvollen Klimaschutz konzentriert sich die HHLA auf die **Senkung der absoluten CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2</sub>e)**. Die Energieeffizienz und der Anteil erneuerbarer Energien im Energieträgermix der HHLA sollen kontinuierlich gesteigert werden, um eine Entkopplung von Umschlag- und Transportvolumen einerseits und CO<sub>2</sub>e-Emissionen andererseits zu erreichen.

Die CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2</sub>e) werden seit dem Geschäftsjahr 2022 berichtet, so dass neben der Klimawirkung von reinen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die Klimawirksamkeit anderer Treibhausgase (wie N<sub>2</sub>O) in die Erhebung der CO<sub>2</sub>-Äquivalente einfließt. Diese Werte sind nahezu vergleichbar. Auf eine rückwirkende Anpassung der Treibhausgasbilanz für die Jahre 2018 bis 2021 wurde dabei verzichtet.

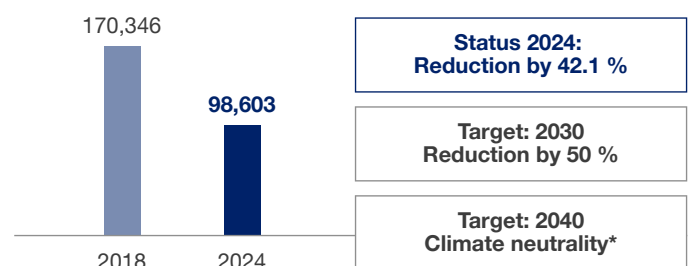
Bei der **Berechnung der CO<sub>2</sub>e-Emissionen** orientiert sich die HHLA am Greenhouse Gas Protocol Corporate Standard (Revised Edition), einem internationalen Standard zur Erfassung von Treibhausgasemissionen. Bei der Berechnung werden Tank-to-Wheel-Emissionen für die Treibstoffe und marktbasierete Emissionsfaktoren berücksichtigt. Die Emissionsfaktoren für die fossilen Energieträger wurden dem Global Logistics Emissions Council (GLEC) Framework 2.0 entnommen. Um die Vergleichbarkeit mit den veröffentlichten Daten der Vorjahre zu erleichtern, wurde im Berichtsjahr auf eine Umstellung auf den Standard GLEC Framework 3.0 verzichtet. Die genutzten Emissionsfaktoren für Strom, für die keine marktbasiereten Emissionsfaktoren vorliegen, wurden von der IEA (International Energy Agency) veröffentlicht.

Die Treibhausgasemissionen des HHLA-Konzerns konzentrieren sich im Wesentlichen auf CO<sub>2</sub>. Sie werden vor allem durch die Umschlagmengen an den Hafen- und Inlandterminals, die Bahntransportvolumen sowie den Anteil des Strombezugs aus erneuerbaren Energien beeinflusst. Im Berichtsjahr weist die HHLA erstmals die CO<sub>2</sub>e-Emissionen getrennt nach standortbasierten und marktbasiereten Emissionsfaktoren aus. Die marktbasiereten Emissionsfaktoren spiegeln den Strombezug aus erneuerbaren Energien wider und wurden bei der Berechnung gemäß Greenhouse Gas Protocol als lokal emissionsfrei klassifiziert. Der Energiebedarf eines Hafenterminals hängt maßgeblich von den wasserseitig umgeschlagenen und landseitig mit den Verkehrsträgern Bahn und Lkw transportierten Containern ab.

Als Bezugsgröße zur Ermittlung der spezifischen CO<sub>2</sub>e-Emissionen verwendet die HHLA entsprechend den Empfehlungen der EEEG-Arbeitsgruppe (European Economics Environment Group) die relevante wasser- und landseitige Umschlagleistung in Containern. Die

### Absolute CO<sub>2</sub>e-Emissionen (marktbasierete)

in Tonnen, Basisjahr 2018



2018: CO<sub>2</sub>-Emissionen, ab 2022: CO<sub>2</sub>e-Emissionen

2024: geringe Emissionen aus flüchtigen Gasen tlw. geschätzt

\* HHLA ist klimaneutral, wenn mindestens 90 % seiner Scope-1- und Scope-2-Emissionen (marktbasierete) auf null reduziert wurden und die verbleibenden Emissionen durch CO<sub>2</sub>-Entnahme oder hochwertige Kompensation ausgeglichen werden.

Empfehlungen der EEEG-Arbeitsgruppe werden ebenfalls im GLEC Framework 2.0 berücksichtigt.

Die zentrale Bedeutung verringerter absoluter CO<sub>2</sub>e-Emissionen spiegelt sich im **Klimaschutzziel** der HHLA wider: Bis 2030 sollen die absoluten CO<sub>2</sub>e-Emissionen um mindestens 50 % reduziert werden, **bis 2040 möchte die HHLA klimaneutral wirtschaften**. Als Basisjahr wurde das Jahr 2018 festgelegt.

Im Vergleich zwischen Basisjahr und Berichtsjahr verringerten sich die absoluten Scope-1- und Scope-2-CO<sub>2</sub>e-Emissionen um 42,1 % auf 98.603 t (2018: 170.346 t) und gingen somit im Vergleich zum Vorjahr um 6,5 % zurück (im Vorjahr: 105.453 t).

Die standortbasierten CO<sub>2</sub>e-Emissionen lagen im Berichtsjahr bei 179.695 t.

Die Höhe der CO<sub>2</sub>e-Emissionen im Jahr 2024 wurde insbesondere durch drei Entwicklungen beeinflusst:

- die Umstellung des Strombezugs an den Hamburger Standorten auf Strom aus erneuerbaren Energien,
- ein mengenbedingten Anstieg des Energieverbrauchs im Segment Intermodal,
- die erstmalige Berücksichtigung von CO<sub>2</sub>e-Emissionen verflüchtigter Kühlmittel aus Klimaanlage.

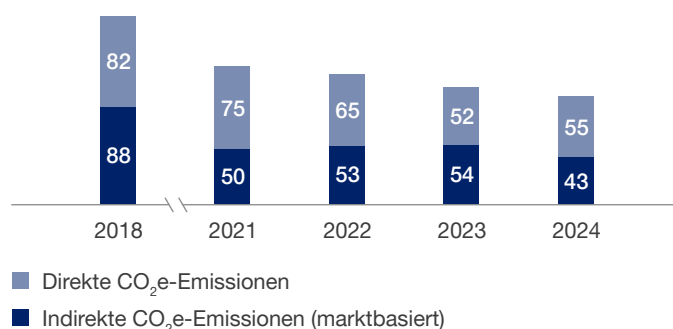
Der Anteil von **Strom am Gesamtenergieverbrauch des Konzerns** stieg von 63,9 % im Vorjahr auf 64,9 % im Berichtsjahr. Dieser Wert markiert einen neuen Höchstwert innerhalb des HHLA-Konzerns und spiegelt im Wesentlichen die Elektrifizierungsmaßnahmen im Konzern wider. Der Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtstromverbrauch stieg auf 70,2 % (im Vorjahr: 58,8 %). Der Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergieverbrauch lag im Berichtszeitraum bei 45,5 % (im Vorjahr 37,5 %). Wurden im Vorjahr noch 207,4 Gigawattstunden (GWh) Strom aus erneuerbaren Energien bezogen, so stieg diese Menge im Berichtsjahr um 30,8 % auf 271,3 GWh. Die traktionsbedingten CO<sub>2</sub>e-Emissionen durch den Einsatz von Elektrolokomotiven stiegen im Berichtsjahr um 2,4 % auf 33.220 t (im Vorjahr: 32.426 t).

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

- für den von METTRANS-Gesellschaften durchgeführten **elektrifizierten Bahnverkehr** in Deutschland, Österreich und den Niederlanden.
- für die selbstgenutzten Standorte der HHLA in Hamburg und die iSAM AG am Standort Mülheim.
- An den Standorten mit eigener Fotovoltaikanlage in Estland, Polen, Tschechien und Ungarn wurde der produzierte Strom zum weit überwiegenden Anteil selbst verbraucht.

## Direkte und indirekte CO<sub>2</sub>e-Emissionen

in Tsd. Tonnen, Basisjahr 2018



Bis 2021: CO<sub>2</sub>-Emissionen, ab 2022: CO<sub>2</sub>e-Emissionen

Die absoluten CO<sub>2</sub>e-Emissionen der vier von der HHLA betriebenen reinen Containerterminals – namentlich CTA, CTB, CTT und CTO – sanken im Vorjahresvergleich um 9.392 t auf 30.410 t. Gegenüber dem Basisjahr 2008 verringerten sich die spezifischen CO<sub>2</sub>e-Emissionen um 59,5 %. Von Dritten veranlasste und durchgeführte Tätigkeiten, die auf den Anlagen der HHLA CO<sub>2</sub>e emittieren, werden nicht erfasst.

Als Bestandteil der mit dem Vorstand vereinbarten Zielvorgaben geht der Drei-Jahres-Durchschnitt der jährlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionsentwicklung in die Vorstandsvergütung ein. Dabei wurde ein Zielkorridor festgelegt, dessen Erreichen eine entsprechende Tantieme auslöst. [Vergütungsbericht und Vergütungssystem](#)

## Zertifizierte Klimaneutralität

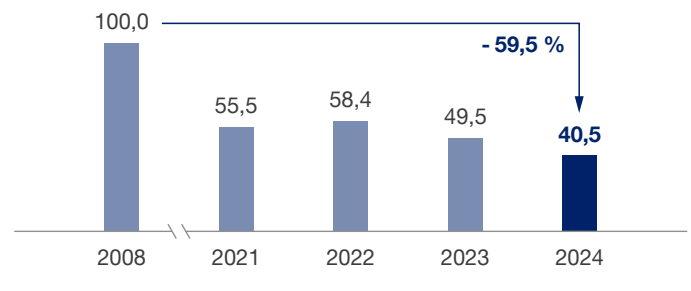
Der CTA in Hamburg ist die weltweit erste zertifiziert klimaneutrale Umschlaganlage für Container. Der Betrieb erfolgt überwiegend elektrifiziert mit Strom aus erneuerbaren Energien. Für Terminalprozesse, die heute noch CO<sub>2</sub>e-Emissionen verursachen, wird die Umstellung auf elektrifizierten Betrieb derzeit erprobt bzw. bereits sukzessive umgesetzt. Im Berichtsjahr wurden die **CO<sub>2</sub>e-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 Pendlerverkehrs. Dabei wurden alle nicht vermeidbaren CO<sub>2</sub>e-Emissionen in Höhe von 5.125 t (im Vorjahr: 7.409 t), die durch den Containerumschlag entstehen (einschließlich der berechneten Scope-3-Emissionen), durch Kompensationsprojekte nach dem Gold Standard ausgeglichen.

Grundlage für das klimaneutrale Produkt HHLA Pure sind die durch den TÜV Nord als unabhängige Zertifizierungsstelle verifizierten CO<sub>2</sub>e-Emissionen für den Transport eines Standardcontainers von und nach Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Duisburg, Rotterdam, Danzig, Malaszewicze, Triest, Rijeka und Koper innerhalb des METRANS-Netzwerks.

HHLA Pure steht für klimaneutralen Containerumschlag und -transport gemäß TÜV-Nord-Standard TN-CC-020, der die Emissionen aus stationärer und mobiler Verbrennung (Erdgas, Diesel) sowie aus importiertem Strom erfasst. Gemäß diesem Standard wurden die Emissionen so weit wie möglich reduziert. Dabei wurden alle im Berichtsjahr als unvermeidbar klassifizierten CO<sub>2</sub>e-Emissionen in Höhe von 62.664 t durch Klimaschutz-Kompensationsprojekte nach dem Gold Standard ausgeglichen (im Vorjahr: 51.344 t). Im Berichtsjahr wurden insgesamt 1.105 Tsd. Standardcontainer (TEU) klimaneutral mit HHLA Pure transportiert (im Vorjahr: 940 Tsd. TEU).

## Entwicklung spezifischer CO<sub>2</sub>e-Emissionen

Spezifische CO<sub>2</sub>e-Emissionen gegenüber 2008 in %



Bis 2021: CO<sub>2</sub>-Emissionen, ab 2022: CO<sub>2</sub>e-Emissionen; marktbasiert

## Maßnahmen zur Senkung der CO<sub>2</sub>e-Emissionen

Das bestehende **Programm zur Steigerung der Energieeffizienz** und zur Senkung der CO<sub>2</sub>e-Emissionen der einzelnen HHLA-Gesellschaften wurde im Berichtsjahr mit verschiedenen Maßnahmen fortgeführt. Hierzu zählen u. a. die Umrüstung und Ausstattung mit energieeffizienteren Technologien wie z.B. der Ausbau der batteriebetriebenen Zugmaschinen-Flotte am CTA oder der Ausbau des elektrifizierten Lagerkransystems am CTB.

