

Zusammengefasster Lagebericht

Grundlagen des Konzerns	26	Risiken, Chancen und Prognose	77
Konzernstruktur	26	Risiko- und Chancenmanagement	77
Geschäftstätigkeit	27	Gesamtdarstellung der Risiken und Chancen	83
Rechtliche Rahmenbedingungen	28	Risiken und Chancen	84
Markt und Wettbewerb	29	Prognosebericht	93
Geschäftspartner und Kunden	35		
Beschaffung und Lieferantenmanagement	38	Nichtfinanzielle Konzernklärung	100
Weiterentwicklung und Innovation	40	Allgemeine Informationen	100
		Ökologische Verantwortung	121
Strategie und Steuerung	44	EU-Taxonomie	134
Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie	44	Eigene Belegschaft	148
Steuerung und Wertmanagement	49	Verantwortungsvolle Unternehmensführung	176
Wirtschaftsbericht	51	Weitere Angaben	185
Wirtschaftliches Umfeld	51	Erklärung zur Unternehmensführung	185
Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf	55	Übernahmerechtliche Angaben	207
Hinweise zur Berichterstattung	56	Erklärung des Vorstands	211
Ertragslage	57		
Finanz- und Vermögenslage	60		
Segmententwicklung	67		
Nachtragsbericht	71		
Erläuterungen zur HHLA AG	72		

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.

Das operative Geschäft des HHLA-Konzerns wird von 37 inländischen und 37 ausländischen **Tochtergesellschaften und Beteiligungen** betrieben. Im Geschäftsjahr 2025 erweiterte die HHLA ihren Konsolidierungskreis zum Ausbau und zur Optimierung ihres Intermodalgeschäfts sowie zur Ausweitung logistknaher Infrastruktur- und Digitalangebote. Darüber hinaus wurden keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen. [Konzernanhang, Tz. 3 Zusammensetzung des Konzerns](#)

Der Konzern im Überblick



TEILKONZERN Hafenlogistik¹ Börsennotierte A-Aktien			TEILKONZERN Immobilien Nicht börsennotierte S-Aktien
SEGMENT Container	SEGMENT Intermodal	SEGMENT Logistik	SEGMENT Immobilien
Aktionärsstruktur Grundkapital: insgesamt 75.219.438 nennwertlose Namensaktien (Stückaktien)			
davon 72.514.938 A-Aktien – börsennotiert –			davon 2.704.500 S-Aktien – nicht börsennotiert –
davon Streubesitz 3.758.899 A-Aktien	davon Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE 68.756.039 A-Aktien		Freie und Hansestadt Hamburg 2.704.500 S-Aktien

1 inkl. Holding/Übrige

Geschäftstätigkeit

Der **Teilkonzern Hafenlogistik** erbringt als integrierter Anbieter von Containerumschlag sowie 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 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 europäischen 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, 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 Hafenrand. Dazu zählt auch die Hamburger Speicherstadt. Das größte historische Lagerhausquartier der Welt zählt zum UNESCO-Welterbe. Auf rund 293 Tsd. Quadratmetern bietet die HHLA Gewerbeflächen in zentraler Lage an. Weitere Objekte mit rund 56 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 Hafenflächen ist und den Bau, die Entwicklung sowie die Instandhaltung der Infrastruktur übernimmt. Die privaten Hafenbetriebe sind hingegen für die Entwicklung und Unterhaltung der Suprastruktur (Gebäude und Anlagen) verantwortlich. Die HHLA hat die für ihre Geschäftsaktivitäten wesentlichen Hafenflächen langfristig von der HPA gemietet. Die Mietverträge basieren größtenteils auf den allgemeinen Geschäftsbedingungen für Hafenimmobilien (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 Planfeststellungsbeschlüsse. 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 (EU) 2016/798) sowie die jeweiligen Durchführungsverordnungen und nationalen Umsetzungs Vorschriften 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 gestiegene 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 2025 war die Entwicklung des HHLA-Konzerns jedoch beeinflusst von der anhaltenden Konjunkturschwäche in Deutschland, den deutlich gestiegenen weltwirtschaftlichen Unsicherheiten – insbesondere infolge der US-Handelspolitik mit ihren Auswirkungen auf die Lieferketten – sowie den daraus resultierenden anhaltenden Störungen der globalen Warenströme. [Wirtschaftliches Umfeld](#)

Segment Container

Wettbewerbsfaktoren

Neben der geografischen Lage und der Hinterlandanbindung eines Hafens wirkt sich die **seeseitige Erreichbarkeit** auf die Wettbewerbsposition eines Terminalbetreibers aus. Eine große 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, Fahrplatreue, 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

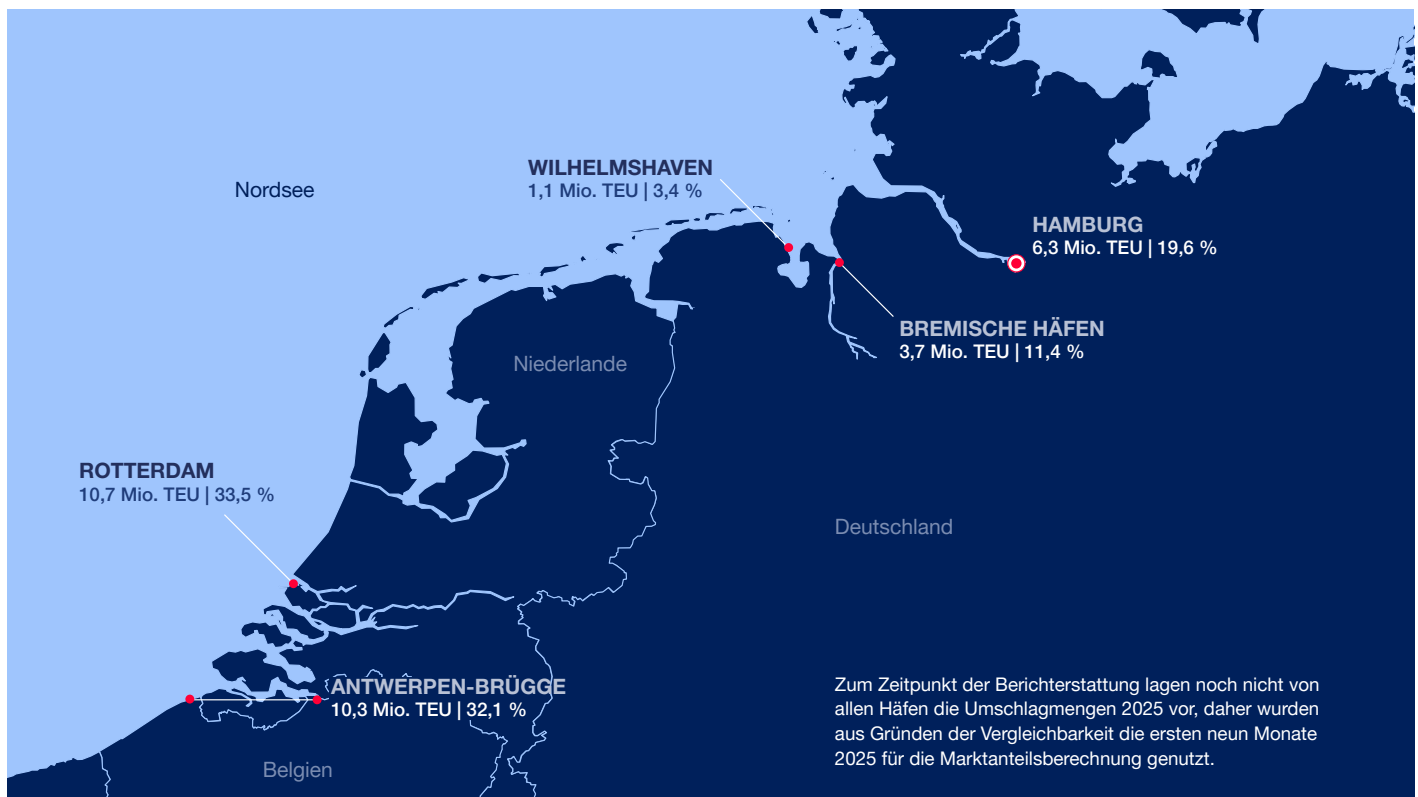
Hinsichtlich einer möglichen Verlegung von **Containerverkehren** ist dabei zu unterscheiden zwischen den **Überseeverkehren**, also Seetransporten aus weiter entfernten Regionen (z. B. Asien oder Nordamerika) nach Nordeuropa, und den Zubringer- und Verteilerverkehren, sogenannten **Feederverkehren**, 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 | 2025

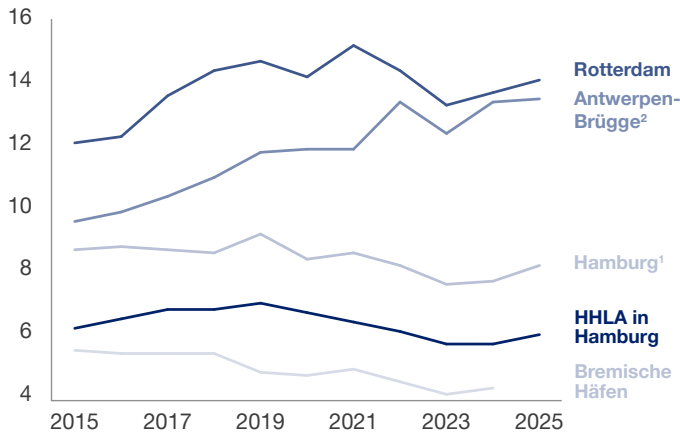


Quelle: Port Authorities / Marktanteile eigene Berechnung

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 8,3 Mio. TEU rangiert der Hamburger Hafen 2025 weltweit voraussichtlich auf Platz 24 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 einen Containerterminal. Mit einem Umschlagvolumen von 6,1 Mio. TEU im Geschäftsjahr 2025 blieb die HHLA **das größte Containerumschlagunternehmen im Hamburger Hafen** mit 72,9 % Marktanteil (im Vorjahr: 74,8 %). Bedeutendste Fahrtgebiete waren Asien, Nordamerika, Skandinavien und der baltische Raum sowie die übrigen innereuropäischen Verkehre.

Containerumschlag in den Nordrange-Häfen

in Mio. TEU



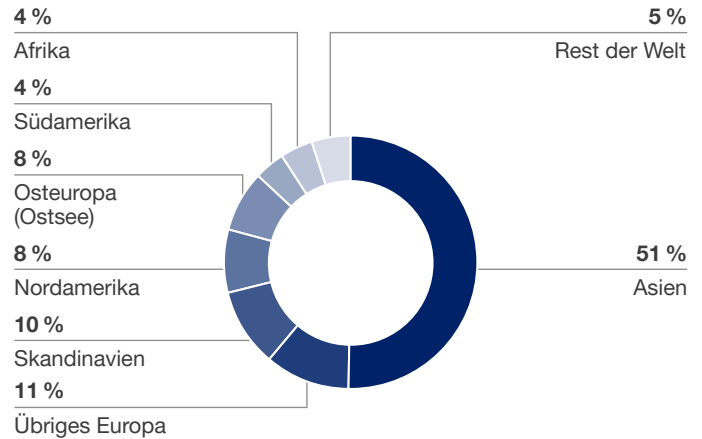
Quelle: Port Authorities;

1 inkl. HHLA

2 inkl. Zeebrügge seit 2022

Containerumschlag nach Fahrtgebieten

im Hamburger Hafen 2025



Quelle: Hamburg Hafen Marketing e.V.

Die **Häfen in der Ostsee** werden überwiegend von Zubringerverkehren (Feeder) bedient, die über zentrale Bündelungspunkte in der Nordrange agieren. Gleichzeitig werden Häfen wie Danzig (Gdąnsk) oder Göteborg auch direkt von Überseeschiffen angelaufen. Insbesondere der Hafen Danzig hat sich in diesem Verbundsystem zu einer ernstzunehmenden Konkurrenz entwickelt. Die polnischen Häfen verzeichneten in den ersten neun Monaten 2025 ein starkes Wachstum von 19,2 %, zu dem insbesondere Danzig maßgeblich beitrug. Mit der Inbetriebnahme zusätzlicher Terminalkapazitäten durch den Baltic Hub3 dürfte sich dieser Wachstumstrend weiter fortsetzen.

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 der Terminal sehr breit aufgestellt. Darüber hinaus ist der Hafen Muuga Teil des Trans-European Transport Network (TEN-T), des transeuropäischen Netzwerks für Schienenstrecken, Binnenwasserstraßen, Kurzstreckenseeverkehrsrouten und Straßen. Im Geschäftsjahr 2025 wurde der Terminal von verschiedenen Feederdiensten angelaufen, die sowohl von Commercial-Feeder-Reedern als auch von Überseereedern betrieben wurden.

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. Der Terminal verfügt über einen eigenen Bahnanschluss. Zudem ist der Hafen von Triest eingebunden in das europäische Intermodalnetzwerk der HHLA-Bahntochter METRANS. Derzeit wird der Terminal von einem wöchentlichen

Containerdienst regelmäßig angefahren; hinzu kommen unregelmäßige Extraanläufe durch Kunden.

Der am **Schwarzen Meer** gelegene 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 eine partielle Beladung von Getreideschiffen im Rahmen der internationalen Abmachungen war möglich. Seit dem dritten Quartal 2024 konnte der wasserseitige Umschlag wieder aufgenommen und im Geschäftsjahr 2025 eingeschränkt fortgeführt werden. Eine Einschätzung des Marktumfelds ist aufgrund der anhaltenden geopolitischen Unsicherheiten und der weiterhin 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 Fahrplentreue 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 Fahrplentreue zu gewährleisten. In den meisten der im Bereich des intermodalen Verkehrs der HHLA erschlossenen Regionen besetzt das Unternehmen relevante Marktpositionen. In Metropolregion Hamburg verfügt die HHLA über eine solide Marktstellung in der Zustellung bzw. Abholung von Containern per Lkw.

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. Mit ihrem Anteil an Hansaport ist die HHLA an Deutschlands größtem Seehafenterminal für den Umschlag von Eisenerz und Kohle beteiligt. In 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. Geschäftsaktivitäten zur Prozessautomatisierung, digitale Serviceleistungen sowie Leasingangebote, 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 der Immobilien 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 Marktorientierung und denkmalgerechtem Umgang mit als Welterbe geschützter

Bausubstanz ausgerichtet. Dabei steht die HHLA im Wettbewerb mit nationalen und internationalen Investoren, die hochwertige Gewerbeobjekte in vergleichbarer Lage vermarkten.

Geschäftspartner und Kunden

Die HHLA strebt in ihren Beziehungen zu Geschäftspartnern einen von Integrität, Fairness, Verantwortung und Nachhaltigkeit geprägten Umgang 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 möglichen 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 Containerterminals der HHLA sind auf ein breites und hochwertiges Servicespektrum ausgelegt und arbeiten in der Schiffsabfertigung mit Reedereien prinzipiell neutral zusammen („**Multi-User-Prinzip**“). Im Berichtsjahr zählten alle Top-10-Containerreedereien zum Kundenkreis der HHLA.

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

Die HHLA hat an drei Terminals Minderheitsbeteiligungen von Reedern. Die Reederei Hapag-Lloyd ist mit 25,1 % am HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) beteiligt. Am HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) hält COSCO SHIPPING Ports Limited (CSP) seit 2023 24,9 % der Anteile. Eine weitere Reederbeteiligung gibt es am Multifunktionsterminal Unikai, das dem Segment Logistik zugeordnet ist. Dort ist die Grimaldi-Gruppe mit 49 % beteiligt.

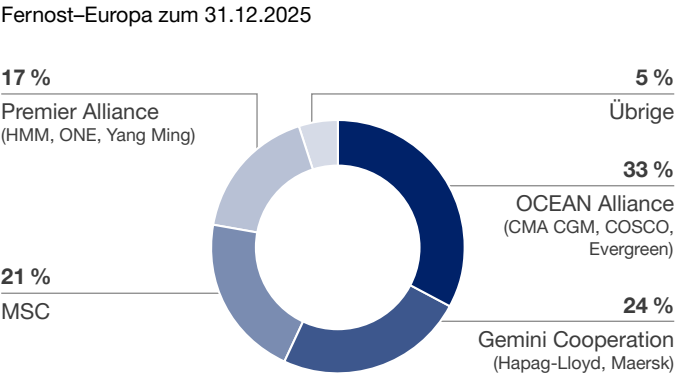
Seit November 2024 ist die MSC Group über die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE an der HHLA beteiligt. Die Partnerschaft zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und MSC basiert auf einer Investorenvereinbarung, die eine gemeinsame strategische Weiterentwicklung der HHLA vorsieht. Im Jahresverlauf 2025 wurden die Liniendienste von MSC, die Hamburg anlaufen, an die Containerterminals der HHLA verlegt und dort fortan regelmäßig abgefertigt. Die Neutralität des Geschäftsmodells der HHLA bleibt durch ein Business Combination Agreement weiterhin abgesichert, sodass die Gleichbehandlung aller Kunden gewährleistet ist und im täglichen operativen Geschäft unverändert umgesetzt wird.

Im Segment Container haben Reedereien ihre bisherigen Allianzen im Laufe des ersten Quartals 2025 teilweise aufgelöst und neue Konstellationen gebildet. Es gibt weiterhin drei große Allianzen und einen Reeder mit eigenständigen Diensten im Markt der Ost-West-Verkehre.