 Prüfung mit begrenzter Sicherheit

## Energie

### Energieverbrauch und -einspeisung

	2024	2023	2022	2021	2020
Diesel, Benzin und Heizöl in Mio. l	19,3	18,3	23,2	24,1	24,1
Erdgas in Mio. m <sup>3</sup>	1,4	1,5	1,9	7,5	9,1
Strom (ohne Fahrstrom) in Mio. kWh	146,9	141,5	149,4	133,7	117,0
davon Strom aus erneuerbarer Energie	126,9	80,7	82,4	97,4	86,2
Fahrstrom in Mio. kWh	239,5	211,4	206,7	208,7	191,9
davon Strom aus erneuerbarer Energie	144,4	126,7	117,4	115,7	6,6
Fernwärme in Mio. kWh	3,0	3,3	3,9	4,0	3,1
davon Fernwärme aus erneuerbarer Energie	2,1	2,4	2,8	2,5	2,2
Fernwärmeeinspeisung in Mio. kWh	0	0	0	25,5	32,8

Energieverbrauch 2024 für Heizöl, Erdgas und Fahrstrom geschätzt (vorläufig), zuzüglich geringer Mengen H<sub>2</sub>

Das Klimaschutzziel der HHLA soll durch die **Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am Energiemix** des Konzerns erreicht werden. Für substanzielle CO<sub>2</sub>e-Reduzierungen setzt die HHLA auf die weitere Elektrifizierung ihrer Geräte und Maschinen auf den Terminals und damit auf die Substitution von fossilen Antriebsenergieträgern durch erneuerbare Energien. Dadurch werden die Anlagen nicht nur emissionsärmer und leiser, sondern die alternativen Umschlaggeräte benötigen auch weniger Wartung.

Diese Technologien senken nicht nur die lokalen Emissionen, sondern führen auch zu wirtschaftlichen Vorteilen, die vor dem Hintergrund steigender Energiekosten an Bedeutung gewinnen. Im Berichtszeitraum wurden mehrere Projekte in diesem Bereich erfolgreich umgesetzt:

- Der Container Terminal Altenwerder (CTA) nahm neun batteriebetriebene Zugmaschinen in Betrieb.
- Am Container Terminal Burchardkai (CTB) wurden im Jahr 2024 die Arbeiten an zwei elektrifizierten **Lagerblöcken** mit je drei Stapelkränen abgeschlossen und diese in Betrieb genommen. Zudem stand ein weiterer Lagerblock mit drei Kranen kurz vor Betriebsaufnahme. Zur vorbereitenden Einführung batteriebetriebener AGVs am CTB wurde der Betrieb mit AGVs bereits umfangreich getestet.

- Verschiedene Projekte zur Eigenstromerzeugung durch Fotovoltaik wurden im Berichtsjahr gestartet und umgesetzt. Fotovoltaikanlagen an den Standorten im estnischen Muuga, im polnischen Malaszewicze sowie in Prag und Budapest erzeugten insgesamt 687 MWh Strom, die zu 85,2 % selbst verbraucht wurden.
- Die Wirksamkeit des bestehenden nach DIN ISO 50001:2018 **zertifizierten Energiemanagementsystems**, welches alle HHLA-Gesellschaften mit nennenswertem Energieverbrauch in Deutschland umfasst, wurde im Berichtsjahr im Rahmen eines Überprüfungsaudits erneut bestätigt.

Darüber hinaus ist die HHLA stets auf der Suche nach weiteren Optionen, die das Unternehmen im Hinblick auf das 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, auf 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.

Im Rahmen des Projekts wurde im Sommer 2024 offiziell das Wasserstofftestfeld am Container Terminal Tollerort (CTT) eröffnet. Mit der Eröffnung des Testfelds und der Einweihung der Wasserstofftankstelle steht die benötigte Infrastruktur bereit, um den Übergang zu einem emissionsfreien Schwerlastlogistik- und Hafenbetrieb zu unterstützen und die Dekarbonisierung der Logistik weiter voranzutreiben. Geräte wie Straddle Carrier, Leercontainerstapler, Reachstacker und Zugmaschinen, aber auch Lkw können im Hamburger Hafen dadurch mit grünem Wasserstoff auf 350 bar betankt werden. Derzeit testet die HHLA am CTT den Einsatz einer Brennstoffzellen-Zugmaschine von Hyster Yale. Weitere Geräte sollen 2025 folgen.

Darüber hinaus engagiert sich die HHLA aktiv in Forschungsprojekten wie dem Projekt TransHyDe oder dem LH2-Container-Projekt. Sie beschäftigt sich in diesem Zusammenhang intensiv mit dem Import und der Distribution von Wasserstoff und seinen Derivaten.

[Emissionen](#)

---

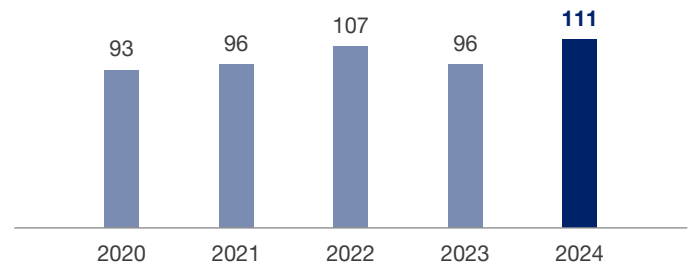


## Wasserverbrauch

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 2024 bei 110.938 m<sup>3</sup> (im Vorjahr: 95.613 m<sup>3</sup>). Wasser wird an den HHLA-Standorten aus dem jeweiligen öffentlichen Versorgungsnetz bezogen.

### Wasserverbrauch

in dam<sup>3</sup>



2022–2024: alle HHLA-Standorte konzernweit

2021: alle HHLA-Standorte konzernweit ohne Georgien

2020: alle HHLA-Standorte konzernweit ohne Italien, Slowenien und Ungarn



## 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 erfasste **Abfallmenge** sank im Berichtsjahr an den Standorten in Deutschland um 9,1 % auf 7.769 t (im Vorjahr: 8.544 t). Grundsätzlich unterscheidet die HHLA in nicht gefährliche und gefährliche Abfälle. Die Verringerung im Jahr 2024 war im Wesentlichen auf eine geringere Menge an nicht gefährlichen Abfällen (im Wesentlichen Fruchtabfälle) zurückzuführen. Aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den Vorjahren beziehen sich die Mengenangaben auf den operativen Betrieb (ohne Baumaßnahmen und Gerätestilllegungen).

### Nicht gefährliche Abfälle

Die **Fruchtabfälle**, die im Berichtsjahr mit 41,8 % den größten Anteil an den Abfällen stellten, sanken gegenüber dem Vorjahr um 15,1 % auf 3.249 t (im Vorjahr: 3.827 t). Bei dieser Abfallart handelt es sich um nicht mehr zum Verzehr oder zur Weiterverarbeitung geeignete Fruchtabfälle wie beispielsweise Bananen oder Ananas. Die HHLA hat keinerlei Einfluss auf die Mengenentwicklung dieser Abfälle, da es sich um Importe handelt, die für den Vertrieb ungeeignet in Hamburg ankommen und entsorgt werden müssen. Der größte

Anteil davon in Höhe von 3.152 t (im Vorjahr: 2.561 t) wurde in einer externen Biogasanlage für die Stromproduktion genutzt. Auf diese Weise wurden im Berichtszeitraum 627.984 kWh Strom CO<sub>2</sub>-frei produziert.

Im Jahr 2024 stellten **gemischte Metalle** die zweitgrößte Abfallart dar. Dabei handelt es sich z. B. um nicht mehr einsatzfähige Stahlseile von Containerbrücken oder Lagerkränen. Diese Abfallart wird vollständig in den Recyclingkreislauf zurückgeführt. Die Menge sank im Berichtsjahr um 2,9 % auf 807 t (im Vorjahr: 831 t).

**Verpackungen** aus Papier, Pappe, Karton und Mischpapier stellen mengenmäßig die drittgrößte Abfallart dar, deren Volumen um 10,8 % auf 497 t gestiegen ist (im Vorjahr: 449 t). Die viertgrößte Abfallart, waren **Schlämme aus Öl-/Wasserabscheidern**, die als gefährliche Abfälle klassifiziert werden.

Der **Gewerbeabfall** zur Vorbehandlung und gemischte Verpackungen sind mit einem Volumen von 401 t die fünftgrößte Abfallart (im Vorjahr: 416 t). Sie sind somit gegenüber dem Vorjahr um 3,8 % gesunken. Dieser Gewerbeabfall setzt sich aus Hausmüll und hausmüllähnlichen Gewerbeabfällen zusammen.

**Schlämme aus den betriebseigenen Fettabscheidern** stellten die sechstgrößte Abfallart dar. Die Mengen sanken 2024 um 1,8 % auf 336 t (im Vorjahr: 342 t).

Bei der insgesamt siebtgrößten Abfallart handelt es sich um **Restmüll**, dessen Menge im Berichtsjahr um 14,6 % auf 277 t anstieg (im Vorjahr: 242 t).

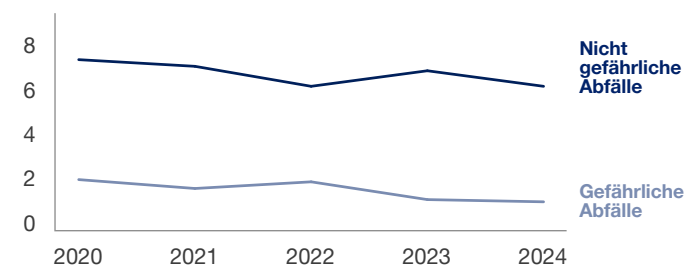
Die achtgrößte Abfallart besteht aus **Alt- und Bauholz** mit einem Zuwachs um 22,7 %, dies entspricht 252 t (im Vorjahr: 205 t).

## Gefährliche Abfälle

Die mengenmäßig größte Abfallart die als gefährlich klassifiziert ist, waren Schlämme aus Öl-/Wasserabscheidern. Die Menge sank um 5,5 % auf 426 t (im Vorjahr: 450 t). Diese Abfallart entsteht primär bei der Reinigung von Portalhubwagen (Van-Carriern) und anderen Großgeräten mit Hochdruckreinigern und stellt insgesamt die viertgrößte Abfallart dar. Die Abfallart andere Emulsionen, die z. B. bei Ölspurbeseitigungen entstehen, verzeichnete einen Rückgang um 32,6 % auf 187 t (im Vorjahr: 278 t). Diese Abfallart stellt die insgesamt neuntgrößte 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 sank die Menge der eingesetzten recycelten Baustoffe auf den Hamburger Terminals um 56,7 % auf 21.340 t (im Vorjahr: 49.259 t). Dieser Rückgang ist auf die bereits erfolgte bauliche Fertigstellung der Lagerblöcke 25-27 am CTB sowie der Durchführung von weniger materialintensiven Flächensanierungen im Berichtsjahr zurückzuführen.

Auf die Sanierung der zukünftigen AGV-Flächen am CTB sowie auf weitere Flächensanierungen entfiel die Verwendung von 11.165 t Recyclingasphalt. Diese stellt die größte verwendete recycelte Baustoffart mit einem Anteil von 52,3 % dar. Den zweitgrößten Anteil am Einsatz recycelter Baustoffe mit 22 % bzw. 4.700 t stellt die Verwendung von Betonmineralgemisch dar. Dieses wurde für die Fertigstellung der Lagerblöcke am CTB eingesetzt. Mit einem Anteil von 14,1 % und einem Materialeinsatz von 3.000 t wurde Elektroofenschlacke für Flächensanierungen und die Vorbereitung der AGV-Flächen am CTB verwendet. Für die Lagerblöcke wurden zudem 2.475 t (11,6 %) zementgebundene Müllverbrennungsschlacke 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, dieses 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. Im Berichtsjahr 2023 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 aufgenommen worden. In diese Betrachtung werden grundsätzlich alle vollkonsolidierten Konzerngesellschaften der HHLA einbezogen.

 Prüfung mit begrenzter Sicherheit

## 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 gemäß 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 von Fotovoltaikanlagen
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 <sub>2</sub> -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

Im Geschäftsjahr 2024 wurden drei neue Fotovoltaikanlagen auf Inlandterminals der Bahntochter METRANS in Betrieb genommen. Zusammen mit der Fotovoltaikanlage des Containerterminals TK Estonia leisten diese Anlagen einen Beitrag zur Versorgung des Terminalbetriebs mit Strom aus erneuerbaren Energien.