Während die Reedereien Maersk und Hapag-Lloyd künftig zusammenarbeiten und im Markt gemeinsam als „Gemini Cooperation“ auftreten, formieren die verbleibenden Mitglieder von THE Alliance – ONE, HMM und Yang Ming – die neue „Premier Alliance“. Beide Kooperationen haben ihren Betrieb im Februar 2025 aufgenommen. MSC beabsichtigt, ihr Netzwerk eigenständig zu betreiben. Jedoch wurde mit der Premier Alliance eine Vereinbarung über den Austausch von Slots für ausgewählte Dienste geschlossen, die mit dem Start des neuen Netzwerks ebenfalls in Kraft getreten ist. Unverändert bleibt lediglich die OCEAN Alliance, die ihren ursprünglich mit einer Laufzeit bis 2027 geschlossenen Vertrag bereits im Februar 2024 vorzeitig um fünf Jahre bis 2032 verlängert hat.

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

Kapazitätsanteil nach Allianzen



Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2026

Top-10-Containerreedereien nach Transportkapazität

	Reederei	Allianz	Tsd. TEU
1.	MSC	–	7.137
2.	APM-Maersk	Gemini Cooperation	4.612
3.	CMA CGM Group	OCEAN Alliance	4.140
4.	COSCO Group (inkl. OOCL)	OCEAN Alliance	3.586
5.	Hapag-Lloyd	Gemini Cooperation	2.390
6.	ONE	Premier Alliance	2.077
7.	Evergreen Line	OCEAN Alliance	1.958
8.	HMM (Hyundai Merchant Marine)	Premier Alliance	1.027
9.	Yang Ming	Premier Alliance	716
10.	ZIM	–	705

Quelle: Alphaliner Monthly Monitor; Januar 2026

Die **Neubestellungen von Schiffen** lagen auch im Geschäftsjahr 2025 über dem Niveau der Vorjahre. Bis Ende Dezember 2025 wurden mehr als 620 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von rund 4,8 Mio. TEU geordert. Im Jahr 2024 waren es insgesamt weniger Neubestellungen – über 400 Schiffe mit einer Kapazität von 4,7 Mio. TEU. In den vergangenen sechs Monaten wurden sowohl zahlreiche kleinere Schiffe mit einer Kapazität von unter 3.000 TEU als auch Einheiten mit über 10.000 TEU bestellt.

Auch im **Segment Intermodal** sind Reedereien und Spediteure die Hauptkunden. Als einer der führenden Anbieter von intermodalen Transporten agiert 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 internationalen Betreibern von Häfen und anderen Logistikzentren (im Bereich Hafenberatung).

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

Vertriebsaktivitäten

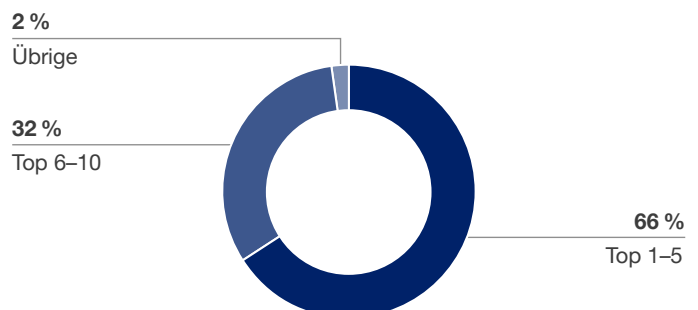
Alle Vertriebsaktivitäten der HHLA folgen so weit wie möglich dem strategischen Ansatz der vertikalen Integration im Sinne eines Transport- und Logistikangebots aus einer Hand. Dieser strategische Ansatz wird durch einen intensiven segmentübergreifenden Austausch der Vertriebsorganisationen, gemeinsame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

Die Vertriebsaktivitäten im **Segment Container** sind als Key-Account-Management organisiert. Der Anteil der fünf wichtigsten Kunden der Hamburger Containerterminals der HHLA am Umsatz veränderte sich im Geschäftsjahr 2025 auf 66,0 % (im Vorjahr: 78,4 %). Der Umsatzanteil der zehn wichtigsten Kunden an den Hamburger Terminals lag 2025 nahezu unverändert bei 98,4 % (im Vorjahr: 98,8 %). Mit der überwiegenden Mehrheit ihrer wichtigsten Kunden unterhält die HHLA bereits seit weit mehr als 20 Jahren Geschäftsbeziehungen. Mit den Reederkunden schließt das Unternehmen mehrjährige Rahmenverträge ab, in denen sowohl das Leistungsspektrum als auch die Entgelte fixiert werden. Der Umfang der Nutzung des Serviceangebots ist dabei nicht fixiert. Daher kann bei der Inanspruchnahme spezifischer Leistungen der HHLA nicht von einem Auftragsbestand im klassischen Sinne gesprochen werden.

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

Umsatzverteilung nach Kunden

an den Hamburger Containerterminals 2025



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 der Beschaffung von Großgeräten, so dass das Lieferantenmanagement für die strategischen Lieferanten effizient und zentral organisiert ist.

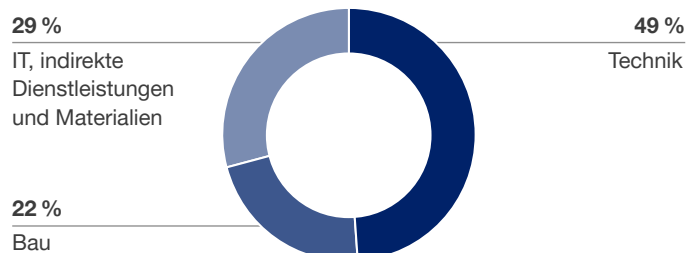
In enger Zusammenarbeit mit Betrieb und Technik werden zukunftsfähige Lösungen für den Konzern entwickelt. Die HHLA setzt dabei auf strategische und partnerschaftliche Kooperationen mit ausgewählten Geschäftspartnern. Ziel ist eine konsolidierte Lieferantenbasis, die sich durch Innovation, höchste Wertschöpfung, 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 beginnt. 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 2025 verteilte sich das zentral verantwortete **Beschaffungsvolumen** des HHLA-Konzerns in Höhe von 337,2 Mio. € (im Vorjahr: 436,7 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. Der Einkauf deckt ein breites Spektrum an Beschaffungen ab. Sie verteilen sich auf drei Hauptwarengruppen: die Bereiche technischer Einkauf, Baueinkauf sowie Informationstechnologie (IT) und indirekter Einkauf.

Beschaffungsvolumen

im HHLA-Konzern 2025: 337,2 Mio. €



Der **technische Einkauf** befasst sich mit der Beschaffung von Hafenumschlaggeräten und Energieerzeugnissen und deckt sowohl die Beschaffung von Material als auch von Dienstleistung 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 Projektsteuerungen 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.

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 entsprechenden Internetseite der HHLA verfügbar. [HHLA-Lieferantenkodex](#)  Die Einhaltung der HHLA-Nachhaltigkeitsstandards ist ein entscheidender Faktor zur Risikominimierung.

Im Berichtsjahr wurden knapp 96,0 % des Beschaffungsvolumens bei Lieferanten platziert, die sich zur Einhaltung der Regelungen verpflichtet bzw. gleichwertige Regelungen etabliert haben.

Ein weiterer 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.

Im Berichtszeitraum verteilte sich das Beschaffungsvolumen auf **1.925 aktive Lieferanten**. 32,1 % des beauftragten Volumens entfielen auf Unternehmen mit Sitz in Hamburg. Insgesamt wurden 71,1 % des Beschaffungsvolumens bei Geschäftspartnern in Deutschland platziert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass insbesondere im Bereich der Investitionsgüter, der Ersatzteile im technischen Einkauf sowie der IT-Dienstleistungen vielfach Lieferanten beauftragt werden, die zwar über Standorte in Deutschland verfügen, jedoch internationalen Konzernen angehören. Im Jahr 2025 entfiel im technischen Einkauf mehr als die Hälfte des Beschaffungsvolumens auf Lieferanten aus internationalen Konzernen; deren Anteil am Volumen lag bei 77,8 %. Grundsätzlich ist die Lieferantenstruktur stark abhängig vom jeweiligen Bedarfsprofil.

Operative und strategische Schwerpunkte

Die im Vorjahr gesetzten Prioritäten im Einkauf erweisen sich auch im Berichtszeitraum als weiterhin relevant. Lieferanten- und Risikomanagement bleiben angesichts der vorherrschenden globalen Rahmenbedingungen und regulatorischen Anforderungen zentraler Bestandteil der strategischen Ausrichtung. Die eingeleiteten Maßnahmen zur Optimierung dieser Prozesse wurden konsequent weitergeführt, um ein verantwortungsvolles und zukunftsfähiges Beschaffungsmanagement sicherzustellen. Ein Schwerpunkt lag dabei auf der weiteren Digitalisierung zur Effizienzsteigerung operativer Abläufe sowie zur verbesserten Steuerung und Prüfung relevanter Prozesse. Zudem ist die Integration von ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten ein fester Bestandteil interner Strukturen.

Die kontinuierliche Verbesserung der Einkaufs- und Beschaffungsprozesse bildet nach wie vor einen zentralen Pfeiler der Bereichsstrategie. Dazu zählt unter anderem die fortgesetzte Automatisierung wiederkehrender Tätigkeiten. Die Automatisierungsquote liegt weiter auf einem hohen Niveau. So wurden im Berichtszeitraum 60,6 % aller Einkaufsprozesse vollautomatisiert abgewickelt (im Vorjahr: 64,1 %).

Weiterentwicklung und Innovation

Sich verändernde Anforderungen von Kunden, Mitarbeitenden und weiteren Anspruchsgruppen erfordern eine kontinuierliche Weiterentwicklung auch etablierter Geschäftsmodelle. Vor diesem Hintergrund arbeitet die HHLA fortlaufend an der Verbesserung ihrer Leistungsfähigkeit, um im dynamischen Logistikumfeld wettbewerbsfähig zu bleiben. **Forschung und Entwicklung** im engeren Sinne betreibt die HHLA dabei nur in sehr geringem Umfang. Stattdessen liegt der Schwerpunkt darauf, bewährte Technologien sowie marktseitig erprobte Lösungen zeitnah in bestehende Prozesse zu integrieren und weiterzuentwickeln. Hierzu werden auch Kooperationen mit technischen Hochschulen, Instituten, Industriepartnern und Bundesbehörden sowie mit Start-up-Unternehmen genutzt, in deren Rahmen ausgewählte (Verbund-)Projekte geplant, gesteuert und weiterentwickelt werden.

Im Mittelpunkt stehen Maßnahmen zur Automatisierung und Digitalisierung von Logistikprozessen sowie zur organisatorischen und operativen Weiterentwicklung des Kerngeschäfts mit dem strategischen Ziel, dieses „fit für die Welt von morgen“ zu machen. Ergänzend werden ausgewählte neue Wachstumsfelder entlang der Logistikkette geprüft. [Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie](#)

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 stringendere 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 Mitarbeitereinsatzplanung 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 CO₂-Emissionen durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien verringert werden. Das Projekt wird gefördert mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).

Ausbau der Digitalisierung zur Prozessoptimierung

Die Digitalisierungsmaßnahmen der HHLA zielen darauf ab, prozessrelevante Informationen und Steuerungsgrößen auf übergreifend genutzten digitalen Plattformen zu bündeln und verfügbar zu machen, um die Prozessgeschwindigkeit und 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 2021 gegründete **Innovationseinheit HHLA Next** verfolgt das Ziel, ausgewählte neue Geschäftsmodelle entlang der Logistikkette zu entwickeln und zu erproben, insbesondere in den Bereichen digitale Logistikprozesse, Automatisierung und nachhaltige Lösungen. Die Entwicklung erfolgt sowohl konzernintern als auch in Kooperationen oder über Beteiligungen. Beispiele hierfür sind:

- **HHLA Sky** entwickelt ein skalierbares End-to-End-Drohnensystem für industrielle Anwendungen, das u.a. für Inspektionsflüge auf HHLA-Terminals eingesetzt wird. Das Unternehmen verfügt über relevante Zertifizierungen wie ISO 9001.
- **heyport** ist eine digitale Plattform zur Planung von Schiffsanläufen, die Terminals und weitere Akteure im Hafenumfeld vernetzt und Abstimmungsprozesse vereinfacht. Die Plattform befindet sich seit 2024 im operativen Einsatz.
- **passify** digitalisiert und automatisiert Lkw-Abfertigungsprozesse an Terminals über eine App- und Softwarelösung und wird bereits auf HHLA-Terminals sowie bei ersten externen Kunden eingesetzt.

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
TEDIMO – Testfeld für Digitale MODalmix-Optimierung	Errichtung einer hybriden Lakehouse-Dateninfrastruktur als digitales Testfeld, die innovative Cloud-Technologien mit stabilen, physisch gesicherten Infrastrukturen in deutschen Rechenzentren kombiniert.		DigiTest ¹	11/2024– 10/2026
PROCON-5G	Port Remote Operations and Container Network with 5G – Erprobungsräume für hafennahe Automatisierung in einem 5G-Campusnetz		DigiTest ¹	12/2024– 05/2026
KILOG – Künstliche Intelligenz für Logistikoftware in deutschen Häfen	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 ²	01.03.2025– 28.02.2027
Pin-Handling-mR (mobile Robotik)	Entwicklung eines automatisierten Pin-Handlings für Containertragwagen mithilfe einer mobilen Robotik	Fraunhofer-Gesellschaft e.V.	IHATEC ²	10/2022– 03/2025
PortSkill 4.0	Analyse und Erforschung der für die Hafenarbeit zukünftig notwendigen Kompetenzen und Qualifikationen zur Entwicklung innovativer Lernkonzepte und -umgebungen sowie neuer Aus- und Weiterbildungsangebote	ma-co maritimes kompetenz-centrum GmbH	IHATEC ²	12/2021– 11/2025

1 Förderprogramm für die Errichtung von digitalen Testfeldern zur Erprobung von Hafeninnovationen, gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV)

2 Förderprogramm für Innovative Hafentechnologien (IHATEC), gefördert durch BMV

Projektübersicht: Segment Intermodal¹

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

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

Projektübersicht: Segment Logistik

Projekt	Projektziel	Partner	Förderung	Projektlaufzeit
AKIDU	Automatische, durch KI integrierte Disposition für Universalterminals zur Digitalisierung manueller Prozesse bei Empfang, Lagerung und Verladung heterogener, nicht standardisierter rollender Güter	HiTeC e.V., akquinet port consulting GmbH	IHATEC ¹	03/2022– 06/2025
HafenplanZen	Strategische Hafenplanung auf Basis von digitalen Zwillingen – die Qualität der strategischen Hafenplanung und der darin abgebildeten Maßnahmen soll durch ganzheitliche Simulationen gesteigert werden	Hamburg Port Authority AöR, Universität Hamburg	IHATEC ¹	11/2022– 04/2025
Rymax-One Quantum Optimizer	Bereitstellung von Anwendungsfällen aus dem Bereich Logistik, um perspektivisch High-Performance-Computing-Umgebungen einzubinden und interessierten Anwendern über einen Cloud-Zugang zu einem HPC-Quantencomputer Hybridbetrieb verfügbar zu machen	Universität Hamburg und Fraunhofer ITWM	Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)	12/2021– 11/2026

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

Projektübersicht: Holding und Immobilien

Projekt	Projektziel	Partner	Förderung	Projektlaufzeit
0-CO2-WSHH Klimaneutralität in denkmalgeschützten Gebäuden	Forschungsprojekt zur Erzeugung, Speicherung und Nutzung der für den Immobilienbetrieb notwendigen Energie im denkmalgeschützten Bestand	Universität Stuttgart, HafenCity Universität Hamburg (BIMLab), Universität Aachen	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)	10/2021–06/2025
TransHyDE Teilprojekte „Mukran“ auf Rügen und „Helgoland“	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 Forschung, Technologie und Raumfahrt (BMFTR)	04/2021–09/2026

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 Wachstumsfelder 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 stellt einen zentralen Bestandteil der Wertsicherung der HHLA-Gruppe dar. Ergänzend wird das Intermodalgeschäft gezielt weiter ausgebaut. Dabei gewährleistet die HHLA die Neutralität ihres Geschäftsmodells und garantiert allen Kunden einen diskriminierungsfreien Zugang zu den von ihr angebotenen Dienstleistungen.

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

Ausbau und Festigung der Marktposition

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

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 ihre Kunden zu entwickeln. Grundlage hierfür ist eine konsequente Ausrichtung von Design und Betrieb der Containerterminals der HHLA an der höchstmöglichen Flächenproduktivität und Beschäftigteneffizienz 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.

In 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 weiterentwickelt. Vor dem Hintergrund der dynamischen Entwicklungen im globalen Transport- und Logistiksektor wurde im Jahr 2021 die HHLA Next GmbH als zentrale Innovationseinheit gegründet, die entsprechende zukunftsorientierte Geschäftsansätze bündelt und fördert. [Weiterentwicklung und Innovation](#)

Das europäische Logistiknetz der HHLA



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

In dem nicht börsennotierten **Teilkonzern Immobilien** verfolgt die HHLA das Ziel, sich zu einem marktfähigen, integrierten Entwickler für Spezialimmobilien zu entwickeln. Die Konzerneinheit HHLA-Immobilien soll durch diese klare strategische Ausrichtung und verlässliche Priorisierung Hamburgs Aushängeschild für intelligente Quartiersentwicklung und -bewirtschaftung werden. Die HHLA wird so zu einem gefragten Know-how-Träger in klar abgegrenzten Kompetenzfeldern.

Nachhaltigkeit als integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie

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

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.

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, damit die wirtschaftliche Entwicklung unter Berücksichtigung sozialer Gerechtigkeit und der ökologischen Bedingungen der Erde gestaltet wird. Im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategie unterstützt die HHLA alle Ziele, von denen insbesondere hochwertige Bildung (SDG 4), bezahlbare und saubere Energie (SDG 7), menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum (SDG 8), Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9) sowie Maßnahmen zum Klimaschutz (SDG 13) den Aktivitäten der HHLA entsprechen.