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 CO<sub>2</sub>-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 taxonomiefähige Aktivitäten** wurden im Wesentlichen Tätigkeiten in den Bereichen Beratung, Digitalisierung, Automatisierung, Containerreparatur und Projektlogistik eingestuft.

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

## Prüfung der Taxonomiekonformität der Wirtschaftstätigkeiten

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

1. der Prüfung eines wesentlichen Beitrags zum Umweltziel „Klimaschutz“;
2. der Prüfung der Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen (DNSH – „do no significant harm“) der übrigen Umweltziele und
3. der 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 „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“ leistet einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz, da sie erneuerbare Energie produziert. Die Wirtschaftstätigkeit „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ leistet einen wesentlichen Beitrag, da die Züge und Güterwagen, die die HHLA einsetzt, weitgehend keine

direkten CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen verursachen. Die Wirtschaftstätigkeiten „6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur“ und „6.16 Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-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 Standortebeine, Gleiches gilt für die Seehafenterminals. Die Erfüllung der DNSH-Kriterien wird durch die Einhaltung europäischer und nationaler Gesetze sowie z.B. freiwillige Umweltmanagementzertifizierungen sichergestellt. Die robuste Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung wurde auf Basis der aktuellsten verfügbaren Klimadaten und auf der kleinsten geeigneten Skala durchgeführt. Im Berichtsjahr wurden die Klimadaten aktualisiert und von der Verwendung von RCP-Szenarien auf die Verwendung der Standardszenarien SSP1-2.6, SSP2-4.5, SSP3-7.0 und SSP5-8.5 umgestellt. Diese berücksichtigen neben den Strahlungsantrieben u.a. auch sozioökonomische Entwicklungen. Das Ergebnis der robusten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung hat zwei Risiken identifiziert: Hochwasser und Erdbeben. Weitere Ausführungen dazu im [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.

Ein von Rechtmäßigkeit und Integrität geleitetes Handeln gehört zum Grundverständnis der HHLA als eines verantwortungsvoll agierenden Unternehmens. 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 die 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 von Fotovoltaikanlagen
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 <sub>2</sub> -arme Schifffahrt	Betrieb von Seehafenterminals für die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern

Die Tätigkeit „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“ auf dem Containerterminal TK Estonia im estnischen Muuga sowie auf drei METRANS-Inlandterminals wurden als taxonomiekonform klassifiziert. Ebenso die Tätigkeit „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“, die mit elektrisch betriebenen Lokomotiven durchgeführt wird und nicht dem Transport von fossilen Brennstoffen dient. Darüber hinaus wurden die Tätigkeit „6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur“ (Inlandterminals) sowie der Güterumschlag auf Seehafenterminals im Rahmen der Tätigkeit „6.16 Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt“ als taxonomiekonform bewertet.

## 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 mit Lkw 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 die Datenqualität durch Kontrollmechanismen (Vier-Augen-Prinzip) und Plausibilitätsprüfungen sichergestellt.

Basierend auf der vollständigen Analyse der Wirtschaftsaktivitäten hinsichtlich Taxonomiefähigkeit und -konformität erfolgt die Angabe des Anteils der taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Umsatzerlöse, Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) der HHLA an den jeweiligen Gesamtsummen des Geschäftsjahres 2024.

### Umsatzkennzahl

#### Definition

Die Umsatzerlöse umfassen die gemäß IAS 1.82a ausgewiesenen Einnahmen.

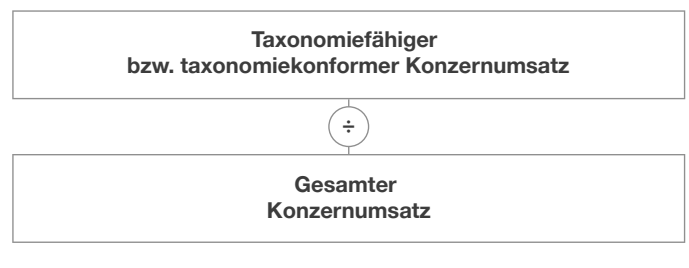
Die **Umsatzkennzahl** ergibt sich aus dem Quotienten des wie folgt definierten Zählers und Nenners:

- 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 in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatz des HHLA-Konzerns [Gewinn- und Verlustrechnung](#).

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.

#### Umsatzkennzahl





## Umsatzkennzahlen

Die ermittelten Umsatzkennzahlen für das Geschäftsjahr 2024 sind nachfolgend dargestellt:

### Umsatzkennzahlen

in Mio. €	2024	in %	2023	in %
Umsatzerlöse	1.598,3	100,0	1.446,8	100,0
davon taxonomiefähig	1.527,4	95,6	1.386,1	95,8
davon taxonomiekonform	1.274,0	79,7	1.147,1	79,3
davon nicht taxonomiefähig	70,9	4,4	60,6	4,2

Die HHLA erwirtschaftet den größten Teil der Umsatzerlöse durch ihre Seehafenterminals und intermodalen Containertransporte in Zentral- und Osteuropa. Insgesamt wurden 95,6 % 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 CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt“ mit 49,3 % und „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ mit 28,1 % 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 79,7 %. Die wesentlichen beitragenden Tätigkeiten waren „6.16 Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt“ mit 49,3 %, „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ mit 25,7 % und „6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur“ mit 4,7 %. Die Umsatzerlöse resultieren zum überwiegenden Teil aus Kundenverträgen im Bereich Containerumschlag und -transporte.

Lediglich 15,9 % der Umsatzerlöse der HHLA sind im Berichtsjahr 2024 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 der im Konzernanhang dargestellten [immateriellen Vermögenswerte \(Tz. 22\)](#) und Zugänge an [Sachanlagen aus Unternehmenszusammenschlüssen \(Tz. 23\)](#).

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 taxonomiefähige bzw. taxonomiekonforme 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](#)

## CapEx-Kennzahl



## Überleitung von Investitionen zur CapEx-Kennzahl

in Mio. €	2024
Ausgewiesene Investitionen (inkl. Nutzungsrechte)	302,7
Zugang von Sachanlagen durch Unternehmenserwerb	20,8
<b>CapEx-Kennzahl</b>	<b>323,5</b>

## CapEx-Kennzahlen

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

## CapEx-Kennzahlen

in Mio. €	2024	in %	2023	in %
CapEx	323,5	100,0	350,1	100,0
davon taxonomiefähig	308,6	95,4	327,6	93,6
davon taxonomiekonform	274,8	84,9	303,8	86,8
davon nicht taxonomiefähig	14,8	4,6	22,5	6,4

Im Geschäftsjahr 2024 entsprachen 95,4 % der Investitionen dem Anwendungsbereich der EU-Taxonomie und konnten somit der Taxonomiefähigkeit zugeordnet werden. Die meisten taxonomiefähigen Investitionen waren auch taxonomiekonforme Investitionen (84,9 %). Die taxonomiekonformen Investitionen entfielen auf die Wirtschaftsaktivitäten „6.16 Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt“ mit 48,9 %, „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ mit 28,2 %, „6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur“ mit 7,7 % und „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik – Technologie“ mit 0,2 %. [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 CO<sub>2</sub>-arm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird.

Die Investitionsausgaben in den beiden genannten Kategorien sind von untergeordneter Bedeutung (< 1 % 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 (ShortTerm-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.

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

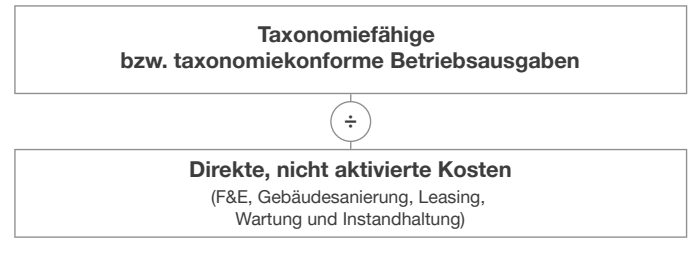
Die ermittelten Kennzahlen für die Betriebsausgaben sind nachfolgend dargestellt:

### OpEx-Kennzahlen

in Mio. €	2024	in %	2023	in %
OpEx	184,5	100,0	183,8	100,0
davon taxonomiefähig	169,5	91,9	169,4	92,2
davon taxonomiekonform	155,9	84,5	150,6	81,9
davon nicht taxonomiefähig	15,0	8,1	14,4	7,8

Im Geschäftsjahr 2024 lagen die Betriebsausgaben nach Definition der EU-Taxonomie bei 184,5 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 91,9 % 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 CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt“ mit 71,5 %. [Meldebögen zur EU-Taxonomie](#)

### OpEx-Kennzahl



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.

---

 Prüfung mit begrenzter Sicherheit

---

## 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 2024		2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)						Anteil taxonomie- konformer (A.1) oder taxonomie- fähiger (A.2) Umsatz, Jahr 2023 (18)			Kate- gorie (er- mögli- chende Tätig- keit) (19)	Kate- gorie (Über- gangs- tätig- keit) (20)
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	Umsatz (3)	Umsatzanteil, 2024 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umwelt- verschmut- zung (8)	Kreislauf- wirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umwelt- verschmut- zung (14)	Kreislauf- wirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindest- schutz (17)	(A.2) Umsatz, Jahr 2023 (18)	Tätig- keit (19)	tätig- keit (20)	
		Tsd. €	%	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	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T	
<b>A. Taxonomiefähige Tätigkeiten</b>																				
<b>A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>																				
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	CCM 4.1	8	0,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	-	-	J	J	J	0	-	-	
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	410.017	25,7	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	-	J	J	-	J	23,8	-	*	
Schieneverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	75.843	4,7	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	5,2	E	-	
Infrastruktur für eine CO <sub>2</sub> -arme Schifffahrt	CCM 6.16	788.161	49,3	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	50,3	E	-	
<b>Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>		<b>1.274.029</b>	<b>79,7</b>	<b>79,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>79,3</b>			
<b>Davon ermöglichende Tätigkeiten</b>		<b>864.003</b>	<b>55,1</b>	<b>55,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>55,5</b>	<b>E</b>		
<b>Davon Übergangstätigkeiten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>						<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>			<b>-</b>	
<b>A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>																				
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL											
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	38.456	2,4	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,8			
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	156.005	9,8	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								11,6			
Schieneverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	62	0,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0			
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	58.853	3,7	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								4,1			
<b>Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>		<b>253.377</b>	<b>15,9</b>	<b>15,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>											
<b>A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)</b>		<b>1.527.405</b>	<b>95,6</b>	<b>95,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>											
<b>B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten</b>																				
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		70.865	4,4																	
<b>Gesamt</b>		<b>1.598.270</b>	<b>100,0</b>																	

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)	2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)						Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) CapEx, Jahr 2023 (18)			Kategorie (ermöglichte Tätigkeit) (19)	Kategorie (Übergangstätigkeit) (20)
		CapEx (3)	CapEx-Anteil, 2024 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	%	E	T	
		Tsd. €	%	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	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T	
<b>A. Taxonomiefähige Tätigkeiten</b>																				
<b>A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>																				
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	CCM 4.1	617	0,2	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	-	-	J	J	J	0	-	-	
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	91.194	28,2	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	-	J	J	-	J	20,1	-	*	
Schieneverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	24.752	7,7	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	8,6	E	-	
Infrastruktur für eine CO <sub>2</sub> -arme Schifffahrt	CCM 6.16	158.234	48,9	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	58,1	E	-	
<b>CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>		<b>274.797</b>	<b>84,9</b>	<b>84,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>86,8</b>			
<b>Davon ermöglichende Tätigkeiten</b>		<b>182.986</b>	<b>56,6</b>	<b>56,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>66,7</b>	<b>E</b>		
<b>Davon Übergangstätigkeiten</b>		<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>						<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>			<b>-</b>	
<b>A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>																				
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL											
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	1.109	0,3	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,5			
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	5.485	1,7	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1			
Schieneverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	5.787	1,8	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0			
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	21.471	6,6	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								6,2			
<b>CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>		<b>33.852</b>	<b>10,5</b>	<b>10,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>											
<b>A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)</b>		<b>398.650</b>	<b>95,4</b>	<b>95,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>											
<b>B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten</b>																				
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		14.845	4,6																	
<b>Gesamt</b>		<b>323.494</b>	<b>100,0</b>																	

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 2024		2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)						Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) OpEx, Jahr 2023 (18)			Kategorie (ermöglichte Tätigkeit) (19)	Kategorie (Übergangstätigkeit) (20)
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	OpEx (3)	OpEx-Anteil, 2024 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	%	E	T	
		Tsd. €	%	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	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T	
<b>A. Taxonomiefähige Tätigkeiten</b>																				
<b>A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>																				
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	CCM 4.1	39	0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	-	-	J	J	J	0	-	-	
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	16.419	8,9	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	-	J	J	-	J	9,0	-	*	
Schieneverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	7.570	4,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	3,3	E	-	
Infrastruktur für eine CO <sub>2</sub> -arme Schifffahrt	CCM 6.16	131.896	71,5	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	69,6	E	-	
<b>OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>		<b>155.923</b>	<b>84,5</b>	<b>84,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>81,9</b>			
<b>Davon ermöglichende Tätigkeiten</b>		<b>139.465</b>	<b>75,6</b>	<b>75,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>72,9</b>	<b>E</b>		
<b>Davon Übergangstätigkeiten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>						<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>			<b>-</b>	
<b>A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>																				
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL											
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	1.767	1,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,6			
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	1.269	0,7	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,7			
Schieneverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	1.835	1,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,0			
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	8.752	4,7	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								6,9			
<b>OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>		<b>13.623</b>	<b>7,4</b>	<b>10,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>											
<b>A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)</b>		<b>169.546</b>	<b>91,9</b>	<b>92,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>											
<b>B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten</b>																				
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		14.989	8,1																	
<b>Gesamt</b>		<b>184.535</b>	<b>100,0</b>																	

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- und 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. Erfolgskriti-

sche Kompetenzfelder, strukturelle Vernetzung und eine konnektive Unternehmenskultur stehen dabei im Mittelpunkt. Im Jahr 2024 standen dabei Kompetenzfelder wie „Führen in unsicheren Zeiten“, „Resilienz“ und digitale Kompetenzen im Fokus. Insbesondere die Weiterentwicklung von Führungskompetenzen mit der Etablierung eines modernen Führungsrollenverständnisses stellt einen wesentlichen Erfolgsfaktor für den laufenden Transformationsprozess dar.

## Sicherung von Beschäftigung

Der grundlegende Transformationsprozess für die Hamburger Containerterminals läuft unter dem Titel **CTX. Innovation**

Im Rahmen der Programme ist auch die Umsetzung von sozialverträglichen Personalmaßnahmen vorgesehen. Dazu gehören beispielsweise Kündigungsschutz- bzw. Besitzstandsregelungen sowie einer flexiblerer Mitarbeiterinsatz. Zudem werden den Beschäftigten umfangreiche Qualifizierungs- und Personalentwicklungsoptionen angeboten.

 Prüfung mit begrenzter Sicherheit

## Ausbildung und Personalentwicklung

Durch die **Personalentwicklungsstrategie** als integralen Bestandteil der Personalstrategie der HHLA werden wesentliche Impulse für die Handlungsfelder „Weiter Entwickeln“ und „Zusammen Wirken“ gesteuert. Im Fokus stehen dabei 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

Der wachsende Automatisierungsgrad in der maritimen Logistik, die Bewältigung dynamischer Transportmengen sowie die zunehmende Bedeutung der warenbegleitenden Informationsströme durch Innovationen bei der Schnittstellenorganisation und der Prozessabwicklung verändern die Kompetenzanforderungen an Mitarbeitende auf allen Ebenen. Ein zentrales Ziel der HHLA-Personalentwicklung ist es daher, kurz-, mittel- und langfristige sicherzustellen, dass die Beschäftigten über diese benötigten Kompetenzen verfügen.

Dieses unterstützt sie mithilfe bedarfsgerechter Qualifizierungs- und Personalentwicklungsprogramme und Trainings ebenso wie durch die Schaffung eines Lernumfelds, dass die fachübergreifende Vernetzung, selbstverantwortliches Lernen und eine auf Langfristigkeit ausgerichtete Lernkultur fördert. Im Jahr 2024 investierte die HHLA am Standort Hamburg insgesamt 5,4 Mio. € in die Aus- und Weiterbildung von Beschäftigten (im Vorjahr: 5,0 Mio. €).

Im Jahr 2024 wurden durch die HHLA-Personalentwicklung mehrere strategische Initiativen umgesetzt oder begleitet und etablierte **Programme zur Talent- und Führungskräfteentwicklung** fortgesetzt. Dabei lag der Fokus unter anderem auf der Erhöhung der Wirksamkeit von Führung in Veränderungsprozessen. Der Talentmanagementansatz wurde strategisch weiterentwickelt, was sowohl die Identifizierung von Schlüsselpositionen und Talenten als auch eine systematische Talentförderung ab 2025 durch die Einführung eines regelmäßigen strategischen Personalentwicklungsdialogs strukturell verankert.

Im **IHATEC-Verbundprojekt „PortSkill 4.0 – Bildungshub der deutschen Hafenbetriebe – Aufbau des digitalen Test- und Trainingscenters für die Unternehmen und Beschäftigten der deutschen Hafenwirtschaft“** wurde mit dem „Soft-Opening“ des hochmodernen, digitalen Trainingscenters am Container Terminal Altenwerder (CTA) ein wichtiger Meilenstein erreicht. Im Rahmen dieses Projekts werden modernste Lerntechnologien und maßgeschneiderte Trainingslösungen für die Anforderungen der digitalisierten Hafenarbeit erforscht und entwickelt, die nach dem Abschluss des Projekts Ende 2025 durch das ma-co maritimes kompetenzzentrum zum Einsatz kommen können.

Im Bereich des Qualifizierungsmanagements wurde die **Lernplattform „Lernen@HHLA“** etabliert und wird ein Jahr nach Beginn des Roll-outs von 2.260 Mitarbeitenden aktiv zur Anmeldung genutzt. Auf der neuen Lernplattform wurden neben analogen auch mehrsprachige und digitale Angebote integriert. Durch einheitliche Anmelde- und Genehmigungsprozesse wird eine flexible und bedarfsgerechte Steuerung von Lernbedarfen ermöglicht. Der Roll-out von „Lernen@HHLA“ für die internationalen und Non-SAP-Tochtergesellschaften der HHLA wurde begonnen und soll im Jahr 2025 abgeschlossen werden, sodass auch diese zukünftig auf zentrale digitale Weiterbildungsangebote und verpflichtende Schulungsinhalte wie Compliance und Datensicherheit zugreifen können. Außerdem vereinfacht der konzernweite Roll-out das zukünftig konzernweite Reporting aller Weiterbildungsmaßnahmen durch zentrale Datenverarbeitung.

## Ausbildung und Studium bei der HHLA

Zum 31. Dezember 2024 wurden in Deutschland 60 Auszubildende in 11 unterschiedlichen Berufen und 28 Studierende in 10 dualen Studiengängen ausgebildet. 30,7 % aller 88 Auszubildenden und Studierenden waren Frauen. Bei den Studierenden lag der Frauenanteil 2024 bei 53,6 % (im Vorjahr: 42,3 %). Das Angebot von Ausbildungsberufen und Studiengängen fokussiert sich insbesondere auf technische Berufsfelder und die Schnittstellenbereiche zwischen IT und Technik bzw. IT und Betriebswirtschaft. Im Jahr 2024 konnte der erste Auszubildende des neu eingeführten Ausbildungsberufs „Kaufleute für Digitalisierungsmanagement“ nach seinem erfolgreichen Abschluss in ein festes Arbeitsverhältnis übernommen werden.

Von den 18 Auszubildenden, die im Jahresverlauf ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, wurden 16 in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Insgesamt wurden in Deutschland 31 neue Ausbildungsverträge im Ausbildungsjahr 2024 geschlossen, der Frauenanteil lag bei 29,0 %. Im kaufmännischen Bereich lag die Quote der weiblichen Auszubildenden für den Ausbildungsbeginn 2024 bei 28,6 % und im dualen Studium bei 77,8 %.

Neben dem Erwerb der fachlichen Qualifikation legt die HHLA im Zuge der Ausbildung großen Wert auf überfachliche Kompetenzen wie z.B. soziale Fähigkeiten. Sie ermöglicht ihren Auszubildenden und dual Studierenden, sich in unterschiedlichen Projekten einzubringen, beispielsweise in Kooperation mit der Evangelischen Stiftung Alsterdorf und AIESEC e.V.

## 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 dabei die heterogenen Beschäftigtengruppen der HHLA auf die jeweiligen Zielgruppen bedarfsgerecht zugeschnittene Qualifizierungsmaßnahmen.

Bei den **Qualifizierungsmaßnahmen im gewerblichen Bereich** wurden im Berichtszeitraum insgesamt 580 ein- bis mehrtägige Veranstaltungen realisiert. Davon wurden durch die eigenen Ausbilderinnen und Ausbilder 422 Qualifizierungen als interne gewerbliche Weiterbildungen mit 2.406 Ausbildungstagen durchgeführt. Im Rahmen des Transformationsprogramms CTX wurden darüber hinaus gezielte Qualifizierungsmaßnahmen vorbereitet, u.a. das vorgesehene terminalübergreifende Arbeiten. Gleichzeitig wurde mit der Vereinheitlichung der Ausbildungskonzepte an den drei Terminalstandorten in Hamburg begonnen. Eine terminalübergreifende Arbeitsgruppe bot Ausbilderinnen und Ausbildern die Gelegenheit, sich untereinander zu vernetzen und Best Practices auszutauschen. Zusätzlich stand die Entwicklung bzw. Umsetzung bedarfsgerechter Qualifizierungskonzepte für verschiedene weitere Beschäftigtengruppen im Containersegment im Fokus. Diese stellen insbesondere durch strukturierte Einarbeitungsprozesse sicher, dass alle Mitarbeitenden während des Prozesses umfassend begleitet und für neue und/oder veränderte Aufgaben befähigt werden.

Im Rahmen des internen segmentübergreifenden **Seminarangebots** wurden zusätzlich 158 unterschiedliche Seminare mit 2.352 Seminartagen durchgeführt. Der Frauenanteil lag bei 28,2 %.

Die **internen Seminarangebote** konzentrieren sich 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 Angebot wird durch **externe Weiterbildungsmöglichkeiten** in Kooperation mit Trainingsanbietern und Hochschulen ergänzt, die auch das Netzwerken mit Fach- und Führungskräften anderer Unternehmen gezielt unterstützen. Dabei setzt die Personalentwicklung neben Trainings- und Netzwerkformaten auch auf niedrighschwellige „Lern-Nuggets“ wie das Format „Lernen2Go“, ein Vortragsformat zu verschiedenen Themen mit

internen oder externen Referenten, auf das meist ein passendes Seminarangebot folgt. Im Jahr 2024 wurde im Projekt „Digital Workplace“ u. a. die Migration der lokalen Laufwerkdateien auf den Microsoft Sharepoint in den ersten Unternehmensbereichen durch Beratungs- und Schulungsangebote begleitet. Der technische Vorgang der Datenmigration wurde zum Anlass genommen, Kompetenzen im Umgang mit den Office-Anwendungen in der M365-Umgebung bei allen Mitarbeitenden mit PC-Arbeitsplatz weiter auszubauen. Für den Roll-out in weitere Bereiche im nächsten Jahr ist eine weitere enge Begleitung durch Schulungsmaßnahmen vorgesehen.

Im Bereich der **Führungskräfteentwicklung** wurden die Programme für neue Führungskräfte und die Bausteine für erfahrene Führungskräfte nach einer Evaluation zum Jahresbeginn im Jahr 2024 fortgeführt und durch neue Bausteine aus den Themenbereichen „Strategie und Entscheidungsfindung“ sowie „Führungskommunikation“ ergänzt. Auch gab es im Berichtsjahr verschiedene digitale Lernangebote im Rahmen des Formats „Führung2Go“ zu aktuellen Führungsansätzen. In dem eintägigen Barcamp-Format „8 Hours of Leadership“ unter dem Motto „Führen und Entscheiden in unsicheren Zeiten“ konnten sich 79 Führungskräfte sowie Nachwuchsführungskräfte hierarchie- und bereichsübergreifend zu Führungsherausforderungen und Handlungsansätzen austauschen. Darüber hinaus wurden die Führungskräfte im Segment Container durch individuelle Entwicklungsmaßnahmen und kollegiale Beratungsformate im Rahmen des Transformationsprozesses CTX in ihren Rollen befähigt und gestärkt.

---

 Nicht geprüft

---

## Mitarbeitergewinnung und-bindung

### Strategische Maßnahmen

Auch im Geschäftsjahr 2024 zeigte sich die Gewinnung von Mitarbeitenden weiterhin als Herausforderung. Die fortlaufende Verknappung von Fach- und Führungskräften mit sehr spezifischen Profilen sowie der demografische 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 im Unternehmen zu halten sowie neue Beschäftigte zu finden und durch eine attraktive Arbeitgebermarke und Rahmenbedingungen 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 Bedürfnissen der Kandidatinnen und Kandidaten gerecht zu werden.