Nachhaltigkeitsstrategie „Balanced Logistics“

Handlungsfelder	Leitlinien	Sustainable Development Goals (SDGs)
Ökologie: Klimafreundliche Logistikketten	Wir gestalten klima- und umweltfreundliche Logistikketten.	  
Ökologie: Flächenschonung	Wir nutzen die Hafen- und Logistikflächen so effizient wie möglich.	 
Ökologie: Klimaschutz und Energieeffizienz	Wir reduzieren unsere CO ₂ -Emissionen durch Energieeffizienz und Innovation.	 
Ökologie: Umwelt- und Ressourcenschutz	Wir senken unsere Umweltauswirkungen und schonen natürliche Ressourcen.	   
Soziales: Arbeitswelt	Wir investieren in Aus-, Fort- und Weiterbildung mit individueller Förderung der Beschäftigten.	  
Soziales: Gesundheits- und Arbeitsschutz	Wir gewährleisten sichere und faire Arbeitsbedingungen und fördern gesundheitsbewusstes Verhalten.	
Soziales: Gesellschaftliches Engagement	Wir stehen im Dialog mit der Gesellschaft und informieren und diskutieren über Themen der Hafenlogistik.	 
Wirtschaft: Wertschöpfung und Innovation	Wir leisten einen dauerhaften und wesentlichen Beitrag zur Wertschöpfung und damit zum Wohlstand an allen Standorten.	  
Wirtschaft: Geschäftspartner	Wir bieten maßgeschneiderte Lösungen und arbeiten verantwortungsvoll mit unseren Lieferanten.	  
Governance: Der nachhaltige Erfolg eines Unternehmens setzt verantwortungsbewusstes und rechtlich einwandfreies Verhalten voraus. Compliance, Datenschutz, Achtung der Menschenrechte sowie die Bekämpfung von Korruption und Bestechung werden als fundamentale Voraussetzung für eine nachhaltige Unternehmensführung angesehen.		

Steuerung und Wertmanagement

Zu den maßgeblichen finanziellen Zielen der HHLA zählt eine langfristige und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Zur Planung, Steuerung und Kontrolle ihrer Geschäftsaktivitäten arbeitet die HHLA mit einem konzernweiten Wertmanagementsystem. Im Geschäftsjahr 2025 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 2025 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.

Im Geschäftsjahr 2025 erzielte der HHLA-Konzern trotz der weiterhin herausfordernden konjunkturellen Rahmenbedingungen ein positives EBIT in Höhe von 160,5 Mio. € (im Vorjahr: 134,3 Mio. €). Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Anstieg von 19,5 %.

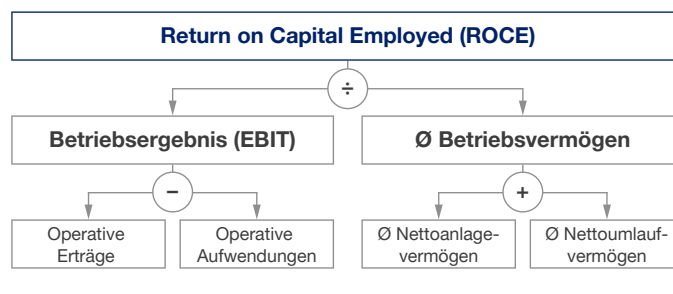
Ertragslage

Das durchschnittlich eingesetzte Betriebsvermögen erhöhte sich im Berichtszeitraum um 8,5 % auf 2.701,5 Mio. € (im Vorjahr: 2.488,8 Mio. €). [Vermögens- und Finanzlage](#)

Mit einer Rendite auf das eingesetzte Kapital von 5,9 % (im Vorjahr: 5,4 %) wurde der langfristige Verzinsungsanspruch von 8,5 % nicht erreicht. Infolgedessen ergab sich im Geschäftsjahr 2025 ein negativer Wertbeitrag in Höhe von 69,1 Mio. € (im Vorjahr: - 77,2 Mio. €).

Wertmanagement

ROCE – Bestimmungsgrößen und Einflussfaktoren



Wertbeitrag

in Mio. €	2025	2024	Veränderung
Operative Erträge	1.834,4	1.678,9	9,3 %
Operative Aufwendungen	- 1.673,9	- 1.544,6	8,4 %
EBIT	160,5	134,3	19,5 %
Ø Nettoanlagevermögen	2.616,9	2.399,7	9,1 %
Ø Nettoumlaufvermögen	84,6	89,1	- 5,1 %
Ø Betriebsvermögen	2.701,5	2.488,8	8,5 %
ROCE in %	5,9	5,4	0,5 PP
Kapitalkosten vor Steuern ¹ in %	8,5	8,5	0,0 PP
Kapitalkosten vor Steuern	229,6	211,5	8,5 %
Wertbeitrag in %	- 2,6	- 3,1	0,5 PP
Wertbeitrag	- 69,1	- 77,2	10,5 %

1 Abweichend 5,0 % für den Teilkonzern Immobilien

Nichtfinanzielle Steuerungsgrößen

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

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

Nachhaltige Leistungsindikatoren

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

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

Wirtschaftsbericht

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2025	2024
Welt	3,3	3,3
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	1,7	1,8
USA	2,1	2,8
Euroraum	1,4	0,9
Deutschland	0,2	- 0,5
Italien	0,5	0,7
Aufstrebende Volkswirtschaften (Schwellen- und Entwicklungsländer)	4,4	4,3
Aufstrebende asiatische Volkswirtschaften	5,4	5,3
China	5,0	5,0
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	2,0	3,5
Russland	0,6	4,3
Welthandel	4,1	3,6

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF), Januar 2026

Laut Einschätzung des Internationalen Währungsfonds (IWF) zeigte sich die **Weltwirtschaft** im Jahr 2025 weiterhin widerstandsfähig. Das Expansionstempo fiel in der ersten Jahreshälfte 2025 – trotz wirtschaftspolitischer Unsicherheiten infolge von Entscheidungen der US-Regierung – nur geringfügig niedriger aus als im zweiten Halbjahr 2024. Nach jüngsten Schätzungen des IWF lag die globale Wachstumsrate im dritten Quartal 2025 bei 2,4 % und damit höher als erwartet, wobei erhebliche Unterschiede zwischen Ländern und Wirtschaftssektoren bestanden. Ein wesentlicher Treiber der globalen Konjunktur war der anhaltende Anstieg technologiebezogener Investitionen, einschließlich künstlicher Intelligenz (KI), der insbesondere in technologisch führenden Regionen wie den USA und Teilen Asiens positive Impulse setzte. Ergänzend wirkten fiskalische und monetäre Unterstützungsmaßnahmen, insgesamt günstige Finanzierungsbedingungen sowie eine hohe Anpassungsfähigkeit des Privatsektors stabilisierend. Für das Gesamtjahr 2025 erwartet der IWF ein Weltwirtschaftswachstum von 3,3 %.

Der **Welthandel** entwickelte sich 2025 trotz anhaltender Unsicherheiten durch die volatile US-amerikanische Zollpolitik robust. Insbesondere im asiatischen Raum nahm der Außenhandel bis zuletzt spürbar zu. In der Region profitierte vor allem die exportorientierte Halbleiter- und Technologieindustrie von den stark steigenden Investitionen in den Informations- und Technologiesektor. Seit der letzten Veröffentlichung des IWF im Oktober 2025 haben sich die globalen Handelsspannungen weiter abgeschwächt, können jedoch jederzeit erneut aufflammen.

Die konjunkturelle Entwicklung in den **fortgeschrittenen Volkswirtschaften** verlief im Jahr 2025 uneinheitlich. Die gesamtwirtschaftliche Leistung der Industrieländer expandierte im Berichtszeitraum um 1,7 %. In den Vereinigten Staaten beschleunigte sich das Wachstum insbesondere aufgrund steigender Technologieinvestitionen und -ausgaben, die in den ersten drei Quartalen Schätzungen zufolge rund 0,3 Prozentpunkte zum durchschnittlichen annualisierten BIP-Wachstum beitrugen und damit die Belastungen infolge des längsten Regierungsstillstands der US-Geschichte ausglich. Im **Euroraum** erhöhte sich das Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 1,4 %, getragen von einem starken Wachstum in Frankreich und Spanien. Deutschland blieb hingegen wieder hinter der Entwicklung der übrigen Mitgliedsstaaten der Währungsunion zurück.

In den **aufstrebenden Volkswirtschaften** blieb die konjunkturelle Dynamik insgesamt robust. Nach Einschätzung des IWF lag das Wirtschaftswachstum 2025 bei 4,4 %. Das **chinesische BIP** expandierte im Berichtszeitraum um 5,0 % und entsprach somit exakt dem von der Regierung ausgegebenen Wachstumsziel. Während die chinesischen Exporte in die USA infolge des Handelskonflikts um rund ein Fünftel zurückgingen, erhöhten sich die Ausfuhren in andere Weltregionen deutlich, was auf eine erfolgreiche Diversifizierung der Absatzmärkte chinesischer Hersteller zurückzuführen ist.

Nach aktueller Einschätzung des IWF hat sich die wirtschaftliche Entwicklung in **Russland** deutlich abgeschwächt. Für 2025 wird nur noch ein Wachstum von 0,6 % erwartet, nachdem das russische BIP im Vorjahr – insbesondere infolge hoher Staatsausgaben für die Kriegsmaschinerie – noch um 4,3 % zugenommen hatte. Zu den wesentlichen Gründen für die nachlassende Dynamik zählen hohe Zinssätze, eine angespannte Lage am russischen Arbeitsmarkt sowie anhaltende westliche Sanktionen. Für die Ukraine rechnete der IWF in seiner Prognose vom Oktober 2025 nach einem Wachstum von 2,9 % im Jahr 2024 mit einer Abschwächung auf 2,0 % im Berichtsjahr. Die estnische Volkswirtschaft wird hingegen nach einem geringen Rückgang im Vorjahr im Jahr 2025 voraussichtlich um 0,5 % wachsen. (IWF, Oktober 2025)

Die **deutsche Wirtschaft** hat sich im vergangenen Jahr auf einem niedrigen Niveau stabilisiert, ohne jedoch nennenswerte Wachstumsimpulse zu entfalten. Die anhaltende Schwäche der Industrie blieb dabei ein zentraler Belastungsfaktor; der Beschäftigungsabbau setzte sich in diesem Sektor fort. Auch die deutsche Exportwirtschaft litt weiterhin unter einer verhaltenen globalen Nachfrage. Nach Einschätzung des IWF erzielte die größte Volkswirtschaft Europas im Gesamtjahr 2025 lediglich ein geringes Wachstum von 0,2 %.

Branchenumfeld

Entwicklung des Containerumschlags nach Fahrtgebieten

in %	2025	2024
Welt	5,5	7,6
Asien insgesamt	5,5	7,2
China	5,5	7,5
Europa insgesamt	6,3	6,2
Nordwesteuropa	5,6	5,9
Skandinavien und baltischer Raum	8,9	8,4
Westliches Mittelmeer	2,8	7,8
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	9,6	4,7

Quelle: Drewry Maritime Research, Dezember 2025

Der **weltweite Containerverkehr** zeigte im Jahr 2025 inmitten erheblicher Herausforderungen eine hohe Widerstandsfähigkeit. Trotz der anhaltenden Krise im Roten Meer, einer verschärften und volatilen Zollpolitik sowie verschiedener Störungen in den Lieferketten verzeichneten die Containerhäfen weltweit in den ersten neun Monaten 2025 ein Umschlagwachstum von 5,8 % gegenüber dem Vorjahr. Für das vierte Quartal wird auf Grundlage aktueller Schätzungen von Drewry ebenfalls mit einem deutlichen, wenn auch im Vergleich zu den Vorquartalen moderaterem Wachstum gerechnet. Vor diesem Hintergrund haben die Analysten ihre Prognose angehoben und erwarten für das Gesamtjahr 2025 ein Plus von 5,5 %.

In mehreren Regionen außerhalb Nordamerikas fiel das Wachstum im Containerumschlag höher aus als erwartet. Während die Handels- und Wirtschaftspolitik der USA zu einer Verlangsamung im Containerumschlag Nordamerikas beitrug, führte die verschärfte Zollpolitik der US-Regierung zugleich zu einem Anstieg des Containerwachstums in anderen Regionen. Um rückläufige Warenströme in die USA zu kompensieren, weitete China seine Exportaktivitäten auf andere Regionen aus und veränderte dadurch etablierte globale Handelsmuster.

Für **Asien**, die weltweit umschlagstärkste Region, erwartet das Marktforschungsinstitut Drewry im Berichtsjahr einen Anstieg im Containeraufkommen von 5,5 %. Für die **chinesischen Häfen** wird ebenfalls mit einer Zuwachsrate von 5,5 % gegenüber dem Vorjahr gerechnet.

Auch **Europa** verzeichnete ein deutliches Umschlagwachstum: Nach Schätzungen von Drewry stieg das Containeraufkommen in den europäischen Häfen 2025 um 6,3 %. Besonders stark entwickelten sich hierbei die Häfen in Skandinavien und dem baltischen Raum sowie im östlichen Mittelmeer und im Schwarzen Meer mit Wachstumsraten von 8,9 % bzw. 9,6 %. Die Wachstumsdynamik im Fahrtgebiet Nordwesteuropa lag mit 5,6 % geringfügig unter dem Vorjahresniveau.

Containerumschlag in den führenden Häfen Nordeuropas

in Mio. TEU	2025	2024	Veränderung
Rotterdam	14,2	13,8	3,1 %
Antwerpen-Brügge	13,6	15,5	0,7 %
Hamburg	8,3	7,8	7,3 %

Quelle: Port Authorities

Die Entwicklung in den großen Containerhäfen der Nordrange sowie den größten Häfen der Ostsee verlief im Berichtsjahr uneinheitlich. Im Hamburger Hafen lag das Umschlagaufkommen mit 8,3 Mio. TEU um 7,3 % über dem Vorjahr (im Vorjahr: 7,8 Mio. TEU). Der größte europäische Containerhafen Rotterdam erreichte 14,2 Mio. TEU und damit ein Umschlagplus von 3,1 %. Im Hafen Antwerpen-Brügge erhöhte sich der Containerumschlag 2025 leicht um 0,7 % auf 13,6 Mio. TEU.

In den Bremischen Häfen stieg das Umschlagvolumen bis einschließlich November 2025 um 9,3 % auf 4,5 Mio. TEU an. Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven erzielte ein außergewöhnlich starkes Wachstum und meldete für die ersten drei Quartale 2025 mit 86,3 % fast eine Verdoppelung seines Umschlags. Im September wurde erstmals die 1-Million-TEU-Marke überschritten. Auch der polnische Hafen Gdansk erreichte ein neues Rekordniveau und steigerte seinen Containerumschlag um 23 % auf nahezu 2,8 Mio. TEU.

Die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr beauftragte Studie zum Güter- und Personenverkehr wurde zuletzt auf Basis der Daten vom August 2025 veröffentlicht und enthält eine Prognose für das Gesamtjahr 2025.

Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

in %	2025	2024
Transportaufkommen	- 1,3	- 1,7
Straßenverkehr	- 1,2	- 2,3
Eisenbahnverkehr	- 1,5	0,1
Kombinierter Verkehr (Schiene)	0,9	2,9
Transportleistung	- 1,5	- 0,3
Straßenverkehr	- 1,5	- 1,3
Eisenbahnverkehr	- 1,1	0,8
Kombinierter Verkehr (Schiene)	1,5	5,4

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr (Bundesministerium für Digitales und Verkehr); Sommer 2025

Die Erhebung geht – wie bereits im Vorjahr – von einem erneuten Rückgang des **gesamtmöglichen Güterverkehrs** in Deutschland aus; ausgenommen davon ist der kombinierte Verkehr Straße/Schiene. Das Transportaufkommen soll demnach gegenüber dem Vorjahresniveau um 1,3 % sinken, die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – sogar um 1,5 %. Im **Straßenverkehr** wird ein Rückgang des Transportaufkommens um 1,2 % erwartet, die Transportleistung dürfte um 1,5 % zurückgehen. Im **Eisenbahnverkehr** wird das Transportaufkommen voraussichtlich um 1,5 % und die Transportleistung um 1,1 % zurückgehen. Für den **kombinierten Verkehr** wird dagegen – nach dem starken Wachstum im Vorjahr – weiterhin eine positive Entwicklung prognostiziert: Das

Aufkommen soll um 0,9 % steigen, die Transportleistung um 1,5 % über dem Vorjahresniveau liegen.

Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf

Das Geschäftsjahr 2025 war von einer schwachen Konjunktur, geopolitischen Spannungen und anhaltenden Unsicherheiten in den globalen Lieferketten geprägt. Trotz dieser Rahmenbedingungen verzeichnete der HHLA-Konzern insgesamt eine positive Entwicklung, getragen von einer stabilen Mengenentwicklung im Umschlag und im Transport; der Jahresüberschuss war hingegen durch steuerliche Einmaleffekte beeinflusst.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 stellte sich die wirtschaftliche und finanzielle Lage der HHLA stabil dar. Die Eigenkapitalquote reduzierte sich um 1,0 Prozentpunkte auf 24,1 % (im Vorjahr: 25,1 %). Der dynamische Verschuldungsgrad stieg von 5,6 auf 5,9. 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. €	2025	2024	Veränderung
Umsatzerlöse	1.756,2	1.598,3	9,9 %
EBITDA	336,6	309,0	8,9 %
EBITDA-Marge in %	19,2	19,3	- 0,1 PP
EBIT	160,5	134,3	19,5 %
EBIT-Marge in %	9,1	8,4	0,7 PP
Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	9,8	32,5	- 70,0 %
Equity-Beteiligungsergebnis	7,5	7,0	7,2 %
ROCE in %	5,9	5,4	0,5 PP

Auf Basis der Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2025 konkretisierte der Vorstand im Rahmen der Halbjahresberichterstattung seine Einschätzung zur erwarteten EBIT-Entwicklung 2025 und senkte das obere Ende der Bandbreite sowohl für den Konzern als auch für den Teilkonzern Hafenlogistik ab. Im zweiten Halbjahr führten zunehmende weltwirtschaftliche Unsicherheiten – insbesondere infolge der US-Handelspolitik – sowie anhaltende Störungen der globalen Lieferketten bei zugleich weitreichenden Umbaumaßnahmen zur Automatisierung der Hamburger Anlagen im laufenden Betrieb zu einer Abschwächung der bis dahin positiven Entwicklung. Vor diesem Hintergrund passte der Vorstand die Jahresprognose im Rahmen einer Kapitalmarktmittteilung vom 27. Oktober 2025 an und rechnete fortan mit weniger starken Mengen- und Ergebniszuwächsen. Alle übrigen im zusammengefassten Lagebericht 2024 enthaltenen Aussagen zum erwarteten Geschäftsverlauf 2025 behalten ihre Gültigkeit.

Soll-Ist-Vergleich

in Mio. €	Ist 2025	Ist 2024	Veränd. in %	Prognose 27.10.2025	Prognose 14.08.2025	Prognose 26.03.2025
Containerumschlag in Tsd. TEU	6.295	5.970	5,4	Deutlicher Anstieg	Starker Anstieg	Starker Anstieg
Containertransport in Tsd. TEU	1.982	1.787	10,9	Starker Anstieg	Starker Anstieg	Starker Anstieg
Konzernumsatzerlöse	1.756,2	1.598,3	9,9	Starker Anstieg	Starker Anstieg	Starker Anstieg
Teilkonzern Hafenlogistik	1.718,8	1.561,7	10,1	Starker Anstieg	Starker Anstieg	Starker Anstieg
Teilkonzern Immobilien	46,3	46,1	0,5	Leichter Anstieg	Leichter Anstieg	Leichter Anstieg
Konzern-EBIT	160,5	134,3	19,5	160 bis 175 Mio. €	195 bis 215 Mio. €	195 bis 235 Mio. €
Teilkonzern Hafenlogistik	144,7	117,8	22,8	145 bis 160 Mio. €	180 bis 200 Mio. €	180 bis 220 Mio. €
Teilkonzern Immobilien	15,4	16,1	- 4,4	Starker Rückgang	Starker Rückgang	Starker Rückgang
Investitionen (Konzern)	500,9	302,7	65,5	460 bis 510 Mio. €	460 bis 510 Mio. €	460 bis 510 Mio. €
Teilkonzern Hafenlogistik	465,9	280,8	65,9	420 bis 470 Mio. €	420 bis 470 Mio. €	420 bis 470 Mio. €

Veränderungen der Prognose blau gekennzeichnet

Skala: leicht < moderat < deutlich < stark

Hinweise zur Berichterstattung

Am 29. April 2025 erfolgte die Unterzeichnung des Anteilskauf- und Übernahmevertrages für die Eurobridge Intermodal Terminal LLC, Svoboda/Ukraine. Der Vollzug der Transaktion (entspricht dem Erwerbszeitpunkt) erfolgte am 5. September 2025. Die Aufnahme als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte mit Zuordnung zum Segment Intermodal im dritten Quartal 2025. Weitere Hinweise auch im Abschnitt [Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis](#).

Mit Anteilskauf- und Übertragungsvertrag vom 27. November 2025 erwarb die METRANS a.s., Prag/Tschechien, 100 % der Anteile an der Eurotrans spółka z ograniczoną odpowiedzialnością mit Sitz in Małaszewicze Duże/Polen. Der Vollzug der Transaktion (entspricht dem Erwerbszeitpunkt) erfolgte am 27. November 2025. Die Aufnahme als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte mit Zuordnung zum Segment Intermodal im vierten Quartal 2025. Weitere Hinweise auch im Abschnitt [Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis](#).

Die HHLA hat am 28. Dezember 2020 zwei Vereinbarungen zu seitens der HHLA von der HPA gemieteten Flächen am O'Swaldkai abgeschlossen. Aufgrund des Auslaufens des ursprünglichen Mietvertrags zum Ende des zweiten Quartals wurde im Juni 2025 eine Verlängerung bis 2049 mit entsprechender Anpassung des Barwerts der Mietzahlungen für die Laufzeit des geänderten Mietvertrags vereinbart. Die Auswirkungen sind in der [Bilanzanalyse](#) beschrieben.

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 2025 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 2025 entwickelten sich die **Leistungsdaten** der HHLA positiv. Der Containerumschlag verzeichnete einen Anstieg um 5,4 % gegenüber dem Vorjahr auf 6.295 Tsd. TEU (im Vorjahr: 5.970 Tsd. TEU). Der moderate Zuwachs an den drei Hamburger Terminals resultierte vor allem aus gestiegenen Umschlagmengen mit den Fahrtgebieten Fernost – insbesondere China – sowie Südamerika, Afrika, Australien, Mittlerer Osten und mit anderen europäischen Hochseehäfen. Zusätzlich nahmen die Zubringerverkehre (Feeder) deutlich zu. Demgegenüber gingen die Mengen im Überseeverkehr mit dem Fahrtgebiet Nordamerika erheblich zurück.

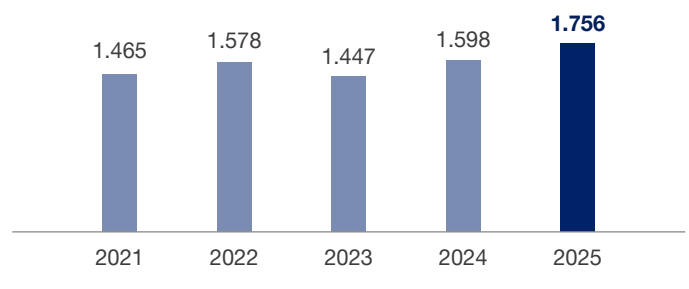
Die internationalen Terminals verzeichneten einen starken Volumenanstieg. Dieser beruhte insbesondere auf der geplanten starken Mengensteigerung am Multifunktionsterminal HHLA PLT Italy. Zudem wurde der im dritten Quartal 2024 wieder aufgenommene wasserseitige Umschlag am Container Terminal Odessa (CTO) im Geschäftsjahr 2025 eingeschränkt fortgeführt.

Das Transportvolumen erhöhte sich um 10,9 % auf 1.982 Tsd. TEU gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 1.787 Tsd. TEU). Der Anstieg ist überwiegend auf eine starke Zunahme der Bahnverkehre zurückzuführen. Neben dem Erwerb der Mehrheit an der Roland Spedition GmbH im zweiten Quartal 2024 trugen deutliche Mengenzuwächse in vielen wesentlichen Relationen dazu bei. Auch die Straßentransporte lagen deutlich über dem Niveau des Vorjahres.

Die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns stiegen im Berichtszeitraum um 9,9 % auf 1.756,2 Mio. € (im Vorjahr: 1.598,3 Mio. €). Dies ist vor allem auf das gestiegene Transport- und Umschlagvolumen zurückzuführen. Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik entwickelte sich nahezu parallel zum HHLA-Konzern und verzeichnete einen Umsatzanstieg um 10,1 % auf 1.718,8 Mio. € (im Vorjahr: 1.561,7 Mio. €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien wies einen Umsatzanstieg um 0,5 % auf 46,3 Mio. € (im Vorjahr: 46,1 Mio. €) aus. Damit trug der Teilkonzern Immobilien 2,1 % zum Konzernumsatz bei.

Umsatzerlöse

in Mio. €



Die **Bestandsveränderungen** betrugen im Berichtszeitraum - 3,0 Mio. € (im Vorjahr: 0,3 Mio. €). Die **aktivierten Eigenleistungen** erhöhten sich auf 10,3 Mio. € (im Vorjahr: 7,7 Mio. €).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** gingen um 2,3 % auf 70,9 Mio. € zurück (im Vorjahr: 72,6 Mio. €). Darin enthalten sind u. a. im Zuge der Umstrukturierung des O'Swaldkai gebuchte Erträge, im Wesentlichen veranlasst durch die Mietvertragsverlängerung und die Übergabe von Immobilien. Im Vorjahr waren u. a. Erstattungsansprüche gegenüber der HGV aus dem abgeschlossenen Business Combination Agreement im Zusammenhang mit der MSC-Transaktion enthalten.

Die **operativen Aufwendungen** erhöhten sich deutlich um 8,4 % auf 1.673,9 Mio. € (im Vorjahr: 1.544,6 Mio. €). Ursache hierfür waren der starke Anstieg der Personalaufwendungen sowie ein deutlicher Anstieg im Materialaufwand.

Der **Materialaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 7,0 % auf 595,3 Mio. € (im Vorjahr: 556,6 Mio. €). Der starke Anstieg hing im Wesentlichen mit der Mengenentwicklung bei den materialintensiven Bahnverkehren zusammen. Die Materialaufwandsquote ging auf 33,9 % (im Vorjahr: 34,8 %) zurück.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich um 14,3 % auf 683,8 Mio. € (im Vorjahr: 598,3 Mio. €). Wesentliche Gründe hierfür waren die Tarifierhöhungen, die positive Mengenentwicklung mit einer entsprechend höheren Auslastung sowie die Geschäftsausweitung im Bereich der Bahnverkehre. Die Personalaufwandsquote erhöhte sich auf 38,9 % (im Vorjahr: 37,4 %). Im Vorjahr wirkte sich dabei eine Vollauflösung für nicht vertraglich fixierte Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 18,8 Mio. € im Segment Container positiv auf den Personalaufwand aus.

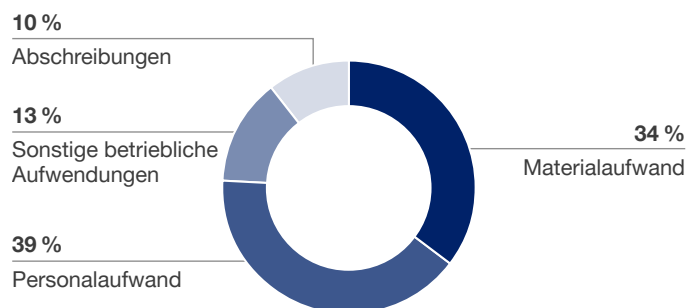
Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stiegen im Berichtsjahr um 1,7 % auf 218,7 Mio. € (im Vorjahr: 214,9 Mio. €). Der Anstieg resultierte u. a. aus höheren Aufwendungen für Beratung, Grundsteuern im Immobilienbereich und Instandhaltung. Das Verhältnis zum erwirtschafteten Umsatz betrug 12,5 % (im Vorjahr: 13,4 %). Im Vorjahr waren Grunderwerbsteuerrückstellungen enthalten, die durch Vollzug der MSC-Transaktion ausgelöst wurden.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen erhöhte sich **das Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** um 8,9 % auf 336,6 Mio. € (im Vorjahr: 309,0 Mio. €). Die EBITDA-Marge lag mit 19,2 % nahezu auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 19,3 %).

Der **Abschreibungsaufwand** erhöhte sich mit 176,2 Mio. € geringfügig um 0,8 % gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 174,8 Mio. €). Der Anstieg resultierte aus notwendigen Investitionen auf den Containerterminals.

Aufwandsstruktur

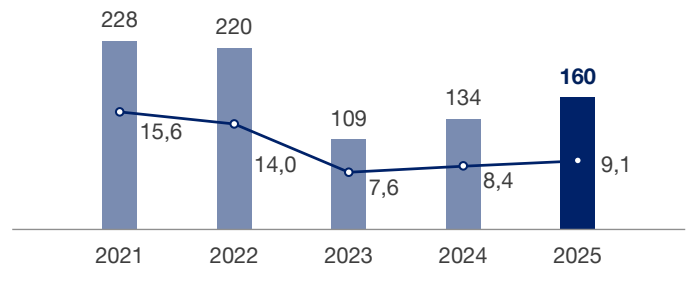
Operative Aufwendungen 2025: 1.674 Mio. €



Das **Betriebsergebnis (EBIT)** stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen erlösbedingt um 19,5 % auf 160,5 Mio. € (im Vorjahr: 134,3 Mio. €). Die EBIT-Marge erhöhte sich auf 9,1 % (im Vorjahr: 8,4 %). Der Teilkonzern Hafenlogistik verzeichnete eine EBIT-Steigerung um 22,8 % auf 144,7 Mio. € (im Vorjahr: 117,8 Mio. €) und erwirtschaftete damit 90,2 % (im Vorjahr: 87,7 %) des operativen Konzernergebnisses. Das EBIT im Teilkonzern Immobilien verringerte sich um 4,4 % auf 15,4 Mio. € (im Vorjahr: 16,1 Mio. €). Hier wurden 9,8 % des operativen Konzernergebnisses erwirtschaftet (im Vorjahr: 12,3 %).

Betriebsergebnis (EBIT)

in Mio. €, EBIT-Marge in %



Der Nettoaufwand aus dem **Finanzergebnis** erhöhte sich um 11,8 Mio. € bzw. 27,2 % auf 55,0 Mio. € (im Vorjahr: 43,3 Mio. €). Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Zinsaufwendungen aus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns lag mit 69,9 % deutlich oberhalb der Vorjahresquote (im Vorjahr: 38,0 %). Der Anstieg der Steuerquote ist im Wesentlichen auf zwei Effekte zurückzuführen: Zum einen wurden zum 31. Dezember 2025 aktive latente Steuern auf Verlustvorträge aufgrund der Ertragsaussichten, die vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung zurückgenommen wurden, wertberichtigt. Zum anderen wirkten sich die im Jahr 2025 durch das Gesetz zur Investitionsförderung beschlossenen Steuersatzänderungen aus, die zum 31. Dezember 2025 bei der Bewertung latenter Steuern berücksichtigt wurden.

Der Anteil der Aktionäre des Mutterunternehmens am **Konzernjahresüberschuss** reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 70,0 % auf 9,8 Mio. € (im Vorjahr: 32,5 Mio. €). Der nicht beherrschende Anteil betrug im Geschäftsjahr 2025 21,9 Mio. € (im Vorjahr: 23,9 Mio. €). Das **Ergebnis je Aktie** reduzierte sich um 70,0 % auf 0,13 € (im Vorjahr: 0,43 €). Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erzielte hierbei ein um 95,1 % geringeres Ergebnis je Aktie von 0,02 € (im Vorjahr: 0,32 €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien lag mit einem Ergebnis je Aktie von 3,20 € unter dem Vorjahr (im Vorjahr: 3,52 €). Wie im Vorjahr gab es auch 2025 keinen Unterschied zwischen unverwässertem und verwässertem Ergebnis je Aktie.

Die **Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE)** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 0,5 Prozentpunkte auf 5,9 % (im Vorjahr: 5,4 %). [Steuerung und Wertmanagement](#)

Die **Gewinnverwendung** der HHLA orientiert sich an der Ergebnisentwicklung des HHLA-Konzerns im abgelaufenen Geschäftsjahr. Vor diesem Hintergrund werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2025 vorschlagen, weder für die börsennotierte A-Aktie noch für die nicht börsennotierte S-Aktie eine Dividende auszuschütten. Im Vorjahr belief sich der Ausschüttungsbetrag für die A-Aktien auf 7,3 Mio. € (0,10 € je A-Aktie) und für die S-Aktien auf 4,1 Mio. € (1,50 € je S-Aktie).

Finanz- und Vermögenslage

Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns hat sich zum 31. Dezember 2025 gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 190,6 Mio. € auf 3.474,6 Mio. € erhöht.

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	2.894,7	2.628,2
Kurzfristiges Vermögen	579,9	655,8
	3.474,6	3.284,0
Passiva		
Eigenkapital	837,2	823,8
Langfristige Schulden	2.121,3	2.004,1
Kurzfristige Schulden	516,1	456,1
	3.474,6	3.284,0

Auf der Aktivseite der Bilanz erhöhten sich die **langfristigen Vermögenswerte** um 266,5 Mio. € auf 2.894,7 Mio. € (im Vorjahr: 2.628,2 Mio. €). Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus dem investitionsbedingten Anstieg des Sachanlagevermögens, der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und der immateriellen Vermögenswerte, reduziert um die jeweiligen planmäßigen Abschreibungen. In den Investitionen in das Sachanlagevermögen ist die Aktivierung eines Nutzungsrechts aufgrund der Mietvertragsverlängerung im Zuge der Umstrukturierung O'Swaldkai enthalten, die entsprechend zu einer Passivierung einer Verbindlichkeit aus Leasingverhältnissen innerhalb der lang- und kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen führte. Gegenläufig wirkte der Rückgang der latenten Steueransprüche um 41,2 Mio. € auf 76,1 Mio. € (im Vorjahr: 117,3 Mio. €) sowie ein Rückgang der langfristigen finanziellen Vermögenswerte um 13,7 Mio. € auf 21,0 Mio. € (im Vorjahr: 34,8 Mio. €).

Das **kurzfristige Vermögen** reduzierte sich um 75,9 Mio. € auf 579,9 Mio. € (im Vorjahr: 655,8 Mio. €). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der Verringerung der Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen um 70,1 Mio. € auf 180,7 Mio. € (im Vorjahr: 250,8 Mio. €) sowie der Verringerung der Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen um 18,1 Mio. € auf 67,5 Mio. € (im Vorjahr: 85,6 Mio. €). Gegenläufig erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 17,3 Mio. € auf 205,9 Mio. € (im Vorjahr: 188,6 Mio. €).