Der **Fokus bei der Personalsuche** liegt weiterhin insbesondere auf 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 Personen mit ersten Erfahrungen werden gesucht und eingestellt.

Um Talente in einem wettbewerbsintensiven Kandidatenmarkt anzuziehen und im Unternehmen zu halten, wurden in 2024 unterschiedliche Ansätze bei der Personalsuche und der Stärkung der internen und externen Arbeitgebermarke der HHLA genutzt. So wurde die Social-Media-Präsenz der HHLA als Arbeitgeberin z. B. durch kurze Videosequenzen zu den unterschiedlichen Unternehmensbereichen und ihren Mitarbeitenden weiter ausgebaut. Dadurch soll ein tieferer Einblick und ein besseres Verständnis für das Unternehmen bei externen Kandidatinnen und Kandidaten geschaffen werden. Effektiv und effizient zeigte sich darüber hinaus vor allem der verstärkte Einsatz von spezifischen digitalen Kanälen zur Personalsuche und zum Employer Branding. Zusätzlich wurden neue interne Austauschformate entwickelt, um die Vernetzung der bestehenden Beschäftigten weiter zu fördern.

## Neueinstellungen und Fluktuation

Im Geschäftsjahr 2024 wurden in Deutschland insgesamt 177 Beschäftigte neu eingestellt. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Altersverteilung sowie den Frauenanteil bei den Neueinstellungen in den deutschen HHLA-Gesellschaften.

### Neueinstellungen 2024

	Gesamt	davon Frauen	Frauenanteil
< 30 Jahre	79	32	40,5 %
30 – 50 Jahre	79	11	13,9 %
> 50 Jahre	19	5	26,3 %
<b>HHLA Deutschland</b>	<b>177</b>	<b>48</b>	<b>27,1 %</b>

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 am Auswahlgremium teil.

In den ausländischen Gesellschaften der HHLA wurden im Berichtsjahr 375 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt. 82,1 % der Neueinstellungen entfielen auf das Segment Intermodal. Der Frauenanteil unter den Neueinstellungen lag bei 23,7 %, der Anteil der Neueinstellungen der unter 30-Jährigen bei 42,7 %.

Die **Fluktuationsquote** (ohne konzerninterne Wechsel) in Deutschland ist mit 5,6 % im Vergleich zum Vorjahr unverändert geblieben (im Vorjahr: 5,6 %). 32,2 % der insgesamt 205 Austritte waren altersbedingt (im Vorjahr: 33,0 %). Im Ausland lag die Fluktuationsquote im Berichtsjahr bei 9,7 % (im Vorjahr: 9,3 %). Der Anteil der altersbedingten Austritte hat sich mit 8,9 % gegenüber dem Vorjahr verdoppelt (im Vorjahr: 4,1 %).

## Verträge, Vergütungen und Zusatzleistungen

### Tarifverträge

Für 79,7 % der Beschäftigten in **Deutschland** waren die Entgelt- und Arbeitsbedingungen in Tarifverträgen geregelt (im Vorjahr: 80,8 %). Der Anteil unbefristeter Arbeitsverträge (exkl. Berufsausbildungsverträgen) lag bei 95,8 % (im Vorjahr: 96,3 %).

In den **ausländischen Gesellschaften** betrug der Anteil der Beschäftigten, deren Entgelt- und Arbeitsbedingungen in Tarifverträgen geregelt waren, 29,4 % (im Vorjahr: 25,7 %). 91,7 % aller Arbeitsverträge waren unbefristet (im Vorjahr: 91,5 %).

### 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 einer ressortübergreifenden Prozessorientierung, um so den Kulturwandel bei der HHLA nachhaltig zu unterstützen.

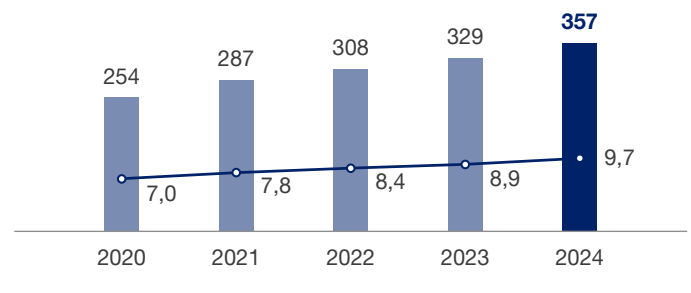
### Flexible Arbeitszeitmodelle

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 2024 wurde von insgesamt 357 Beschäftigten die Möglichkeit einer Teilzeitbeschäftigung in Anspruch genommen (im Vorjahr: 329). Die **Teilzeitquote** in der HHLA in Deutschland erhöhte sich somit zum Jahresende 2024 auf 9,7 % (im Vorjahr: 8,9 %). Der Anteil der Männer mit einer Teilzeitbeschäftigung stieg auf 45,1 % (im Vorjahr: 40,1 %). In der kaufmännisch geprägten Holding (ohne Auszubildende) betrug der Anteil an Teilzeitkräften 18,3 % (im Vorjahr: 17,8 %). Die Teilzeitquote in den ausländischen Gesellschaften der HHLA lag im Berichtsjahr bei 1,3 % (im Vorjahr: 1,1 %).

## Teilzeitbeschäftigte in Deutschland

zum 31.12., Teilzeitquote in %



### 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 2024 nutzten 75,1 % der berechtigten Beschäftigten diese Regelung zur Altersvorsorge (im Vorjahr: 70,9 %).

 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 verpflichtete 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.

Im Berichtsjahr wurden die aus der Strategie für „Diversity & Inclusion“ abgeleiteten Maßnahmen ausgebaut und weiterentwickelt. Die Strategie besteht aus drei Säulen:

- „Aufmerksamkeit schaffen“
- „Engagement fördern und einfordern“ sowie
- „In die Umsetzung kommen“



Entsprechend wurde 2024 die interne und externe Kommunikation intensiviert, um das Thema stärker in den Fokus der Aufmerksamkeit zu rücken. Zu diesem Zweck wurden u. a. die Teilnahme am Diversity-Tag und am Internationalen Frauentag organisiert. Darüber hinaus wurden Workshops mit einzelnen Teams und Abteilungen durchgeführt und das Trainingsportfolio durch themenspezifische E-Learnings ergänzt.

Zur Stärkung des Engagements der Mitarbeitenden wurde auf Wunsch der Belegschaft mit dem Aufbau eines Frauennetzwerks für Frauen aus dem gewerblichen Bereich begonnen. Über 60 Personen nahmen an der Auftaktveranstaltung teil. Daraus haben sich bereits Arbeitsgruppen gebildet. Ebenso erfolgreich wurde eine interne Allyship-Kampagne ins Leben gerufen, die über das Jahr 2024 fortgeführt wurde.

Um Einzelmaßnahmen strategisch zu stärken, wurde die Datenerhebung weitergeführt und der Austausch mit dem Recruiting-Team intensiviert. Im Rahmen dessen wurde u. a. ein Leitfaden für eine verstärkte Inklusivität von Stellenausschreibungen entwickelt. Insbesondere die Zusammenarbeit mit den Abteilungen, die für die Definition von Personalprozessen im Unternehmen zuständig sind, wird weiter ausgebaut. In Zusammenarbeit mit der Personalentwicklung konnten ebenfalls Fortschritte bei der Platzierung von Diversity-relevanten Themen erzielt werden, beispielsweise durch Intensiv-Workshops für Nachwuchsführungskräfte.

Die internationale Zusammenarbeit bei der HHLA wurde durch die erstmalige Durchführung einer Diversity Week am HHLA-Standort in Triest gestärkt. Die Gründung eines Diversity-Councils vor Ort sowie Führungskräfte trainings zu Inclusive Leadership dienten als erste Maßnahmen zur Sensibilisierung, die auch international umgesetzt wurden.

Der Anteil der bei der HHLA in Deutschland beschäftigten Frauen (inkl. Auszubildender) lag bei 17,0 % (im Vorjahr: 16,9 %). In den ausländischen Gesellschaften lag die **Frauenquote** im Berichtsjahr bei 22,9 % (im Vorjahr: 22,3 %).

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 5a HGB](#)

Die Beschäftigungsquote von **Beschäftigten mit Schwerbehinderung** (inkl. Gleichgestellter) in Deutschland lag zum Ende des Berichtszeitraums bei 8,4 % (im Vorjahr: 8,3 %).

---

## 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.

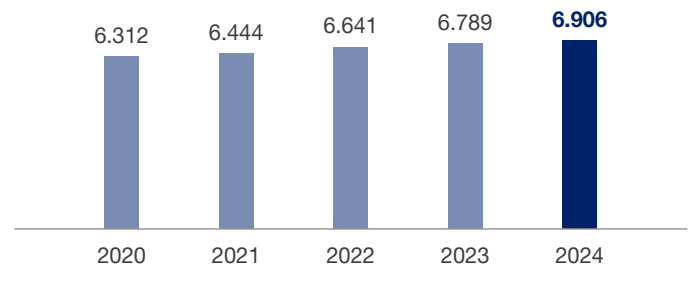
## Beschäftigtenzahl

Zum Jahresende 2024 beschäftigte die HHLA insgesamt 6.906 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl um 117 Personen bzw. um 1,7 %. Darüber hinaus setzte die HHLA im Jahresmittel durchschnittlich 553 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (GHB) ein (im Vorjahr: 530).

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** sank die Anzahl der Beschäftigten zum 31. Dezember 2024 auf 3.030. Insgesamt waren dort im Berichtszeitraum 74 Personen weniger beschäftigt als im Jahr 2023 (im Vorjahr: 3.104). Dies entsprach einem Rückgang von 2,4 %. Das **Segment Intermodal** verstärkte sich im Rahmen der weiteren Leistungsausweitung und Erhöhung der Wertschöpfungstiefe um insgesamt 159 Beschäftigte auf 2.879 (im Vorjahr: 2.720). Die Beschäftigtenzahl im **Segment Logistik** ist im Berichtszeitraum auf 272 leicht angestiegen (im Vorjahr: 269). Dies entsprach einem Anstieg von 1,1 %. Die Belegschaft der strategischen **Management-Holding** erhöhte sich um 4,5 % auf 623 Beschäftigte (im Vorjahr: 596). Die Anzahl der Beschäftigten im **Segment Immobilien** lag zum 31. Dezember 2024 bei 102 Beschäftigten (im Vorjahr: 100). Die Anzahl enthält die Beschäftigten der Management-Holding, die dem Bereich Immobilien zugeordnet sind.

## Beschäftigte nach Segmenten

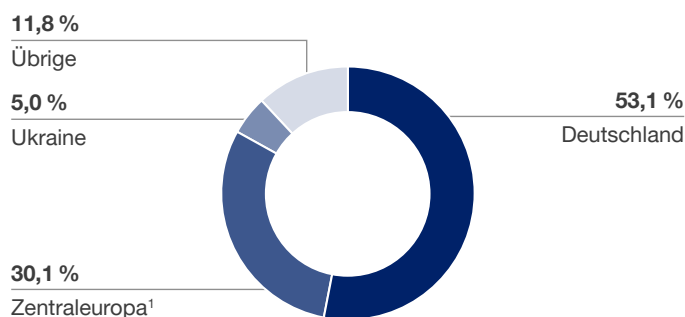
	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung
Container	3.030	3.104	- 2,4 %
Intermodal	2.879	2.720	5,8 %
Holding/Übrige	623	596	4,5 %
Logistik	272	269	1,1 %
Immobilien	102	100	2,0 %
<b>HHLA-Konzern</b>	<b>6.906</b>	<b>6.789</b>	<b>1,7 %</b>

## Beschäftigte nach Regionen

Zum Geschäftsjahresende waren 3.669 Mitarbeitende in Deutschland beschäftigt (im Vorjahr: 3.678). Das entspricht einem Anteil von 53,1 % (im Vorjahr: 54,2 %). Die Anzahl der Arbeitsplätze im Ausland stieg um 4,1 % auf 3.237 (im Vorjahr: 3.111). In Zentraleuropa stieg die Zahl der Beschäftigten mit 2.077 im Vergleich zum Vorjahr um 3,4 % (im Vorjahr: 2.009). In Estland hat sich die Beschäftigtenzahl leicht auf 201 erhöht (im Vorjahr: 196) und in der Ukraine ist diese auf 346 (im Vorjahr: 379) weiter gesunken.