Auf der Passivseite hat sich das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2024 um 13,4 Mio. € auf 837,2 Mio. € erhöht (im Vorjahr: 823,8 Mio. €). Erhöhend wirkten im Wesentlichen das positive Ergebnis der Berichtsperiode in Höhe von 31,7 Mio. € und ein Ausgleichsposten in Höhe von 13,2 Mio. €, der gewährte Put-Optionen an nicht beherrschende Anteile enthält. Gegenläufig wirkte im Wesentlichen die Ausschüttung der Dividenden. Die Eigenkapitalquote reduzierte sich auf 24,1 % (im Vorjahr: 25,1 %).

Die **langfristigen Schulden** erhöhten sich um 117,2 Mio. € auf 2.121,3 Mio. € (im Vorjahr: 2.004,1 Mio. €). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Erhöhung der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 75,6 Mio. € auf 1.168,6 Mio. € (im Vorjahr: 1.093,0 Mio. €) überwiegend aufgrund von Kreditaufnahmen sowie der langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen um 62,5 Mio. € auf 439,1 Mio. € (im Vorjahr: 376,6 Mio. €) zurückzuführen. Weitere Veränderungen innerhalb der langfristigen Schulden heben sich gegenseitig nahezu auf.

Der Anstieg der **kurzfristigen Schulden** um 60,0 Mio. € auf 516,1 Mio. € (im Vorjahr: 456,1 Mio. €) resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 34,4 Mio. € auf 168,2 Mio. € (im Vorjahr: 133,8 Mio. €) sowie der Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen um 34,3 Mio. € auf 128,7 Mio. € (im Vorjahr: 94,4 Mio. €). Weitere Veränderungen innerhalb der kurzfristigen Schulden heben sich gegenseitig nahezu auf.

Investitionsanalyse

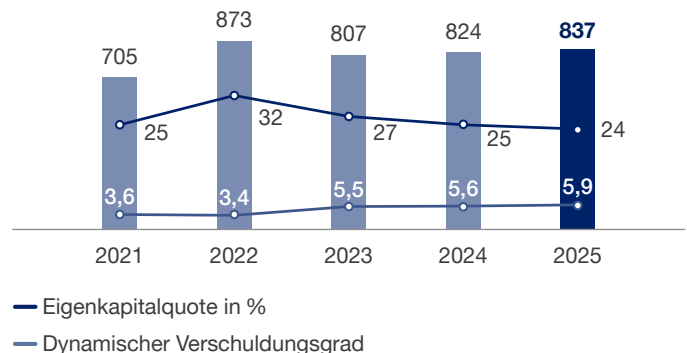
Das **Investitionsvolumen** lag im Geschäftsjahr 2025 bei 500,9 Mio. € (im Vorjahr: 302,7 Mio. €). Hierin sind nicht unmittelbar zahlungswirksame Zugänge aus Nutzungsrechten (Miete und Leasing) in Höhe von 130,5 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 27,5 Mio. €). Der Schwerpunkt der Investitionen lag auf dem 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 443,6 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 259,5 Mio. €), 25,6 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 22,6 Mio. €) und 31,7 Mio. € auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (im Vorjahr: 20,6 Mio. €).

Im **Segment Container** wurden Investitionen im Gesamtwert von 231,8 Mio. € getätigt (im Vorjahr: 161,4 Mio. €). Investiert wurde vor allem in die Beschaffung von Umschlaggeräten und in Lagerkapazitäten auf den Hamburger Containerterminals. Das Investitionsvolumen im **Segment Intermodal** betrug 63,1 Mio. € (im Vorjahr: 44,7 Mio. €). Dabei investierte

Eigenkapital

in Mio. €

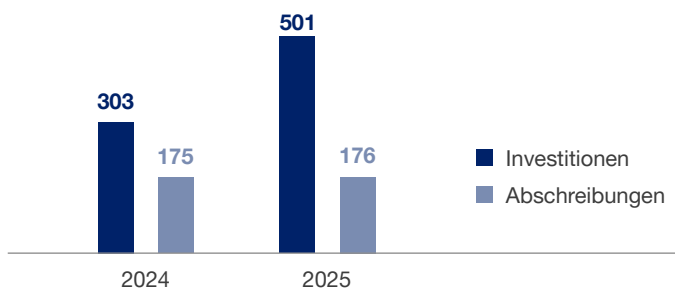


hauptsächlich die METRANS insbesondere in die Entwicklung von bestehenden und neuen Inlandterminals. Die Investitionssumme im **Segment Logistik** belief sich auf 88,0 Mio. € (im Vorjahr: 72,4 Mio. €) und betraf im Wesentlichen die Anschaffung von Containertragwagen und Lokomotiven bei der Leasinggesellschaft für den intermodalen Bereich. Im Pro-forma-Segment **Holding/Übrige** wurden insgesamt 86,8 Mio. € für Investitionen aufgewendet (im Vorjahr: 5,7 Mio. €), im Wesentlichen aufgrund der Mietvertragsverlängerung im Zuge der Umstruktuiierung O'Swaldkai. Im **Segment Immobilien** betrugen die Investitionen insgesamt 35,1 Mio. € (im Vorjahr: 21,9 Mio. €). Investiert wurde überwiegend in die Entwicklung der Speicherstadt.

Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten bestanden zum Geschäftsjahresende für offene Bestellungen in Höhe von 408,7 Mio. € (im Vorjahr: 364,0 Mio. €). Darin enthalten waren 349,3 Mio. € für Aktivierungen im Sachanlagevermögen (im Vorjahr: 300,2 Mio. €).

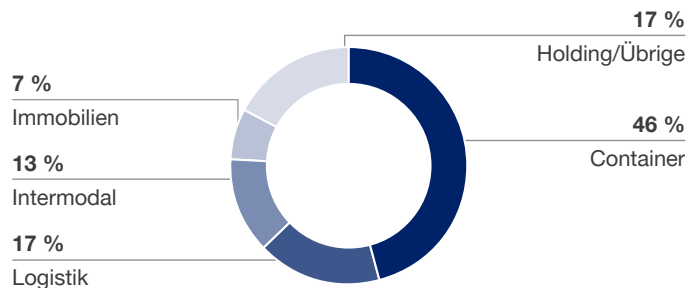
Investitionen und Abschreibungen

in Mio. €



Investitionen nach Segmenten

Investitionsvolumen 2025: 501 Mio. €



Liquiditätsanalyse

Liquiditätsanalyse

in Mio. €

	2025	2024
Finanzmittelfonds am 01.01.	285,6	242,3
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	273,4	195,9
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 334,7	- 299,0
Free Cashflow	- 61,3	- 103,1
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 28,0	146,2
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	- 89,3	43,2
Währungskursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	- 0,2	0,0
Finanzmittelfonds am 31.12.	196,1	285,6
Kurzfristige Einlagen	0,0	20,0
Verfügbare Liquidität	196,1	305,6

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** von 273,4 Mio. € (im Vorjahr: 195,9 Mio. €) setzte sich im Berichtsjahr im Wesentlichen aus dem Ergebnis vor Zinsen und Steuern in Höhe von 160,5 Mio. € (im Vorjahr: 134,3 Mio. €), den Ab- bzw. Zuschreibungen auf nicht finanzielle

Vermögenswerte mit 176,2 Mio. € (im Vorjahr: 174,8 Mio. €) und der Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva mit 57,3 Mio. € (im Vorjahr: 10,3 Mio. €) zusammen. Gegenläufig wirkten im Wesentlichen die Auszahlungen für Zinsen in Höhe von 56,6 Mio. € (im Vorjahr: 36,1 Mio. €), die Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und anderer Aktiva mit 37,1 Mio. € (im Vorjahr: 54,9 Mio. €) sowie Ertragsteuerzahlungen in Höhe von 28,1 Mio. € (im Vorjahr: 47,7 Mio. €).

Aus der **Investitionstätigkeit** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 334,7 Mio. € (im Vorjahr: 299,0 Mio. €). Dieser resultierte mit 323,3 Mio. € (im Vorjahr: 244,7 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 entwickelte sich positiv sich auf - 61,3 Mio. € (im Vorjahr: - 103,1 Mio. €).

Der **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** betrug im Berichtszeitraum - 28,0 Mio. € (im Vorjahr: 146,2 Mio. €). Dieser resultierte im Wesentlichen aus den Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten in Höhe von 77,3 Mio. € (im Vorjahr: 70,5 Mio. €) und den Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 50,6 Mio. € (im Vorjahr: 54,1 Mio. €) sowie den gezahlten Dividenden und Ausgleichsverpflichtungen gegenüber Aktionären des Mutterunternehmens in Höhe von 11,3 Mio. € (im Vorjahr: 11,8 Mio. €) bzw. an nicht beherrschende Anteilsinhaber in Höhe von 26,3 Mio. € (im Vorjahr: 26,1 Mio. €). Gegenläufig wirkten die neu aufgenommenen Finanzkredite in Höhe von 139,6 Mio. € (im Vorjahr: 309,4 Mio. €).

Der HHLA-Konzern verfügte zum Jahresende 2025 über ausreichend Liquidität. Im Verlauf des Geschäftsjahres traten keine Liquiditätsengpässe auf. Der **Finanzmittelfonds** betrug per 31. Dezember 2025 insgesamt 196,1 Mio. € (zum 31. Dezember 2024: 285,6 Mio. €) und entsprach der verfügbaren **Liquidität** des Konzerns zum Jahresende 2025 (zum 31. Dezember 2024: 305,6 Mio. €).

Die verfügbare Liquidität zum 31. Dezember 2025 bestand aus Cash-Pool-Forderungen gegenüber der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH in Höhe von 15,5 Mio. € (zum 31. Dezember 2024: 54,8 Mio. €) sowie aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten und kurzfristigen Einlagen in Höhe von 180,7 Mio. € (zum 31. Dezember 2024: 250,8 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 werden zur Reduzierung des Zinsänderungsrisikos sowie in geringem Umfang zur Reduzierung des Währungsrisikos eingesetzt.

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 836,1 Mio. € oberhalb des Werts des Vorjahres von 798,1 Mio. €. Der Konzern nahm im Geschäftsjahr 2025 Finanzierungen in Höhe von 139,6 Mio. € (im Vorjahr: 309,4 Mio. €) in Anspruch. Die im Berichtsjahr erfolgten Tilgungen lagen bei 77,3 Mio. € (im Vorjahr: 70,5 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 10 % der Bankdarlehen. Im Berichtsjahr wurden die Kreditauflagen zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt.

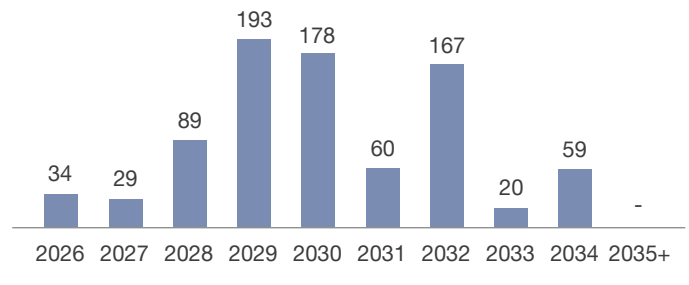
Zum Bilanzstichtag weist die HHLA langfristige **Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen** in Höhe von 439,1 Mio. € aus (im Vorjahr: 376,6 Mio. €), die im Wesentlichen aus der Passivierung der Leasingverbindlichkeit gegenüber der Hamburg Port Authority (HPA) resultieren.

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 180,7 Mio. € (im Vorjahr: 250,8 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 389,3 Mio. € (im Vorjahr: 137,9 Mio. €). Der Ausnutzungsgrad dieser Kreditfazilitäten beträgt 32,1 %. Im Geschäftsjahr 2025 wurde der 2023 abgeschlossene Konsortialkredit, der als Betriebsmittelkreditlinie ausgestaltet ist, von 200,0 Mio. € auf 400,0 Mio. € erhöht. Von diesem waren zum Bilanzstichtag 241,0 Mio. € nicht in Anspruch genommen. Zudem wurde 2025 eine bilaterale Betriebsmittelkreditlinie über 100,0 Mio. € abgeschlossen, von der zum Bilanzstichtag 75,0 Mio. € nicht in Anspruch genommen waren. Darüber hinaus bestand zum Bilanzstichtag ein 2025 abgeschlossenes und nicht in

Fälligkeit der Bankdarlehen

nach Jahren in Mio. €



Anspruch genommenes Darlehen in Höhe von 65,0 Mio. €. Vom gesamten Zahlungsmittelbestand unterlagen zum Berichtsstichtag 2,0 Mio. € (im Vorjahr: 0,9 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

Zum 31. März 2025 wurde die im Geschäftsjahr 2023 gegründete Gesellschaft METRANS Rail Netherlands B.V., Rotterdam/Niederlande, mit Zuordnung zum Segment Intermodal als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis der HHLA aufgenommen.

Mit Anteilskauf- und Übertragungsvertrag vom 21. Januar 2025 erwarb die HHLA Sky GmbH, Hamburg, weitere 67,3 % der Anteile an der bis zum 31. Dezember 2024 nach der Equity-Methode einbezogenen Gesellschaft Third Element Aviation GmbH, Bielefeld. Der Vollzug der Transaktion (entspricht dem Erwerbszeitpunkt) erfolgte am 21. Januar 2025. Die Erstkonsolidierung der Gesellschaft erfolgte zum Erwerbszeitpunkt. Die Gesellschaft ist weiterhin dem Segment Logistik zugeordnet. Die Aufnahme als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte im ersten Quartal 2025. Mit Vertrag vom 15. Mai 2025 wurde die Gesellschaft rückwirkend zum 1. Januar 2025 auf die HHLA Sky GmbH verschmolzen. Mit Eintragung ins Handelsregister der aufnehmenden Gesellschaft am 20. Juni 2025 wurde die Verschmelzung wirksam.

Mit Gründungs- und Gesellschaftsvertrag vom 23. April 2025 wurde die Gesellschaft hubload GmbH, Hamburg, gegründet, wobei die HHLA Next GmbH, Hamburg, 100 % der Anteile an diesem Unternehmen übernahm. Gegenstand des Unternehmens ist die Entwicklung, der Aufbau und der Betrieb öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur an logistisch genutzten Standorten für batterieelektrische Nutz- und Kraftfahrzeuge sowie die Erbringung weiterer Dienstleistungen im Rahmen der Elektrifizierung des Güterverkehrs. Die Aufnahme in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte mit Zuordnung zum Segment Logistik im zweiten Quartal 2025 als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen.

Mit Kooperationsvertrag vom 23. Oktober 2024 vereinbarte die HHLA International GmbH, Hamburg, die Entwicklung und den Betrieb eines Intermodalterminals (Bahnterminals) in Batiovo/Ukraine zu unterstützen. Dabei erwarb die Gesellschaft mit einer Call-Option das Recht, 60,0 % der Anteile an diesem Unternehmen, der Eurobridge Intermodal Terminal LLC,

Svoboda/Ukraine, zu erwerben. Der Effekt aus der Folgebewertung der Call-Option zum 30. Juni 2025 in Höhe von 1.807 T€ wurde erfolgswirksam im Finanzergebnis erfasst. Mit Anteilskauf- und Übertragungsvertrag vom 29. April 2025 erwarb die HHLA International GmbH, Hamburg, 60,0 % der Anteile an der Eurobridge Intermodal Terminal LLC, Svoboda/Ukraine. Der Vollzug der Transaktion (entspricht dem Erwerbszeitpunkt) erfolgte am 5. September 2025. Die Erstkonsolidierung der Gesellschaft erfolgte zum Erwerbszeitpunkt. Die Gesellschaft ist dem Segment Intermodal zugeordnet. Die Aufnahme als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte im dritten Quartal 2025.

Mit Anteilskauf- und Übertragungsvertrag vom 27. November 2025 erwarb die METRANS a.s., Prag/Tschechien, 100 % der Anteile an der Eurotrans spółka z ograniczoną odpowiedzialnością mit Sitz in Małaszewicze Duże/Polen. Der Gegenstand des Unternehmens ist im Wesentlichen die Güterbeförderung auf der Schiene, aber auch auf der Straße sowie die Erbringung von mit diesen im Zusammenhang stehenden Servicedienstleistungen. Der Vollzug der Transaktion (entspricht dem Erwerbszeitpunkt) erfolgte am 27. November 2025. Die Erstkonsolidierung der Gesellschaft erfolgte zum Erwerbszeitpunkt. Die Gesellschaft ist dem Segment Intermodal zugeordnet. Die Aufnahme der Gesellschaft in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte zum 31. Dezember 2025.

Mit Geschäftsanteilskauf- und Abtretungsvertrag vom 19. Dezember 2024 erwarb die UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg, die verbliebenen 50,0 % der Anteile an der bis zum 31. Dezember 2024 nach der Equity-Methode einbezogenen Gesellschaft ARS-UNIKAI GmbH, Hamburg. Der Vollzug der Transaktion (entspricht dem Erwerbszeitpunkt) erfolgte mit Wirkung zum 1. Januar 2025. Es erfolgte aufgrund der untergeordneten Bedeutung der Gesellschaft keine Aufnahme als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis der HHLA.

Die Gesellschaft CL EUROPORT s.r.o., Prag/Tschechien, wurde im ersten Quartal 2025 auf ihre Muttergesellschaft METRANS a.s., Prag/Tschechien, verschmolzen.

Mit Vertrag vom 18. August 2025 wurde die Gesellschaft modility GmbH, Hamburg, rückwirkend zum 1. Januar 2025 auf die HHLA Next GmbH, Hamburg, verschmolzen. Mit Eintragung ins Handelsregister der aufnehmenden Gesellschaft am 9. September 2025 wurde die Verschmelzung wirksam.

Mit Vertrag vom 4. November 2025 hat die iSAM AG die Hälfte (das entspricht 10 % des Grundkapitals der iSAM AG) der von der iSAM Holding GmbH gehaltenen iSAM-Aktien erworben. Dadurch erhöht sich der Anteil der HHLA Next GmbH an der iSAM AG von 80,0 % auf 88,9 %.

Darüber hinaus gab es im Geschäftsjahr 2025 keine wesentlichen Erwerbe, Veränderungen von Anteilen an Tochterunternehmen oder Änderungen im Konsolidierungskreis.

Segmententwicklung

Segment Container

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2025	2024	Veränderung
Umsatzerlöse	843,2	773,3	9,0 %
EBITDA	167,8	167,8	- 0,0 %
EBITDA-Marge in %	19,9	21,7	- 1,8 PP
EBIT	73,6	78,7	- 6,4 %
EBIT-Marge in %	8,7	10,2	- 1,5 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	6.295	5.970	5,4 %

Im Berichtsjahr 2025 stieg der **Containerumschlag** an den **Containerterminals der HHLA** im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 5,4 % auf 6.295 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 5.970 Tsd. TEU).

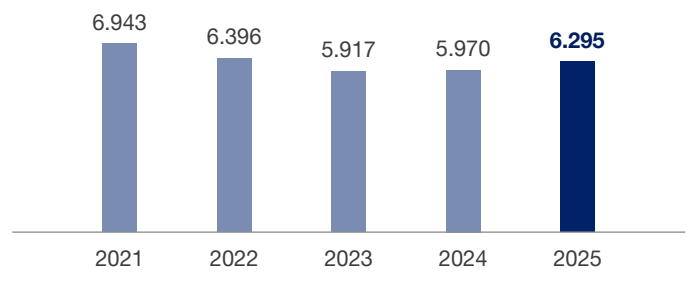
An den **Hamburger Containerterminals** konnte der Umschlag um 4,8 % auf 5.956 Tsd. TEU zulegen (im Vorjahr: 5.686 Tsd. TEU). Während die Mengen der **Überseeverkehre** mit dem Fahrtgebiet Nordamerika stark zurückgingen, nahmen die Umschlagmengen der Fahrtgebiete Fernost – insbesondere China – sowie Südamerika, Afrika, Australien und Mittlerer Osten zu. Deutlich erhöhte Ladungsmengen wurden zudem im Verkehr mit anderen europäischen Hochseehäfen erzielt, vor allem aus dem Vereinigten Königreich, Belgien, Spanien und den Niederlanden. Ursache hierfür sind weiterhin bestehende Routenverlagerungen infolge des militärischen Konflikts im Roten Meer.

Die Mengen der **Zubringerverkehre (Feeder)** legten gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich zu. Neben den stark gestiegenen finnischen Verkehren verzeichnete der Containerumschlag mit Polen sowie anderen deutschen Häfen einen starken Anstieg. Gegenläufig entwickelten sich hingegen die Ladungsmengen aus Estland, Lettland und dem Vereinigten Königreich. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag lag bei 19,6 % (im Vorjahr: 19,4 %).

Die **internationalen Containerterminals** verzeichneten währenddessen einen starken Anstieg des Umschlagvolumens von 19,2 % auf 339 Tsd. TEU (im Vorjahr: 284 Tsd. TEU). Dies ist neben geplanten Mengenzuwächsen bei HHLA PLT Italy besonders auf die im dritten Quartal 2024 erfolgte, eingeschränkte Wiederaufnahme des wasserseitigen Umschlags am Container Terminal Odessa (CTO) zurückzuführen. Im Vorjahr war der Betrieb im ersten Halbjahr vollständig ausgesetzt. Die wasserseitigen Umschlagvolumen am Multifunktionsterminal HHLA TK Estonia nahmen hingegen geringfügig ab.

Containerumschlag

in Tsd. TEU



Die **Umsatzerlöse** des Segments stiegen im Geschäftsjahr deutlich um 9,0 % auf 843,2 Mio. € (im Vorjahr: 773,3 Mio. €). Maßgeblich hierfür waren im Wesentlichen die höhere Umschlagmenge sowie die vorteilhaften Verschiebungen im Modalsplit. Darüber hinaus leisteten die internationalen Containerterminals einen positiven Beitrag zur Umsatzentwicklung. Treiber waren neben zusätzlichen temporären Erlösen aus Sedimenteinsparungen insbesondere die insgesamt positive Mengen- und Erlösentwicklung sowie höhere Lagergelderlöse an den Terminals TK Estonia und PLT Italy. Gegenläufig wirkten sich dagegen die im Jahr 2024 sehr hohen Erlöse aus dem Getreidetransport am CTO aus, die im aktuellen Geschäftsjahr substantiell niedriger ausfielen.

Die im Betriebsergebnis berücksichtigten sonstigen betrieblichen Erträge und die Aufwendungen – zusammen als **EBIT-Kosten** definiert – nahmen im vergangenen Geschäftsjahr per saldo um 11,5 % zu. Wesentliche Treiber waren u. a. die positive Mengenentwicklung und die damit verbundene stärkere Auslastung. Der Personalaufwand lag aufgrund der Tarifentwicklung sowie des zusätzlichen Einsatzes von Personal aus dem Pool des Gesamthafenbetriebs (GHB) stark über dem Vorjahresniveau. Auch die Aufwendungen für Beratungen und Dienstleistungen sowie die gestiegenen Kosten für bezogene Leistungen erhöhten sich stark. Darüber hinaus nahm der Abschreibungsaufwand infolge notwendiger Investitionen moderat zu. Gegenläufig wirkten sich insbesondere die seit März 2023 umgesetzten Maßnahmen zur Ergebnissicherung an den Hamburger Containerterminals sowie weitere umfangreiche Transformationsprozesse innerhalb des Segments Container aus.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** sank in der Folge um 6,4 % auf 73,6 Mio. € (im Vorjahr: 78,7 Mio. €). Die EBIT-Marge lag mit 8,7 % um 1,5 Prozentpunkte unter dem Vorjahr (im Vorjahr: 10,2 %).

Zur Steigerung der Energie- und Kosteneffizienz setzte die HHLA ihre **Investitionen in klimafreundliche und moderne Terminaltechnik** fort. Am Container Terminal Altenwerder (CTA) läuft derzeit die Inbetriebnahme von drei ersatzweise beschafften Containerbrücken. Diese umfasst neben der bereits abgeschlossenen technischen Inbetriebsetzung, Fernsteuerung und Automatisierung auch die Qualifizierung der Beschäftigten. Das zweite Lieferlos wird zurzeit in Cobh (Irland) montiert und soll im zweiten Quartal 2026 nach Hamburg geliefert werden.

Die für die Elektrifizierung der Zugmaschinen benötigte Infrastruktur ist fertiggestellt, und zehn emissionsfreie Zugmaschinen sind bereits in Betrieb. Zehn weitere batteriebetriebene Fahrzeuge befinden sich im Zulauf; einige davon wurden erfolgreich getestet und stehen kurz vor der Inbetriebnahme. Im Zuge der Ablösung des vorhandenen AGV-Systems wurden im vierten Quartal umfangreiche Anpassungen und Erweiterungen an der Zaun- und Toranlage, an ersten Lagerkränen, an AGVs sowie an ersten Containerbrücken vorgenommen. Parallel dazu werden die Systeme im Labortest erprobt, bevor im zweiten Quartal 2026 die Tests mit Echtgeräten beginnen. Die Inbetriebnahme des neuen Systems ist für Januar 2027 vorgesehen.

Am Container Terminal Burchardkai (CTB) wurden die Baumaßnahmen an den Blöcken 28 und 29 fortgeführt. Hierfür wurde eine erste größere Anzahlung geleistet. Zwei neue Containerbrücken gingen in Betrieb, die Tests auf der neuen AGV-Fläche dauern noch an. Das im Rahmen des AGV-Projekts errichtete Werkstattgebäude wurde im Dezember abgenommen.

Am Container Terminal Tollerort (CTT) wurde ein zweiter Dreh-Spreader für Projektladungen übernommen.

Segment Intermodal

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2025	2024	Veränderung
Umsatzerlöse	797,0	711,3	12,0 %
EBITDA	151,5	135,0	12,3 %
EBITDA-Marge in %	19,0	19,0	0,0 PP
EBIT	103,7	83,7	23,9 %
EBIT-Marge in %	13,0	11,8	1,2 PP
Containertransport in Tsd. TEU	1.982	1.787	10,9 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafenhinterland verzeichneten die Transportgesellschaften der HHLA 2025 einen starken Mengenanstieg. Der **Containertransport** erhöhte sich insgesamt um 10,9 % auf 1.982 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 1.787 Tsd. TEU).

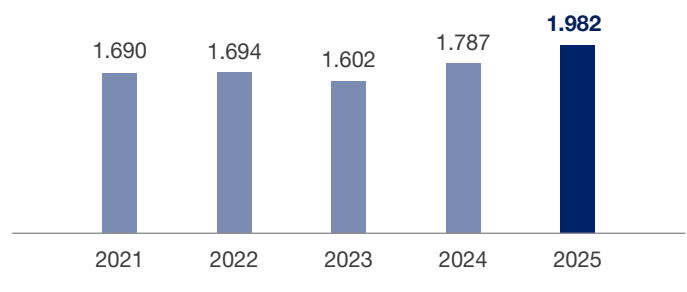
Die **Bahntransporte** nahmen im Vergleich zum Vorjahr um 11,2 % auf 1.719 Tsd. TEU zu (im Vorjahr: 1.545 Tsd. TEU). Zum starken Mengenanstieg trugen insbesondere die Verkehre mit den norddeutschen Seehäfen sowie die Verkehre im deutschsprachigen Raum bei. Zudem waren im Vorjahr die Transportmengen der Roland Spedition erst ab Juni enthalten.

Die **Straßentransporte** verzeichneten einen deutlichen Anstieg um 8,7 % auf 263 Tsd. TEU (im Vorjahr: 242 Tsd. TEU). Insbesondere die Erholung der Transporte im Raum Hamburg trug zu dieser Entwicklung bei.

Die **Umsatzerlöse** lagen mit 797,0 Mio. € um 12,0 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 711,3 Mio. €) und entwickelten sich damit stärker als die Transportmenge. Gründe hierfür waren u. a. erforderliche Preisanpassungen sowie der weitere Anstieg des Bahnanteils am Gesamtaufkommen der Intermodaltransporte der HHLA von 86,5 % auf 86,7 %.

Containertransport

in Tsd. TEU



Das **Betriebsergebnis (EBIT)** belief sich im Mitteilungszeitraum auf 103,7 Mio. € (im Vorjahr: 83,7 Mio. €) und stieg somit um 23,9 %. Die EBIT-Marge stieg um 1,2 Prozentpunkte auf 13,0 % (im Vorjahr: 11,8 %). Ursächlich für die starke EBIT-Entwicklung war im Wesentlichen der Anstieg der Transportmenge. Belastend wirkten dagegen weiterhin operative Probleme durch Baustellen auf wesentlichen Transportstecken und die hohe Auslastung in den nord-deutschen Seehäfen.

Die HHLA investiert weiter bedarfsgerecht in den Ausbau ihres Intermodalnetzwerks. Die Mitte 2018 umgesetzte Senkung der Trassenpreise im deutschen Schienengüterverkehr unterstützt die Weiterentwicklung des intermodalen Leistungsspektrums. Mit der Inbetriebnahme von acht neuen Mehrsystemlokomotiven im Laufe des Jahres 2025 verfügt die HHLA-Bahntochter METRANS über rund 190 Rangier- und Streckenlokomotiven sowie über eine Flotte von mehr als 4.100 Containertragwagen. Das Netzwerk besteht aus insgesamt 20 Terminals im Hinterland, von denen fünf als große Hub-Terminals fungieren.

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2025	2024	Veränderung
Umsatzerlöse	92,8	83,7	10,9 %
EBITDA	20,2	17,1	18,1 %
EBITDA-Marge in %	21,8	20,4	1,4 PP
EBIT	6,5	- 0,4	pos.
EBIT-Marge in %	7,0	- 0,4	pos.
Equity-Beteiligungsergebnis	5,7	4,4	27,5 %

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

Die **Umsatzerlöse** der konsolidierten Gesellschaften überschritten im Geschäftsjahr 2025 mit 92,8 Mio. € den Vorjahreswert um 10,9 % (im Vorjahr: 83,7 Mio. €). Der Anstieg ist auf die Leasinggesellschaft für den intermodalen Verkehr und die Fahrzeuglogistik zurückzuführen.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** lag mit 6,5 Mio. € wieder im positiven Bereich (im Vorjahr: - 0,4 Mio. €). Die Entwicklung der Einzelgesellschaften innerhalb des Segments war heterogen. Die Leasinggesellschaft und die Fahrzeuglogistik verzeichneten starke Ergebniszunächse, wohingegen die neuen, innovativen Geschäftsaktivitäten insgesamt stark unter dem Vorjahresergebnis blieben.

Das **Equity-Beteiligungsergebnis** des Segments Logistik belief sich im Berichtszeitraum auf 5,7 Mio. € und lag damit 27,5 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 4,4 Mio. €).

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2025	2024	Veränderung
Umsatzerlöse	46,3	46,1	0,5 %
EBITDA	25,6	25,6	- 0,1 %
EBITDA-Marge in %	55,2	55,6	- 0,4 PP
EBIT	15,4	16,1	- 4,4 %
EBIT-Marge in %	33,2	34,9	- 1,7 PP

Der Hamburger Markt für Büroflächen hat laut des aktuellen Marktberichts von Grossmann & Berger im vierten Quartal 2025 deutlich an Dynamik verloren. So sank der Flächenumsatz per Dezember mit rund 410.000 m² um 3,5 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mit rund 425.000 m². Die Leerstandsquote stieg gegenüber dem Vorjahr um 1,5 Prozentpunkte auf 6,7 %.

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal verzeichneten auch im Geschäftsjahr 2025 eine stabile Entwicklung bei annähernder Vollvermietung in beiden Quartieren.

Die **Umsatzerlöse** stiegen im Berichtszeitraum geringfügig um 0,5 % auf 46,3 Mio. € (im Vorjahr: 46,1 Mio. €). Bei einem leicht rückläufigen Erlösniveau im Fischmarktareal resultierte der Anstieg aus erfolgreichen Anschluss- bzw. Neuvermietungen in der Speicherstadt.

Das kumulierte **Betriebsergebnis (EBIT)** sank im Berichtszeitraum leicht um 4,4 % auf 15,4 Mio. € (im Vorjahr: 16,1 Mio. €). Grund hierfür waren hohe Einmalaufwendungen für nichtoperative Leistungen im dritten Quartal, die durch die gestiegenen Mieterlöse und geringeren Instandhaltungskosten nicht kompensiert werden konnten.

Nachtragsbericht

Am 5. Januar 2026 hat die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE (PoH) mitgeteilt, dass sie mehr als 95 % der Aktien der HHLA hält und die Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre der HHLA auf die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung anstrebt (sog. aktienrechtlicher Squeeze-out nach § 327a AktG). Der aktienrechtliche Squeeze-out wird mit zustimmendem Hauptversammlungsbeschluss und Eintragung im Handelsregister wirksam.

Weitere nennenswerte Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag am 31. Dezember 2025 nicht ein.

Erläuterungen zur HHLA AG auf Basis HGB

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

Gesellschaft im Überblick

Struktur und Geschäftstätigkeit

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist ein führender europäischer Hafen- und Logistikkonzern. Die HHLA AG ist die Muttergesellschaft des HHLA-Konzerns und steuert den Konzern als strategische Management-Holding. Das operative Geschäft wird von 37 inländischen und 37 ausländischen Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrieben. Im Geschäftsjahr 2025 erweiterte die HHLA ihren Konsolidierungskreis zum Ausbau und zur Optimierung ihres Intermodalgeschäfts sowie zur Ausweitung logistiknaher Infrastruktur- und Digitalangebote. 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 2025 insgesamt 1.001 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (im Vorjahr: 981). Davon waren 159 Lohnempfänger (im Vorjahr: 172), 757 Gehaltsempfänger (im Vorjahr: 738) sowie 85 Auszubildende (im Vorjahr: 71). Von den 1.001 Beschäftigten wurden im Berichtsjahr 270 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. €	2025	2024	Veränderung
Umsatzerlöse	164,2	143,5	14,4 %
Sonstige Erträge und Aufwendungen	- 233,8	- 175,3	- 33,4 %
Betriebsergebnis	- 69,6	- 31,8	neg.
Finanzergebnis	8,8	18,5	- 52,4 %
Beteiligungsergebnis	71,9	59,6	20,6 %
Ertragsteuern	- 53,4	7,7	neg.
Jahresfehlbetrag / Jahresüberschuss	- 42,3	54,0	neg.

Die **Umsatzerlöse** der HHLA AG resultierten im Wesentlichen aus der Weiterbelastung von Personalkosten für entsandtes Personal der Holding an die ausgegliederten Unternehmensbereiche in den Segmenten Container und Logistik sowie aus der Verrechnung administrativer Dienstleistungen und Leistungen für IT-Systeme, die in der HHLA AG gebündelt sind. Im Berichtsjahr betrugen die Umsatzerlöse 164,2 Mio. € (im Vorjahr: 143,5 Mio. €). Der Anstieg um 20,7 Mio. € resultierte im Wesentlichen aus Dienstleistungsverrechnungen mit Tochtergesellschaften der HHLA AG sowie aus Kompensationserstattungen gemäß der trilateralen Vereinbarung für die Übergabe einer Halle. [Konzernanhang, Tz. 48](#)

Die **sonstigen Erträge und Aufwendungen** belasteten das Ergebnis im Vorjahresvergleich um zusätzlich 58,5 Mio. €. Dies resultierte im Wesentlichen aus erhöhten Personalaufwendungen, Wertberichtigungen auf Finanzanlagevermögen sowie im Vergleich zum Vorjahr geringeren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen.