## Beschäftigte nach Regionen

Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.2024: 6.906



¹ Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien, Kroatien

## Altersstruktur

Das Durchschnittsalter der Belegschaft in Deutschland lag im Berichtszeitraum bei 45,9 Jahren (im Vorjahr: 45,8). Das Durchschnittsalter der Männer betrug 46,5 Jahre, während die Frauen durchschnittlich 43,0 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 42,1 Jahren. Um den Schutz der Privatsphäre und die Identität einzelner Personen innerhalb des Unternehmens zu wahren, verzichtet die HHLA aktuell auf die Angabe „divers“ in der Auswertung.

## Altersstruktur der Beschäftigten

in %	31.12.2024	Frauenanteil	31.12.2023	Frauenanteil
< 30 Jahre	9,5	29,7	9,4	26,7
30 – 50 Jahre	51,8	17,1	51,5	17,7
> 50 Jahre	38,8	13,8	39,2	13,3
<b>HHLA Deutschland</b>	<b>100,0</b>	<b>17,0</b>	<b>100,0</b>	<b>16,9</b>

## Betriebszugehörigkeit

Die Betriebszugehörigkeit der Beschäftigten in Deutschland lag durchschnittlich bei 15,9 Jahren, im Ausland bei 7,3 Jahren.

## Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Beschäftigten

in Jahren	31.12.2024	31.12.2023
< 30 Jahre	3,9	5,5
30 – 50 Jahre	13,0	12,8
> 50 Jahre	22,8	22,9
<b>HHLA Deutschland</b>	<b>15,9</b>	<b>16,1</b>



## Dialog mit Arbeitnehmervertretern

### Betriebliche Mitbestimmung im HHLA-Konzern

Betriebliche Mitbestimmung und sozialpartnerschaftliches Verhandeln von Arbeitnehmerinteressen sind zentraler Bestandteil der Unternehmensphilosophie der HHLA sowie ihrer Tochtergesellschaften und tragen maßgeblich zur Schaffung eines positiven Arbeitsumfelds bei. 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 kommen die Arbeitnehmervertretung (auch die der leitenden Angestellten) im paritätisch besetzten Aufsichtsrat sowie die Vertretung der Schwerbehinderten auf Unternehmens- bzw. Konzernebene und die Jugend- und Auszubildendenvertretung.

Diese Betriebsratsgremien und ihre unterschiedlichen Ausschüsse treffen sich regelmäßig, um aktuelle Entwicklungen und strategische Entscheidungen zu besprechen bzw. zu beschließen. Grundsätzlich sind daher **Arbeitnehmervertreter bei der HHLA in wichtige Entscheidungsprozesse eingebunden**, insbesondere in den Bereichen Personalplanung, Arbeitszeitgestaltung und Arbeitsplatzsicherheit.

Die gemeinsam getragenen Ergebnisse, z. B. abgeschlossene Betriebsvereinbarungen, Tarifverträge und andere Regelwerke, wurden im Berichtszeitraum in den entsprechenden Betriebsversammlungen kommuniziert, ebenso wie zentrale Themen über Veränderungen von Arbeitsbedingungen, Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie betriebliche Veränderungsprozesse. Als Basis für eine beteiligungsorientierte Zusammenarbeit stehen den Beschäftigten diverse **Informationsangebote und -formate** wie z.B. das Social Intranet, Info-Bildschirme in den Kantinen und FAQs zur Verfügung.

Die HHLA unterstützt das **Recht auf Vereinigungsfreiheit** sowie Kollektivverhandlungen.

Als Mitgliedsunternehmen des ZDS (Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe) sowie des UVHH (Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.) pflegt die HHLA traditionell eine **Tarifpolitik**, die sich in den relevanten Flächen- und Haustarifverträgen widerspiegelt. Zum 31. Dezember 2024 waren 79,7 % der Beschäftigten in Deutschland tariflich gebunden (im Vorjahr: 80,8 %). Im Jahr 2024 wurden erfolgreiche Entgelttarifverhandlungen mit der Gewerkschaft ver.di geführt, die in Kurzdarstellung zum nachfolgenden Ergebnis führten:

- durchschnittliche Stundenlohnerhöhung von 1,15 €
- Zahlung einer Inflationsausgleichsprämie und Erhöhung des Urlaubsgelds

Der grundlegende **Transformationsprozess für die Hamburger Containerterminals** läuft unter dem Titel „CTX – Innovation“. Im Berichtszeitraum wurden intensive Verhandlungen über die Prozessgestaltung geführt. So wurde u. a. Einigung über die Einführung von AGVs (Automated Guided Vehicles) sowie eine konzernweite Überarbeitung der Gleitzeitregelung erzielt. Am 20. Januar 2025 wurde dem im Geschäftsjahr 2024 für CTX verhandelten

„HHLA Sozial- und Veränderungstarifvertrag“ von der HHLA sowie von ver.di zugestimmt und im Anschluss die korrespondierenden betrieblichen Interessenausgleiche und Sozialpläne abgeschlossen. Dazu gehören beispielsweise Kündigungsschutz- bzw. Besitzstandsregelungen sowie ein flexiblerer Mitarbeiterereinsatz. Zudem werden den Beschäftigten umfangreiche Qualifizierungs- und Personalentwicklungsoptionen angeboten.

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.

---

 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. Um die Wichtigkeit zu unterstreichen, hat sich die HHLA im Berichtsjahr die Normenkonformität ihres HSE-Managementsystems nach ISO 14001 und 45001 durch die externe Zertifizierungsgesellschaft DNV erfolgreich bestätigen lassen.

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 der 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 fortgeführt, 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 zu den Themen Arbeitssicherheit, gefährliche Güter und Ergonomie im Homeoffice** geschult, und ihnen praktische Hilfestellungen an die Hand gegeben.

Im Jahr 2024 ereigneten sich in den Gesellschaften am Standort Hamburg, bei denen die HHLA eine Beteiligung von mehr als 50 % hält, 77 meldepflichtige **Unfälle** ohne Wegeunfälle. Damit betrug im Berichtsjahr die Lost Time Injury Rate (Anzahl von Arbeitsunfällen mit mehr als drei Ausfalltagen bezogen auf 1 Millionen Arbeitsstunden) für Deutschland 10,3. Dies bedeutet eine Reduzierung der Lost Time Injury Rate um 12,8 % zum Vorjahr. 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 deutlichen Wahrnehmung dieser Angebote durch die Beschäftigten geführt.

Zudem wurde im Berichtsjahr in Zusammenarbeit mit dem ma-co (maritimes kompetenzentrum) eine **Kampagne zur Gewinnung betrieblicher Ersthelferinnen und Ersthelfer** gestartet, um bei der Belegschaft ein stärkeres Bewusstsein für das Thema „Erste Hilfe“ zu schaffen.

Auch die **Beurteilungen psychischer Gefährdungen** in den HHLA-Gesellschaften wurden 2024 fortgeführt. Auf Basis der Ergebnisse sollen für die Führungskräfte weitere Schulungen im Hinblick auf die Mitarbeiterführung angeboten werden.

 Nicht geprüft

## Gesellschaftliches Engagement

### Regionale Verantwortung

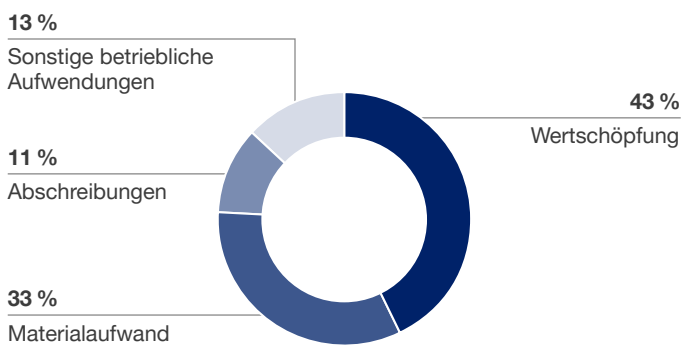
Als mit Abstand größter Hafen Deutschlands ist der Hamburger Hafen einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren in ganz Norddeutschland und spielt als Drehscheibe des internationalen Warenverkehrs eine überaus wichtige Rolle für das gesamte ökonomische System Deutschlands und Europas. Laut einer von der 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 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 610,7 Mio. € und einem Anteil von 85,2 % auf die Beschäftigten.

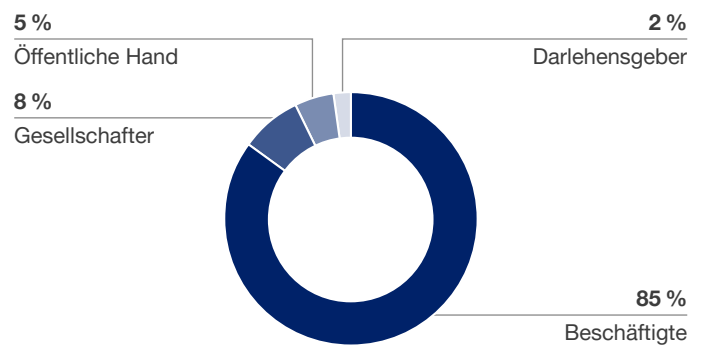
### Entstehung der Wertschöpfung

Produktionswert 2024: 1.663 Mio. €



### Verwendung der Wertschöpfung

Nettowertschöpfung 2024: 717 Mio. €



Die Nettowertschöpfung entwickelte sich im Geschäftsjahr 2024 positiv und stieg gegenüber dem Vorjahr um 11,3 % auf 716,8 Mio. € (im Vorjahr: 664,0 Mio. €). Die Wertschöpfungsquote lag mit 43,1 % über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 42,8 %).

### Wertschöpfung im HHLA-Konzern

in Mio. €	2024	2023	Veränderung
Beschäftigte	610,7	570,1	7,1 %
Gesellschafter	56,4	42,4	49,4 %
Öffentliche Hand	34,6	21,4	61,5 %
Darlehensgeber	15,1	10,1	23,0 %
<b>Nettowertschöpfung</b>	<b>716,8</b>	<b>644,0</b>	<b>11,3 %</b>

## 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 engagiert sich aktiv für die ukrainischen Beschäftigten des Container Terminal Odessa (CTO) sowie deren Angehörige, die nach Hamburg geflüchtet sind. Seit 2022 hat das HHLA-Projektteam insgesamt 104 ukrainische Personen bei der Wohnungssuche, der Ausstattung ihrer neuen Wohnungen sowie bei administrativen Angelegenheiten mit den Behörden unterstützt. Darüber hinaus haben einige CTO-Beschäftigte an Weiterbildungsangeboten der HHLA, wie Sprachkursen und Praktika, teilgenommen und konnten im Anschluss daran Anstellungen am Standort Hamburg finden. Zudem leistet die HHLA Unterstützung für Hilfsorganisationen, die Lieferungen in die Ukraine über die Bahn organisieren. In diesem Rahmen wurden insgesamt 17 Container mit dringend benötigten Hilfsgütern, darunter medizinische Verbrauchsgüter, Kindernahrung und Möbel, nach Odessa transportiert.

### 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. Gemeinsam mit dem Hafenumuseum und dem Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung wurde dieses Projekt bereits im Jahr 2015 erfolgreich ins Leben gerufen. Es richtet sich an Schülerinnen und Schüler der vierten Klassen und vermittelt ihnen Kenntnisse über den weltweiten Gütertransport, die Funktionsweise des Hafens sowie verschiedene Berufsbilder im Hafenbereich. Im Jahr 2024 konnte mit 1.582 Teilnehmenden aus 77 Schulklassen ein neuer Rekord seit Projektbeginn erzielt werden (im Vorjahr: 1.478). Seit 2015 hat die HHLA insgesamt 11.702 Hamburger Schülerinnen und Schüler der vierten Klasse mit Hafen-Scout-Touren begleitet.

### AlsterPort – Kooperation mit der Evangelischen Stiftung Alsterdorf

Im Rahmen der Kooperation „AlsterPort“ mit der Evangelischen Stiftung Alsterdorf (ESA) verfolgt die HHLA seit 2021 den Leitsatz „Voneinander und miteinander auf Augenhöhe lernen“, um das soziale Miteinander und das ehrenamtliche Engagement zu fördern. Im Berichtsjahr engagierten sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HHLA erneut in verschiedenen sozialen Projekten. Hierzu zählten u. a. ein gemeinsames Halloween-Bastel-Event, ein Kochevent im Jugendhaus sowie die weihnachtliche Wunschbaumaktion für Kinder aus den Glasbläserhöfen. Zudem leisteten die Auszubildenden der HHLA-Unterstützung beim Charity-Event „Ein Abend für alle Sinne“ sowie beim Format „Alsterdorfer Gespräch“, die beide den inklusiven Austausch weiter vorantrieben.