Das Finanzergebnis wird im Wesentlichen durch die zum Jahresende des Vorjahres aufgenommenen Schuldscheindarlehen belastet.

Die erfolgswirksam vereinnahmten Jahresüberschüsse aus den Tochtergesellschaften und Beteiligungen der HHLA AG haben sich im Vorjahresvergleich um 12,3 Mio. € auf 71,9 Mio. € erhöht (im Vorjahr: 59,6 Mio. €).

Die ausgewiesenen Ertragsteuern resultieren im Wesentlichen aus der Wertberichtigung aktivierter latenter Steuern auf steuerliche Verlustvträge aus früheren Geschäftsjahren. Von ihrer Verwertung ist auf Basis der Ertragsaussichten für den Prognosezeitraum, die vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung zurückgenommen wurden, nicht mehr auszugehen.

Das Jahresergebnis ist als Ausschüttungsbemessungsgrundlage die wesentliche Steuerungsgröße für die HHLA AG und betrug im Berichtsjahr - 42,3 Mio. € (im Vorjahr: 54,0 Mio. €). Davon entfallen auf die A-Sparte - 50,6 Mio. € (im Vorjahr: 44,6 Mio. €) und auf die S-Sparte 8,3 Mio. € (im Vorjahr: 9,4 Mio. €).

Das von der Prognose abweichende Jahresergebnis begründet sich im Wesentlichen durch vorgenannte Wertberichtigungen auf Finanzanlagevermögen sowie aus der Auflösung aktiver latenter Steuern auf steuerliche Verlustvträge.

Soll-Ist-Vergleich

in Mio. €	Ist 2025	Ist 2024	Prognose 2025
Jahresfehlbetrag / Jahresüberschuss	- 42,3	54,0	starker Anstieg

Vermögenslage

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	33,3	35,8
Finanzanlagen	1.390,5	1.337,5
Sonstige Aktiva	261,4	378,9
Bilanzsumme	1.685,2	1.752,2
Passiva		
Eigenkapital	536,2	589,8
Rückstellungen für Pensionen	300,7	310,2
Sonstige Passiva	848,3	852,2
Bilanzsumme	1.685,2	1.752,2
Eigenkapitalquote in %	31,8	33,7
Anlagenintensität in %	2,0	2,0

Die Restbuchwerte der **immateriellen Vermögensgegenstände** und des **Sachanlagevermögens** betrugen zum Bilanzstichtag 33,3 Mio. € (im Vorjahr: 35,8 Mio. €). Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen beliefen sich im Berichtsjahr auf 5,3 Mio. € (im Vorjahr: 4,7 Mio. €). Der Investitionsschwerpunkt lag dabei auf dem Ausbau der IT-Landschaft.

Das **Finanzanlagevermögen** erhöhte sich im Wesentlichen infolge der Begebung von Ausleihungen um insgesamt 53,0 Mio. € auf 1.390,5 Mio. €.

Das **Eigenkapital** hat sich gegenüber dem Jahresende 2024 um 53,6 Mio. € reduziert. Der Rückgang wird durch den Jahresfehlbetrag in Höhe von 42,3 Mio. € sowie die Ausschüttung der Bardividende in Höhe von 11,3 Mio. € bestimmt.

Entwicklung der Pensionsrückstellungen

in Mio. €	2025	2024
Bilanzwert am 01.01.	310,2	323,3
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand	9,1	5,5
Rentenzahlungen	- 18,9	- 18,6
Bilanzwert am 31.12.	300,7	310,2

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 2,06 % (im Vorjahr: 1,90 %) 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 300,7 Mio. € (im Vorjahr: 310,2 Mio. €).

Finanzlage

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 38,6 Mio. € (im Vorjahr: 4,3 Mio. €). Dieser stieg im Wesentlichen aufgrund einer im Vergleich zum Vorjahr deutlichen Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und war darüber hinaus durch das Betriebsergebnis und vereinnahmte Beteiligungsergebnisse geprägt. Wie im Vorjahr ist der Cashflow aus Investitionstätigkeit im Wesentlichen aufgrund von Umwidmungen von Cash-Pool-Verträgen in mittelfristige Ausleihungen erhöht.

Der Finanzmittelfonds setzte sich im Rahmen bestehender Cash-Pool-Verträge aus Salden gegenüber Tochtergesellschaften in Höhe von - 5,3 Mio. € (im Vorjahr: - 60,8 Mio. €), liquiden Mitteln in Form von Bankguthaben in Höhe von 62,6 Mio. € (im Vorjahr: 148,2 Mio. €), davon kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten in Höhe von 0,0 Mio. € (im Vorjahr: 20,0 Mio. €), sowie Clearing-Forderungen gegenüber der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV), Hamburg, in Höhe von 15,5 Mio. € (im Vorjahr: 54,8 Mio. €) zusammen. Die HHLA AG ist mit der S-Sparte in das Cash-Clearing-System der HGV einbezogen.

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2025	2024
Finanzmittelfonds am 01.01.	142,2	370,2
Cashflow aus laufender Tätigkeit	38,6	4,3
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 87,7	- 420,5
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 20,3	188,2
Finanzmittelfonds am 31.12.	72,8	142,2
davon ggü. Tochtergesellschaften	- 5,3	- 60,8
davon liquide Mittel	78,1	203,0

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 2026

Auf Basis der im Prognosebericht des Konzerns erwarteten Ertragslage des HHLA-Konzerns und der vorherigen Ausführungen geht die HHLA AG wieder von einem deutlich positiven Jahresergebnis 2026 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 2026

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. [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 Konzerneigenkapital¹ (Tragfähigkeit)

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

¹ Stand: Planung

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

Aufbauend auf der Risikoidentifizierung und der Risikobewertung werden **Steuerungsmaßnahmen** definiert, die die Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder Schadenshöhe zielgerichtet reduzieren sollen. Hierdurch wird zwischen Bruttoisiko (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen) und Nettoisiko (unter Berücksichtigung von Maßnahmen) unterschieden. Aufbauend auf den Vorgaben gemäß FISG (Gesetz zur Stärkung der Finanzmarktintegrität) bezüglich der Angemessenheit und Wirksamkeit von Risikomanagementsystemen findet eine systematische Wirksamkeitsprüfung risikosteuernder Maßnahmen statt. Mittels einer **systematischen Risikoaggregation** unter Berücksichtigung von etwaigen Wechselwirkungen mit risikoverstärkenden oder -ausschließenden Effekten werden 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 der HHLA inklusive der Tochtergesellschaften und deren Standorte hinsichtlich ihrer Relevanz, potenziellen Schadenshöhe bezüglich Vermögenswerten und Eintrittswahrscheinlichkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette bewertet. Der Risikobewertung werden aktuelle Klimadaten auf Basis der sozioökonomischen Entwicklungspfade SSP1-2.6, SSP2-4.5, SSP3-7.0 und SSP5-8.5 für den Zeitraum bis 2050 zugrunde gelegt. Damit berücksichtigt die HHLA in ihrer Klimarisikoanalyse sowohl ein hohes als auch ein niedriges Emissionsszenario. Für wesentliche Klimarisiken erfolgt eine kurz-, mittel- und

langfristige Bewertung, zudem 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 von 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 von Chancen ableitet. Dabei werden sowohl gesamtwirtschaftliche und 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 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.

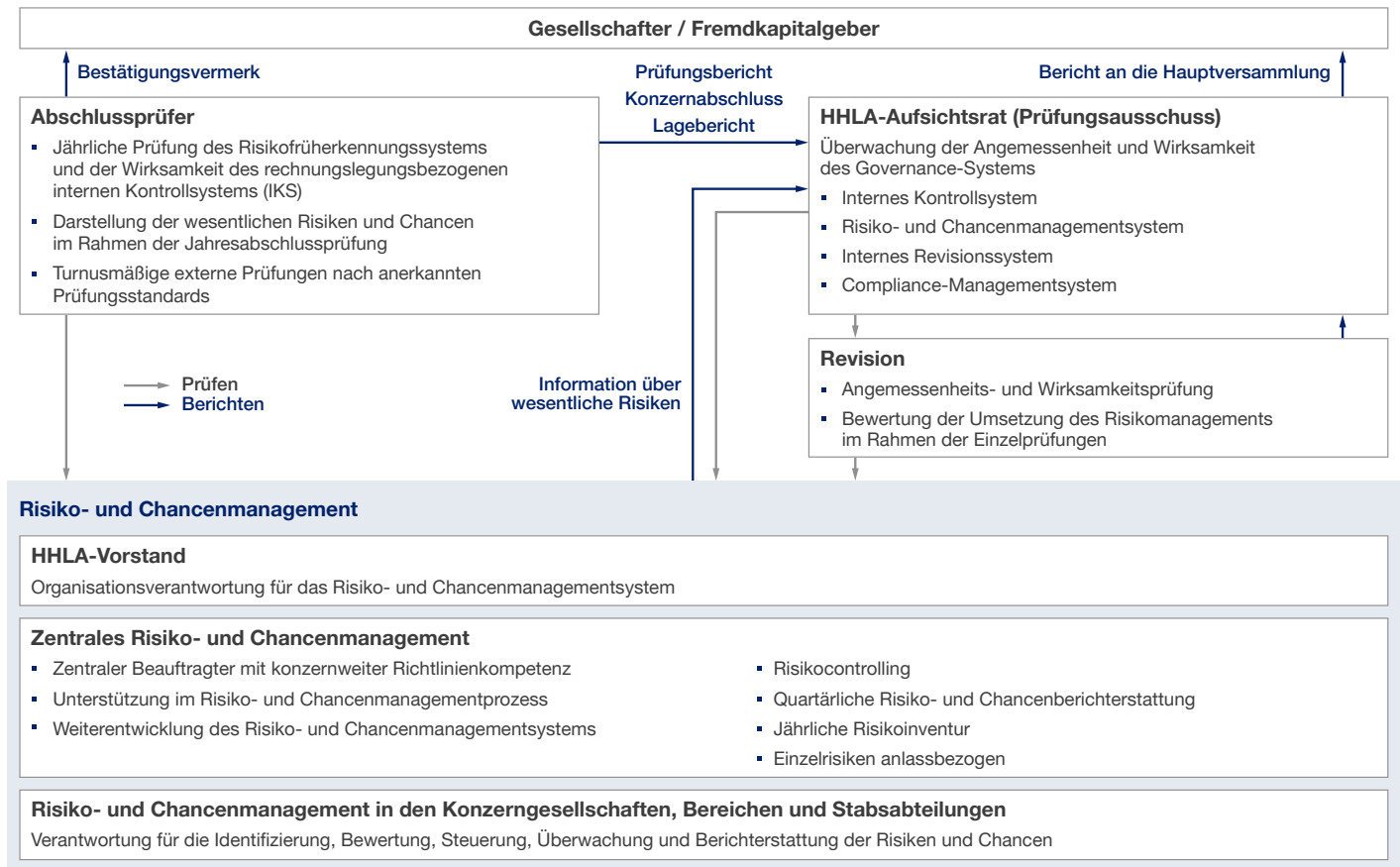
Prüfung und Überwachung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems

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 externe Überprüfung des Risikomanagementsystems nach anerkannten Prüfungsstandards. 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 hinsicht-

lich 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.

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 zur 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. Die Angemessenheit und die Wirksamkeit des IKS werden zudem durch regelmäßige externe Prüfungen der einzelnen Elemente nach anerkannten Standards bestätigt. 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 geopolitischen Spannungen und die Entwicklung des Markt- und Wettbewerbsumfelds. Die Entwicklung dieser Faktoren wird genau beobachtet. Beeinflussbare Kosten sowie die Investitionen werden – soweit skalierbar – flexibel an die absehbare Entwicklung angepasst. Darüber hinaus sind operationelle Risiken, angesichts der externen Bedrohungslage vor allem 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	→
Finanzielle Risiken	mittel	unwahrscheinlich	→
Operationelle 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.

Die geopolitischen Spannungen wie der Krieg in der Ukraine, die Nahostkonflikte und die protektionistischen Entwicklungen beeinflussen unverändert die Geschäftsaktivitäten in der Ukraine und die von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung betroffenen 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 3,3 % für 2025 und für 2026. Aufgrund der anhaltenden weltweiten politischen und wirtschaftlichen Spannungen steht diese Einschätzung jedoch weiterhin unter Unsicherheiten.

Für China, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, liegt die Wachstumsprognose für 2025 bei 5,0 % und damit über dem weltweiten Durchschnitt. Für 2026 wird ein Wirtschaftswachstum von 4,5 % und für 2027 von 4,0 % prognostiziert. Die schwächeren Aussichten für 2026 und 2027 werden vor allem durch das Auslaufen von Vorzieheffekten im Rahmen des Handelskonflikts mit den USA, Preiskämpfe in Schlüsselbranchen sowie die anhaltende Schwäche des Immobiliensektors und ein geringes Konsumwachstum begründet. Geldpolitische Maßnahmen könnten das Wirtschaftswachstum wieder verstärken.

Der IWF erwartet für Deutschland für das Jahr 2025 ein schwaches Wirtschaftswachstum von 0,2 %. Für 2026 wird ein leichter Anstieg mit einem Zuwachs von 1,1 % 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 stärkeres Wirtschaftswachstum für 2025 ff. als vorher eingeschätzt.

Das Marktforschungsinstitut Drewry prognostiziert ein Wachstum des Weltcontainerumschlags von 5,5 % für 2025, erwartet für 2026 jedoch eine geringere Wachstumsrate von 1,8 %. 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 volatile Zollpolitik der USA führt zu internationalen Handelskonflikten. Exportmengen in die USA können sich entsprechend verringern. Die künftige Ausgestaltung der Zollrestriktionen unterliegt unverändert 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 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 stellen weiterhin Risiken im mittleren Bereich dar.

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** und 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. 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. Zudem trägt die langjährig bestehende Minderheitsbeteiligung der Hapag-Lloyd am CTA mit 25,1 % zu einer Stabilisierung des Umschlagsaufkommens bei. Diese Beteiligungen sorgen für eine anteilige Übertragung von Marktrisiken an die Anteilseigner der Minderheitsbeteiligungen.

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 Beschaffungspreisisiken 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 unverändert unwesentlich sind.

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. Politische Entscheidungen oder auch Veränderungen im Bundeshaushalt haben einen wesentlichen Einfluss auf Trassenpreise sowie auf Förderungen. Das Risiko erhöhter Traktions-/Trassenkosten ist daher für die HHLA grundsätzlich von Relevanz, liegt jedoch weiterhin im unbedeutenden 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 wird. Ein Risikoeintritt würde eine potenzielle Schadenshöhe im mittleren Bereich verursachen.

Streikrisiken

Konflikte bei Tarifverhandlungen oder im Zusammenhang mit Transformationsprozessen können zu Unterbrechungen oder Verzögerungen im Betriebsablauf mit den entsprechenden Ergebnisauswirkungen vor allem im Container- und Intermodalsegment führen. Aufgrund bestehender Tarifabschlüsse stellen Streikrisiken im Gegensatz zum Vorjahr derzeit kein

wesentliches Risiko dar. Sie werden jedoch regelmäßig neu bewertet und können mittelfristig nicht ausgeschlossen werden. Im Falle von externen Streiks im Intermodalsegment stellen Kommunikation mit Kunden und Flexibilität im Routing wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der potenziellen Schadenshöhen dar. Etwaigen internen Arbeitskampfmaßnahmen wird mit umfangreicher Kommunikation und einer intensiven Einbindung des Betriebsrats begegnet.

Klimarisiken

Die 2022 erstmals durchgeführte Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung nach Vorgaben der EU-Taxonomie wurde 2025 erneut überprüft. Die Ergebnisse zeigen unverändert, dass sich die bereits als wesentlich identifizierten Klimarisiken Hochwasser und Erdrutsche 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 Sachschadensrisiken über Versicherungen in angemessenem Umfang abgedeckt.

Extremwetterereignisse

Im Zuge des Klimawandels ist auch in Europa ein Anstieg von Extremwetterereignissen zu beobachten. Insbesondere starkregenbedingte 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 Bahnkranautomatisierung 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 sich an zukunftssträchtigen Start-ups beteiligt, 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.