# 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 die 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 Grundlagen 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 (UNGC) 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.

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 kommt 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 rechtmäßigem 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 Nachhaltigkeitsstrategie der HHLA. [Strategie](#)

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. In dem von der HHLA gegenüber ihren Lieferanten verwendeten **Lieferantenkodex** ist die Einhaltung der Menschenrechte ebenfalls ausdrücklich 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 2024 hat die Stabsstelle Diversity und Inklusion ihre Arbeit fortgeführt (u. a. durch Kommunikationsmaßnahmen und einer Online-Schulung zum Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz für alle deutschsprachigen Beschäftigten mit Bildschirmarbeitsplatz). [Diversität und Inklusion](#)

Einen weiteren Schwerpunkt bildete die weitere Umsetzung der Vorgaben des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (u. a. Veröffentlichung des ersten [Jahresberichtes an das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle](#) ). 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.


 Prüfung mit begrenzter Sicherheit

## 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 zu schaffen. Hierdurch soll Compliance-Verstößen vorgebeugt werden.

Die Funktionen im HHLA-CMS werden zentral durch eine **Konzern-Compliance-Abteilung** wahrgenommen, die 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](http://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. Die das Thema vertiefende interne Antikorruptionsrichtlinie verfolgt das Ziel, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine Hilfestellung zur Beurteilung von möglichen Situationen mit einer potenziellen Korruptionsrelevanz in ihrem täglichen Arbeitsleben zu geben. Auf diese Weise trägt die Richtlinie aktiv zur Prävention von korrupten Handlungen bei und schützt sowohl die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch das Unternehmen vor den damit einhergehenden negativen Folgen. 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. Im Berichtsjahr wurden die Möglichkeiten, Hinweise auf Verstöße zu geben, um ein digitales Hinweisgeberportal erweitert. Auf dem Portal besteht die Möglichkeit, mit anonymen Hinweisgebern über ein vertrauliches, verschlüsseltes Postfach zu kommunizieren, um auf diese Weise ggf. weitere Informationen zu einem Sachverhalt zu erlangen. 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 Antikorruptionsrichtlinie vermittelt. Im Berichtszeitraum wurden per E-Learning Beschäftigte mit regelmäßigem Kontakt zu Geschäftspartnern und Amtsträgern zum Thema Korruptionsvermeidung geschult. Um die Mitarbeitenden für die Problemstellungen bei illegalen Drogenimporten über Seehäfen zu sensibilisieren, wurde darüber hinaus im Berichtszeitraum die Awareness-Kampagne fortgeführt. 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 für die 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**. Bei der Durchführung von Ausschreibungen (bei denen mindestens drei Bieter angefragt werden und/oder eine von der jeweiligen Einheit festgelegte Wesentlichkeitsgrenze überschritten wurde), ist den Lieferanten der Lieferantenkodex als Teil der Ausschreibungs- bzw. Vertragsunterlagen vorzulegen. Die damit einhergehenden Prozessschritte sind 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 wurden 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 sie 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 und Umweltschutz-/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 des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes durchgeführt.

---



## 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 2024 lag die **effektive Steuerquote** des Konzerns bei 38,0 % (im Vorjahr: 33,6 %). Der Ertragsteueraufwand für den HHLA-Konzern belief sich 2024 auf insgesamt 34,6 Mio. € (im Vorjahr: 21,4 Mio. €), wovon rund 52 % (im Vorjahr: 37 %) auf Deutschland und rund 48 % (im Vorjahr: 63 %) 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 die steuerlichen Prozesse der HHLA durch ein **Tax-Compliance-Management-System (TCMS)** laufend überwacht und kontrolliert. Mit der Implementierung des TCMS hat die HHLA 2019 begonnen, für die steuerlich beratenen, inländischen Gesellschaften wurde sie 2023 abgeschlossen und geprüft. Derzeit wird die Integration der ausländischen Gesellschaften in das TCMS finalisiert. 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 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.

Der HHLA-Konzern fällt für das Geschäftsjahr 2024 in den Anwendungsbereich der **Regelungen zur Mindestbesteuerung**, die erstmals für Geschäftsjahre, die nach dem 30. Dezember 2023 beginnen, anzuwenden sind. Seit 2023 werden die Einschlägigkeit sowie die steuerliche Auswirkung der Mindeststeuer quartalsweise überprüft. Seit 2024 wird die einschlägige Mindestbesteuerung quartalsweise ermittelt und gebucht. Hierfür hat die Steuerabteilung der HHLA die technischen Voraussetzungen eines Berichtssystems geschaffen, das neben der Abbildung der laufenden und latenten Steuern im Jahresabschluss auch die gesetzlichen Berichtspflichten des bereits genannten Country-by-Country-Reportings, des DAC-6-Reportings sowie der Mindestbesteuerung erfüllt.

---

 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 Beschäftigten in allen datenschutzrelevanten Fragen sowie die Sensibilisierung hinsichtlich 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 DCKG 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 2024 sorgfältig mit den Empfehlungen und Anregungen des DCGK befasst und am 9. Dezember 2024 ihre jährliche Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Die Unternehmensführung und die Unternehmenskultur der HHLA und des Konzerns entsprechen 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](http://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 14. Dezember 2023 (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, 9. Dezember 2024

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Der Aufsichtsrat“

## Vergütungsbericht und Vergütungssystem

Der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2024 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](http://www.hhla.de/corporategovernance)  öffentlich zugänglich gemacht.

## Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

### Konzernaufbau und Konzernsteuerung

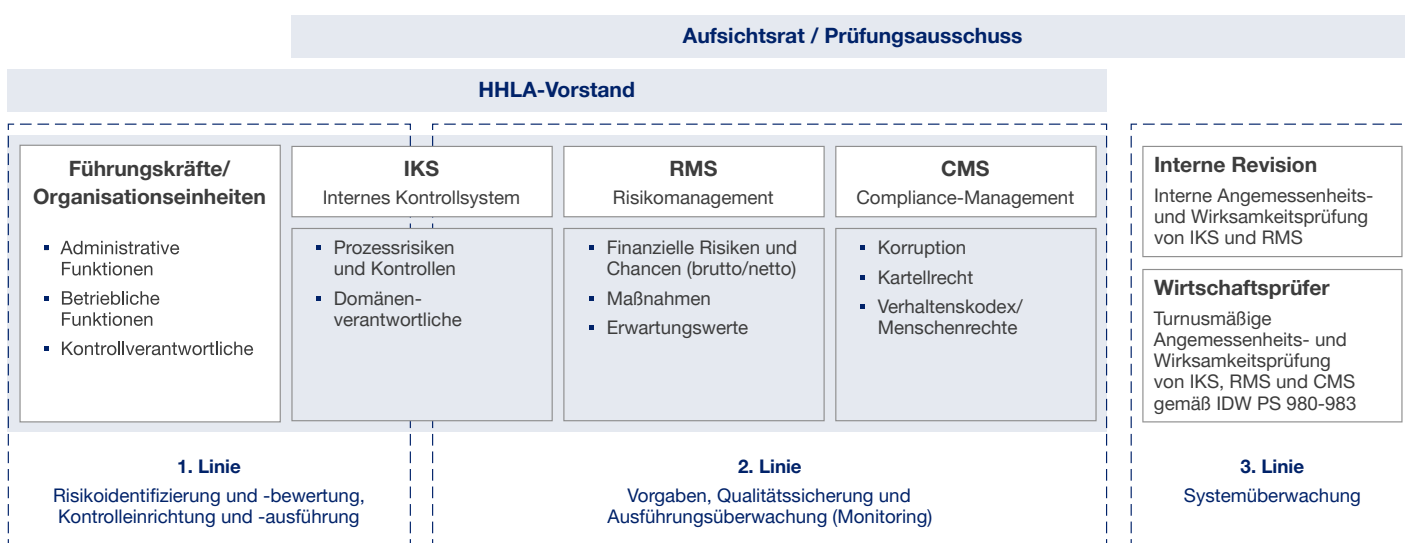
Die HHLA AG fungiert als strategische Management-Holding des Konzerns. Das operative Geschäft wird im Wesentlichen durch in- und ausländische Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrieben. Die Einhaltung der Vorgaben der Unternehmensführung wird durch unternehmensinterne Richtlinien sowie Regelungen in den Satzungen und Geschäftsanweisungen der Tochtergesellschaften und Beteiligungen sichergestellt. Die meisten Tochterge-

sellschaften 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



## 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. dem Verhalten im Wettbewerb, der 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 tragen ein konzernweites Business-Partner-Screening-System sowie ein Lieferantenkodex zur Reduktion von Compliance-Risiken bei. [www.hhla.de/compliance](http://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 erkennen 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-Systeme<sup>1</sup>**

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 die Wirksamkeit werden zudem durch die externen Prüfungen der einzelnen Systembestandteile nach den entsprechenden IDW-Standards bestätigt. Das CMS wurde in der Berichtsperiode 2021 geprüft. Das RMS wurde in der Berichtsperiode 2022 geprüft. Im Berichtszeitraum wurde die Prüfung des IKS durchgeführt. Im Rahmen dieser Systemprüfungen ergaben sich keine wesentlichen Beanstandungen.

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

### **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 Geschäftsereignisse 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 Website [www.hhla.de](http://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.

## 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 das Bestehen angemessener und wirksamer 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. Ausschüsse des Vorstands bestanden im Berichtszeitraum nicht. 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 Vorgänge. 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, die Compliance und Nachhaltigkeitsthemen. 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, bedürfen ab bestimmten Größenordnungen 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 Unternehmen 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

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

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

2 Einschließlich Compliance

3 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 2024 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 den Internetseiten der HHLA unter <http://www.hhla.de/corporategovernance>  bzw. [www.hhla.de/aufsichtsrat](http://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 Beendigung des Mandats führen. Berater- und sonstige Dienst- oder Werkverträge eines Aufsichtsratsmitglieds mit der Gesellschaft bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Solche Verträge bestanden im Geschäftsjahr 2024 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. 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 hatte der Aufsichtsrat im September 2023 außerdem einen Übernahmeausschuss als vorübergehenden Ausschuss eingerichtet. Nach dem Vollzug der Beteiligung und dem Abschluss der Zusammenschlussvereinbarung im November 2024 hatte der Übernahmeausschuss seine Funktion erfüllt, so dass der Übernahmeausschuss am 10. Februar 2025 aufgelöst werden konnte. Die jeweiligen Ausschussvorsitzenden berichten dem Aufsichtsrat regelmäßig in der nächsten Sitzung über die Arbeit ihres Ausschusses.



## Finanzausschuss

**Mitglieder:** Dr. Sibylle Roggencamp (Vors.), Stefan Koop (stellv. Vors.), Alexander Grant, Hugues Favard (seit 10.02.2025), Dr. Norbert Kloppenburg (bis 10.01.2025), Susana Pereira Ventura (bis 17.01.2024), Prof. Dr. Burkhard Schwenker, Maren Ulbrich (seit 20.03.2024)

**Zuständigkeit:** Der Finanzausschuss bereitet die Verhandlungen und Beschlüsse des Aufsichtsrats vor, die finanziell von wesentlicher Bedeutung sind, z.B. Beschlussfassungen über Investitionsvorhaben, wesentliche Kreditaufnahmen und -gewährungen, Haftungsübernahmen und sonstige Finanzgeschäfte (jeweils soweit sich diese nicht ausschließlich oder überwiegend auf den Teilkonzern Immobilien beziehen). 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:** Prof. Dr. Burkhard Schwenker (Vors.) (seit 10.02.2025) Dr. Norbert Kloppenburg (Vors.) (bis 10.01.2025), Alexander Grant (stellv. Vors.), Kristin Berger (seit 10.02.2025), Hugues Favard (seit 10.02.2025), Stefan Koop, Bettina Lentz (20.03.2024 bis 06.01.2025), Susana Pereira Ventura (bis 17.01.2024), Maren Ulbrich (seit 20.03.2025)

**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 Revisionssystems und der Compliance. Er überwacht die Abschlussprüfung und ihre Wirksamkeit, einschließlich der Überwachung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der regelmäßigen Beurteilung der Qualität der Abschlussprüfung. Zudem entscheidet er über die Billigung etwaiger vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachter Leistungen (sog. Nichtprüfungsleistungen). Er ist außerdem verantwortlich für die Vorbereitung der Wahl des Abschlussprüfers (inkl. etwaiger Auswahlverfahren) und die Entscheidung über eine externe inhaltliche Prüfung der nichtfinanziellen Erklärungen bzw. Berichte.

## Immobilienausschuss

**Mitglieder:** Dr. Sibylle Roggencamp (Vors.) (seit 10.02.2025), Bettina Lentz (Vors.) (20.03.2024 bis 06.01.2025), Franziska Reisener (stellv. Vors.), Alexander Grant, Holger Heinzel, Andreas Rieckhof (seit 10.02.2025), 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 die Erteilung der Zustimmung zu zustimmungsbedürftigen Geschäften, die Vorprüfung der Unterlagen zum Jahres-

und Konzernabschluss (einschließlich der Lageberichte) und die Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Feststellung des Jahresabschlusses, die Billigung des Konzernabschlusses sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, 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 – unter Berücksichtigung des Diversitätskonzepts für den 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 anstelle des Aufsichtsrats 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 (bis 10.02.2025)

**Mitglieder:** Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vors.), Berthold Bose (stellv. Vors.), Holger Heinzl, Dr. Norbert Kloppenburg (bis 10.01.2024), Stefan Koop, Prof. Dr. Burkhard Schwenker

**Zuständigkeit:** Der Übernahmeausschuss wurde im September 2023 als temporärer Ausschuss eingerichtet und war für alle Fragen und Entscheidungen im Zusammenhang mit dem Übernahmeangebot der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE zuständig. Dies beinhaltete insbesondere die Vorbereitung und Entscheidung über die nach § 27 WpÜG abzugebende begründete Stellungnahme, die Entscheidung über die Zustimmung zum Abschluss der Zusammenschlussvereinbarung (Business Combination Agreement) mit der Bieterin sowie die Entscheidung über sonstige Beschlussfassungen, die ausschließlich oder überwiegend im Zusammenhang mit dem Übernahmeangebot (oder etwaigen konkurrierenden Angeboten) standen. Nach dem Vollzug des Übernahmeangebots und dem Abschluss der Zusammenschlussvereinbarung im November 2024 wurde der Ausschuss mit Wirkung zum 10. Februar 2025 aufgelöst.

## Zusammensetzung 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 international 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, in Aufsichtsgremien oder als leitende Angestellte

### 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 Aufsichtsratsitzungen 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 eine 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. Mit Prof. Dr. Burkhard Schwenker, Holger Heinzl, Dr. Sibylle Roggencamp, Bettina Lentz und Dr. Norbert Kloppenburg (bis 10. Januar 2025) bzw. nunmehr Kristin Berger und Hugues Favard (seit 4. bzw. 5. Februar 2025) gehörten und gehören dem Aufsichtsrat auch Mitglieder mit Sachverstand auf den Gebieten Abschlussprüfung bzw. Rechnungslegung an.

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. Mit Ausnahme von Dr. Norbert Kloppenburg, der sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 10. Januar 2025

niedergelegt hat, und Dr. Sibylle Roggencamp, die aufgrund ihrer Tätigkeit für die indirekte Mehrheitsgesellschafterin der HHLA, die Freie und Hansestadt Hamburg, ohnehin nicht als unabhängig gilt, gehört dem Aufsichtsrat kein Mitglied länger als zwölf Jahre an. Die Mandatsgrenzen werden von den meisten Mitgliedern eingehalten.

Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass alle Anteilseignervertreter unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sind und dass der Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Dr. Rüdiger Grube und der Prüfungsausschussvorsitzende Prof. Dr. Burkhard Schwenker darüber hinaus auch unabhängig vom kontrollierenden Aktionär sind. Dies gilt auch mit Blick auf Dr. Norbert Kloppenburg, der das Amt des Prüfungsausschussvorsitzenden bis zu seinem Ausscheiden am 10. Januar 2025 innehatte. In Bezug auf Dr. Norbert Kloppenburg weist der Aufsichtsrat vorsorglich darauf hin, dass dieser dem Aufsichtsrat seit Juni 2012 und daher bis zu seinem Ausscheiden mehr als zwölf Jahren angehörte. Im Rahmen der nach Empfehlung C.7 DCGK vorzunehmenden Gesamtwürdigung ist der Aufsichtsrat zu der Einschätzung gelangt, dass Dr. Norbert Kloppenburg gleichwohl als unabhängig anzusehen war, insbesondere weil die notwendige Distanz zum Vorstand – auch vor dem Hintergrund der personellen Wechsel im Vorstand in den vergangenen Jahren – weiterhin gewahrt war, seine tatsächliche Mandatsführung keinen Anlass zu Zweifeln an seiner Unabhängigkeit gab und er jenseits seines Mandats auch keine relevanten Beziehungen zur Gesellschaft, zum Vorstand oder zum kontrollierenden Aktionär unterhielt. Der Aufsichtsrat geht deshalb davon aus, dass Dr. Norbert Kloppenburg bis zu seinem Ausscheiden unverändert über eine hinreichende kritische Distanz zu der Gesellschaft und ihrem Vorstand verfügte. In Bezug auf die Aufsichtsratsmitglieder Dr. Sibylle Roggencamp und Andreas Rieckhof sowie die am 6. Januar 2025 ausgeschiedene Bettina Lentz weist der Aufsichtsrat ferner vorsorglich darauf hin, dass diese hauptberuflich für die indirekte Mehrheitsgesellschafterin der HHLA, die Freie und Hansestadt Hamburg, tätig sind, zu der die HHLA – direkt wie auch zu Beteiligungen oder von dieser beaufsichtigte Anstalten öffentlichen Rechts wie z. B. die Hamburg Port Authority AöR – wesentliche geschäftliche Beziehungen unterhält. Auf Basis der vorstehenden Ausführungen verfügte der Aufsichtsrat im Berichtszeitraum bzw. bis zum Ausscheiden von Dr. Norbert Kloppenburg über drei vollständig unabhängige Mitglieder im Sinne des DCGK; das entspricht 50 % der Anteilseignerseite bzw. 25 % des gesamten Aufsichtsrats. Seit dem Ausscheiden von Dr. Norbert Kloppenburg verfügt der Aufsichtsrat noch über zwei vollständig unabhängige Mitglieder im Sinne des DCGK, das entspricht 33,3 % 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 %.

Dem Aufsichtsrat gehören keine ehemaligen Vorstandsmitglieder an.

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 <sup>1</sup>	Alter	Führungserfahrung	Internationale Erfahrung	Unabhängigkeit <sup>2</sup>	(Hafen-)Logistik	Intermodal	Immobilien	Strategie	Betrieb und Technik	Marketing & Vertrieb	Investoren & Kapitalmarkt	IT & Digitalisierung	Recht, Corporate Governance & Compliance	Finanzen, Controlling und Risikomanagement	Abchlussprüfung <sup>3</sup>	Rechnungslegung <sup>3</sup>	Nachhaltigkeit/ESG <sup>4</sup>
Prof. Dr. Rüdiger Grube	7,5	73	✓	✓	✓	✓	✓	–	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	–	–	✓
Kristin Berger (seit 04.02.2025)	0	39	✓	✓	n.a.	✓	–	✓	✓	–	–	–	–	✓	✓	✓ <sup>5</sup>	✓ <sup>5</sup>	–
Berthold Bose	7,5	61	✓	✓	n.a.	✓	–	–	✓	✓	–	–	✓	–	–	–	–	✓
Hugues Favard (seit 05.02.2025)	0	48	✓	✓	n.a.	✓	✓	–	✓	✓	–	✓	✓	–	✓	✓ <sup>6</sup>	✓ <sup>6</sup>	✓
Alexander Grant	2,5	43	–	–	n.a.	✓	–	✓	–	✓	–	✓	✓	–	✓	–	–	✓
Holger Heinzl	2,5	55	✓	✓	n.a.	✓	✓	✓	✓	–	–	✓	–	–	✓	✓	✓	✓
Dr. Norbert Kloppenburg (bis 10.01.2025)	12,5	68	✓	✓	✓	✓	✓	–	✓	–	–	✓	–	✓	✓	✓ <sup>7</sup>	✓	✓
Stefan Koop	2,5	45	–	–	n.a.	✓	–	–	–	✓	–	–	–	✓	✓	–	–	✓
Bettina Lenz (22.02.2024 – 06.01.2025)	1	63	✓	–	–	✓	–	✓	✓	–	–	–	✓	✓	✓	–	✓	✓
Franziska Reisener	2,5	38	–	–	n.a.	✓	–	✓	–	✓	–	–	✓	–	✓	–	–	–
Andreas Rieckhof	4,5	65	✓	✓	–	✓	–	✓	✓	–	–	✓	✓	✓	✓	–	–	✓
Dr. Sibylle Roggencamp	12,5	57	✓	–	–	✓	✓	✓	✓	–	–	✓	–	✓	✓	–	✓	✓
Prof. Dr. Burkhard Schwenker	5,5	66	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	–	✓	✓	–	–	✓	–	✓ <sup>8</sup>	✓
Maren Ulbrich (seit 22.02.2024)	1	42	✓	✓	n.a.	✓	–	–	–	✓	–	–	–	✓	✓	–	–	✓
Susana Pereira Ventura (bis 17.01.2024)	1,5 <sup>9</sup>	39	–	✓	n.a.	✓	–	–	–	✓	–	–	–	–	✓	–	–	✓

1 Zum 31. Dezember 2024

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 Mitglied des Prüfungsausschusses (seit 10.02.2025); der Sachverstand ergibt sich insbesondere aus langjähriger Tätigkeit in verschiedenen Führungspositionen in Finanzabteilungen, insbesondere seit 2021 als Chief Financial Officer bei MSC Germany S.A. & Co. KG.

6 Mitglied des Prüfungsausschusses (seit 10.02.2025); der Sachverstand ergibt sich insbesondere aus ca. zehn Jahren Berufserfahrung als Wirtschaftsprüfer und langjähriger Tätigkeit in verschiedenen Führungspositionen bei der MSC-Gruppe, aktuell als Chief Investment Officer der MSC-Gruppe.

7 Vorsitzender des Prüfungsausschusses (bis 10.01.2025), 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.

8 Mitglied und seit 10.02.2025 Vorsitzender 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.

9 Zugehörigkeitsdauer bis zu ihrem Ausscheiden am 17.01.2024



## Selbstbeurteilung und weitere Informationen

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](http://www.hhla.de) [↗](#) sind zudem die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und die Lebensläufe seiner amtierenden Mitglieder 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](http://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 CO<sub>2</sub>-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. Bisher hat der Vorstand drei KPIs festgelegt, namentlich die Erreichung von Klimaneutralität (Scope 1 und 2) im Jahr 2040 und als Zwischenziele die Halbierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030, die Erhöhung der per Bahn und damit klimafreundlich transportierten TEU auf 2 Mio. TEU bis 2030 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](http://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, insbesondere über die Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die Anzahl der per Bahn transportierten Container sowie die Beschäftigungsentwicklung. 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. [Chancen und Risiken](#)

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 CO<sub>2</sub>-Neutralität, gute und sichere Arbeitsbedingungen und Sicherstellung von Compliance. Die Kompetenzen werden durch regelmäßige Weiterbildungen zu Nachhaltigkeitsthemen kontinuierlich vertieft und erweitert, im Berichtszeitraum z. B. durch eine Schulung einiger Arbeitnehmervertreter zu Nachhaltigkeitsthemen und die kontinuierliche Information des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats über Entwicklungen im Bereich der Nachhaltigkeitsberichterstattung. 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 (bezogen auf den Gesamtaufichtsrat) – 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. Der Frauenanteil im Vorstand beträgt 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 2024 gehörten der ersten Ebene sieben Frauen und der zweiten Führungsebene sechs 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 Ort der Hauptversammlung – 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 (Briefwahl) zu ermöglichen. 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](http://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 2024, 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 und erläuternder Bericht

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 (AktienGattungen). 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 zurechnenden 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 auszuschließen, 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 Ausgabe 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 anzurechnen sind, die unter anderen Ermächtigungen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben wurden oder auszugeben sind.

**7.2** Der Vorstand ist darüber hinaus gemäß § 3 Abs. 5 der Satzung 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 (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 gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien auszuschließen, soweit es zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist.

**7.3** 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 7.3 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 7.2 genannten Ermächtigungen – aus § 3 der Satzung.

**7.4** 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.

Im September/Oktober 2024 hat die Gesellschaft Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 250 Mio. € aufgenommen. Die einzelnen Schuldscheindarlehen sind in der Zeit vom 1. Oktober 2029 bis zum 1. Oktober 2034 zur Rückzahlung fällig. Im Falle eines Kontrollwechsels bei der HHLA sind die Darlehensgeber zur 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 und 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 3. März 2025

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.