Durch die innovative Weiterentwicklung des Kerngeschäfts und die Erschließung neuer Wachstumstreiber können sich zukünftig zusätzliche Chancen zur Effizienzsteigerung und zu entsprechender Wertschöpfung ergeben. Gleichzeitig sind sie mit gewissen Anlaufkosten und einem unternehmerischen Risiko verbunden, das sorgfältig zu prüfen und den Chancen entsprechend auszutarieren ist. [Weiterentwicklung und 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 steigen die Risiken in Bezug auf die Werthaltigkeit bei Softwareprojekten aufgrund zunehmender Projektumfänge. Zudem könnten sich Start-up-Entwicklungen nicht als marktfähig erweisen und notwendige Kapitalmaßnahmen erfolglos bleiben. Die HHLA überprüft regelmäßig die Werthaltigkeit der Vermögenswerte und führt, wo erforderlich, Anpassungen durch. Die Implementierung spezifischer Steuerungsmaßnahmen soll die Risiken, wo anwendbar, reduzieren. 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 sinkende Frachtraten und die volatile Entwicklung der Bunkerkosten sowie unvorhergesehene Ereignisse durch geopolitische Entwicklungen und deren Auswirkungen auf die Schifffahrtsrouten und -mengen, derzeit vor allem in Form der nur eingeschränkten Nutzbarkeit des Suezkanals und der Zollpolitik der USA. Drewry prognostiziert daher für 2026 erstmals wieder eine insgesamt negative Ergebnisentwicklung in der Reederbranche. Entsprechend bestehen unverändert Risiken einer Kundeninsolvenz mit den Folgen eines Umschlag- und Forderungsverlusts im Segment Container. Risikoeintritte liegen jedoch angesichts der positiven

Ergebnisentwicklungen der vergangenen Jahre 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

Das Risiko einer zinssenkungsinduzierten Erhöhung der Pensionsrückstellungen liegt unter Vorjahresniveau, da sich der für die Pensionsverpflichtungen relevante Referenzzinssatz 2025 schrittweise erhöht hat. 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). 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 derzeit im Bereich einer unbedeutenden Schadenshöhe.

Infrastruktur

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. 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. Defizite bei infrastrukturellen Rahmenbedingungen wie die derzeit weiterhin bestehenden Restriktionen für die Schifffbarkeit 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 sind Bahninfrastrukturrisiken aufgrund der Baustellensituation im Schienennetz von bzw. nach Hamburg weiterhin bedeutsam. Angesichts des starken Anstiegs der Baustellen und der hiermit einhergehenden Restriktionen liegen etwaige Risikoeintritte im möglichen Bereich, während sie im Vorjahr noch als unwahrscheinlich eingeschätzt wurden. Die Flexibilität durch eigenes rollendes

Material und Maßnahmen zur Kundenbindung tragen zur Risikoreduzierung bei. Für die HHLA langfristig besonders wichtige Projekte sind der künftige Ersatz der Köhlbrandbrücke, der geplante 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 neben Richt- und Leitlinien, dem Vier-Augen-Prinzip, prozessimmanenten Kontrollen und der Durchführung von Stichproben im Rahmen des Compliance-Management-Systems u. a. 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. Auf dem digitalen Hinweisgeberportal 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 z. B. 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. 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 %	2026	Trend vs. 2025
Welt	3,3	→
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	1,8	↗
USA	2,4	↗
Euroraum	1,3	↘
Deutschland	1,1	↗
Italien	0,7	↗
Aufstrebende Volkswirtschaften (Schwellen- und Entwicklungsländer)	4,2	↘
Aufstrebende asiatische Volkswirtschaften	5,0	↘
China	4,5	↘
Aufstrebende europäische Volkswirtschaften (Mittel- und Osteuropa)	2,3	↗
Russland	0,8	↗
Welthandel	2,6	↘

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF); Januar 2025

Die **Weltwirtschaft** dürfte im Jahr 2026 trotz gegenläufiger Einflüsse weitgehend stabil bleiben. Belastungen durch veränderte handelspolitische Rahmenbedingungen werden durch eine weiterhin hohe Investitionstätigkeit kompensiert. Besonders die stark zunehmenden Ausgaben für technologiebezogene Investitionen – einschließlich Anwendungen der Künstlichen Intelligenz (KI) – stützen die globale wirtschaftliche Aktivität. Dieser Effekt zeigt sich insbesondere in Nordamerika und Asien. Ergänzend wirken fiskal- und geldpolitische

Maßnahmen, ein anhaltend günstiges Finanzierungsumfeld sowie die hohe Anpassungsfähigkeit des privaten Sektors stabilisierend.

Gleichzeitig überwiegen die Abwärtsrisiken für den weiteren Ausblick. Eine Neubewertung der erwarteten Produktivitätsgewinne aus KI-Technologien könnte die Investitionstätigkeit dämpfen und Korrekturen an den Finanzmärkten auslösen, die über KI-bezogene Unternehmen hinaus auf andere Marktsegmente übergreifen könnten. Auch geopolitische Spannungen und handelspolitische Konflikte könnten kurzfristig eskalieren und die Unsicherheit im internationalen Umfeld erhöhen. Trotz dieser Risiken geht der Internationale Währungsfonds von einem globalen Wirtschaftswachstum von 3,3 % aus. Dies entspricht einer leichten Aufwärtsrevision um 0,2 Prozentpunkte gegenüber der vorherigen Prognose.

Für den **Welthandel** rechnen die IWF-Ökonomen im Prognosezeitraum mit einem Wachstum von 2,6 %. Die erwartete Abschwächung der Dynamik ist vor allem durch Vorzieheffekte sowie Anpassungen der Handelsströme an neue handelspolitische Rahmenbedingungen begründet. Mittelfristig dürfte der Einsatz expansiver fiskalpolitischer Maßnahmen in Volkswirtschaften mit Leistungsbilanzüberschüssen zu einer Verringerung globaler Ungleichgewichte beitragen. Gleichzeitig wird der technologiegetriebene Investitionsschub voraussichtlich weiterhin Kapitalströme in die Vereinigten Staaten lenken.

Die konjunkturelle Dynamik in den **fortgeschrittenen Volkswirtschaften** wird sich 2026 voraussichtlich gegenüber dem Vorjahr leicht beschleunigen. Ausschlaggebend hierfür ist insbesondere ein verbesserter Ausblick für die USA, für die der IWF seine Prognose gegenüber Oktober 2025 um 0,3 Prozentpunkte angehoben hat. Für die **Schwellen- und Entwicklungsländer** wird hingegen insgesamt ein geringeres Wachstum als 2025 erwartet, auch wenn der Internationale Währungsfonds seine Einschätzung gegenüber der Oktoberprognose 2025 um 0,2 Prozentpunkte nach oben angepasst hat.

Für die für die HHLA besonders relevanten Regionen ergibt sich ein uneinheitliches Bild. In **China** dürfte sich die Wachstumsdynamik weiter abschwächen. Gleichwohl wurde der Ausblick um 0,3 Prozentpunkte auf eine erwartete Wachstumsrate von 4,5 % erhöht. Hintergrund sind die niedrigeren effektiven US-Zollsätze auf chinesische Waren infolge der im November 2025 vereinbarten einjährigen Waffenruhe im Handelskonflikt China/USA sowie die angekündigten chinesischen Konjunkturmaßnahmen, deren Umsetzung über zwei Jahre angenommen wird.

Für **Russland** erwartet der IWF im Prognosezeitraum eine Stabilisierung der wirtschaftlichen Entwicklung. Das Wachstum bleibt jedoch voraussichtlich sehr niedrig, da Krieg, Sanktionen und eingeschränkter Technologietransfer die Produktivität dauerhaft belasten. Angesichts der hohen Inflation haben Regierung und Zentralbank ihre Geld- und Fiskalpolitik spürbar gestrafft, was die Nachfrage dämpft. Der Ausblick wurde gegenüber Oktober 2025 um 0,2 % nach unten angepasst. Nach einem Wachstum von 0,6 % im Jahr 2025 wird für 2026 ein Zuwachs von 0,8 % prognostiziert.

Die Aussichten für die **Ukraine** bleiben aufgrund des anhaltenden Krieges mit besonders hoher Unsicherheit verbunden. In seiner Oktoberprognose 2025 rechnet der IWF mit einem Wachstum der Wirtschaftsleistung um 4,5 %.

In den aufstrebenden Ländern **Mittel- und Osteuropas** dürfte sich das Wachstum leicht beschleunigen. Die Region wird laut Expertenschätzungen 2026 eine Zuwachsrate von 2,3 % erreichen, nachdem sie im Vorjahr ein Wachstum von 2,0 % erzielt hatte.

Im **Euroraum** dürfte sich die Konjunktur im Prognosezeitraum stabilisieren. Die Wirkungen der geplanten Erhöhung der Verteidigungsausgaben werden voraussichtlich erst in den folgenden Jahren sichtbar, da die Zielniveaus schrittweise bis 2035 erreicht werden sollen. Im Vergleich zu anderen Regionen profitiert der Euroraum zudem weniger von dem jüngsten technologiegetriebenen Investitionsschub. Nachwirkende Effekte des anhaltenden Anstiegs der Energiepreise seit der russischen Invasion in die Ukraine werden die Industrie zudem weiterhin belasten. Der IWF hat seinen Ausblick für die Währungsunion leicht um 0,1 Prozentpunkte erhöht. Für 2026 wird ein Wachstum der gesamtwirtschaftlichen Aktivitäten von 1,3 % erwartet. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) von **Estland** wird laut den jüngsten Schätzungen des IWF aus Oktober 2025 um 1,5 % steigen, während die Wirtschaftsleistung von **Italien** um 0,7 % zulegen soll.

Für **Deutschland** wird für 2026 ein stärkeres Wachstum als bislang angenommen prognostiziert. Maßgeblich hierfür sind umfangreiche staatliche Ausgabenprogramme, die kurzfristig stützen und die belastenden Effekte neuer US-Zölle weitgehend ausgleichen dürften. Zudem könnten verzögerte Wirkungen der geldpolitischen Lockerung sowohl den privaten Konsum als auch unternehmensbezogene Ausgaben unterstützen. Vor diesem Hintergrund erwartet der IWF ein Wachstum der deutschen Wirtschaftsleistung von 1,1 %, nachdem der IWF im Oktober 2025 noch einen Zuwachs von 0,9 % prognostiziert hatte. Damit dürfte Deutschland stärker wachsen als andere G7-Länder und nicht mehr das Schlusslicht unter den großen Industrienationen bilden.

Ausblick auf das Branchenumfeld

Der weltweite Containerverkehr zeigte im vergangenen Jahr trotz anhaltender geopolitischer und wirtschaftlicher Unsicherheiten eine bemerkenswerte Stabilität. Diese grundsätzliche Robustheit wurde durch die Entschärfung einzelner Zollkonflikte zusätzlich gestärkt. Die Aussetzung gegenseitiger Hafengebühren zwischen China und den Vereinigten Staaten hat die Erwartungen im internationalen Handel weiter aufgehellert. Vor diesem Hintergrund hat das Marktforschungsinstitut Drewry seine Prognose für den Weltcontainerumschlag angehoben und rechnet nun mit einem Anstieg um 1,8 %. Im Vergleich zum überraschend starken Wachstum von 5,5 % im Vorjahr wird sich die Dynamik damit im Prognosezeitraum abschwächen. Zugleich bleibt der Gesamtrisikoausblick angesichts der geopolitischen und makroökonomischen Unsicherheiten weiterhin eher verhalten.

Für das wichtigste Fahrtgebiet des Hamburger Hafens, China, erwartet Drewry im Jahr 2026 ein langsames Umschlagwachstum von 1,9 %. Der Containerverkehr zwischen China und den Vereinigten Staaten dürfte weiter zurückgehen. Zudem stellt sich die Frage, wie lange China überschüssige Industriegüter in andere Märkte ausführen kann, ohne dass dies zu steigenden Lagerbeständen führt oder Gegenreaktionen wichtiger Handelspartner auslöst.

Die Aussichten für die europäischen Häfen deuten auf ein robustes, wenn auch schwächeres Wachstum als im Jahr 2025 hin. Für das Fahrtgebiet Europa wird ein Anstieg des Umschlags um 3,0 % erwartet. In den nordwesteuropäischen Häfen dürfte sich die Entwicklung mit einem prognostizierten Wachstum von 1,6 % unterdurchschnittlich gestalten. Auch für das Östliche Mittelmeer, das Schwarze Meer sowie für Skandinavien und den baltischen Raum geht Drewry von einer nachlassenden Dynamik aus.

Das Rote Meer bleibt ein entscheidender Einflussfaktor für die globalen Lieferketten, insbesondere für die zentralen Ost-West-Verbindungen zwischen Asien und Europa sowie zwischen dem Nahen Osten, Südasien und Europa. Die Entscheidung der Containerreedereien, ob und in welchem Tempo sie wieder durch das Rote Meer fahren, gilt laut Drewry als einer der maßgeblichen Faktoren für die Entwicklung des globalen Schifffahrtsmarkts im Jahr 2026. Selbst eine geordnete und schrittweise Wiederaufnahme der Transitverkehre könnte zu einem deutlichen Anstieg der eintreffenden Containermengen führen und damit das Risiko von Hafenüberlastungen in Europa erhöhen.

Erwarteter Containerumschlag nach Fahrtgebieten

Wachstumserwartung in %	2026	Trend vs. 2025
Welt	1,8	↘
Asien insgesamt	1,8	↘
China	1,9	↘
Europa insgesamt	3,0	↘
Nordwesteuropa	1,6	↘
Skandinavien und baltischer Raum	5,6	↘
Westliches Mittelmeer	4,7	↗
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	3,2	↘

Quelle: Drewry Maritime Research, Dezember 2025

In Bezug auf die globale Containerschiffsflotte wird die kurze Auftragsflaute des Jahres 2023, in dem lediglich 1,6 Mio. TEU an Neubauten bestellt wurden, zu geringeren Auslieferungen im Jahr 2026 führen. In Verbindung mit einer angenommenen Zunahme der Verschrottung dürfte sich das Flottenwachstum dadurch vorübergehend auf rund 3 % verlangsamen. Unter gewöhnlichen Marktbedingungen wäre diese Entwicklung positiv zu bewerten. Angesichts der erwarteten Wiederaufnahme der Transithfahrten durch den Suezkanal verkürzen sich jedoch die Reisedauern, wodurch die effektiv verfügbare Kapazität im Markt steigen wird. Die dadurch entstehende Verschlechterung des globalen Gleichgewichts von Angebot und Nachfrage dürfte nach Einschätzung des Marktforschungsinstituts Drewry den Druck auf die Frachtraten im Prognosezeitraum erhöhen und die durchschnittliche Rentabilität der Reeder schmälern. Für die Branche wird daher für das Jahr 2026 ein kumulierter operativer Gewinn von etwa 1 Mrd. US-Dollar erwartet, nachdem er im Jahr 2025 voraussichtlich bei 32 Mrd. US-Dollar liegen wird.

Erwarteter Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

Wachstumserwartung in %	2026	Trend vs. 2025
Transportaufkommen	1,0	↗
Straßenverkehr	1,2	↗
Eisenbahnverkehr	0,3	↗
Kombinierter Verkehr (Straße-Schiene)	2,6	↗
Transportleistung	1,1	↗
Straßenverkehr	1,3	↗
Eisenbahnverkehr	1,1	↗
Kombinierter Verkehr (Straße-Schiene)	3,2	↗

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr (Bundesministerium für Digitales und Verkehr); Sommer 2025

Die jüngste Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr in Deutschland, die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr auf der Grundlage der Daten vom August 2025 herausgegeben wurde, sieht aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven für das Jahr 2026 eine leichte Erholung des gesamten deutschen Güterverkehrs. Das Transportaufkommen soll gegenüber dem Vorjahresniveau um 1,0 % zulegen. In der Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – wird ein Anstieg in Höhe von 1,1 % erwartet. Mit Blick auf die einzelnen Verkehrsträger wird für den Straßengüterverkehr für 2026 im Transportaufkommen ein Zuwachs von 1,2 % und in der Transportleistung ein Anstieg von 1,3 % prognostiziert. Das Güteraufkommen auf der Schiene wird sich hingegen langsamer entwickeln. Das Transportaufkommen im Eisenbahnverkehr wird im Prognosezeitraum um 0,3 % ansteigen, die Transportleistung um 1,1 %. Gleichzeitig wird der kombinierte Verkehr auf der Schiene im laufenden Jahr voraussichtlich weiter kräftig zulegen. Das Aufkommen wird um 2,6 % und die Leistung um 3,2 % zunehmen.

Die jüngste Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr in Deutschland, die das Bundesministerium für Digitales und Verkehr auf Basis der Daten vom August 2025 veröffentlicht hat, sieht aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven für das Jahr 2026 eine leichte Erholung im deutschen Güterverkehr. Das Transportaufkommen soll im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 % steigen. Für die Transportleistung, also das Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung, wird ein Anstieg um 1,1 % erwartet.

Mit Blick auf die einzelnen Verkehrsträger wird für den Straßengüterverkehr im Jahr 2026 ein Zuwachs des Transportaufkommens um 1,2 % prognostiziert; die Transportleistung soll um 1,3 % zulegen. Der Schienengüterverkehr wird sich voraussichtlich langsamer entwickeln. Hier wird für das Transportaufkommen ein Anstieg um 0,3 % erwartet, während die Transportleistung um 1,1 % wachsen soll. Gleichzeitig dürfte der kombinierte Verkehr auf der Schiene im laufenden Jahr weiter deutlich zulegen. Für das Aufkommen wird ein Plus von 2,6 % erwartet, für die Leistung ein Anstieg um 3,2 %.

Erwartete Konzernentwicklung

Vergleich zur Vorjahresprognose

Die im Geschäftsbericht 2024 gegebene Prognose für das Jahr 2025 wurde im Laufe des Geschäftsjahres zunächst konkretisiert und später angepasst.

Auf Basis der Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2025 konkretisierte der Vorstand im Rahmen der Halbjahresberichterstattung seine Einschätzung zur erwarteten EBIT-Entwicklung 2025 und senkte das obere Ende der Bandbreite sowohl auf Konzernebene als auch für den Teilkonzern Hafenlogistik. Auf Konzernebene wurde fortan ein EBIT in einer Bandbreite von 195 bis 215 Mio. € erwartet (zuvor: 195 bis 235 Mio. €); für den Teilkonzern Hafenlogistik lag die erwartete EBIT-Spanne bei 180 bis 200 Mio. € (zuvor: 180 bis 220 Mio. €). Alle übrigen im Geschäftsbericht 2024 enthaltenen Angaben zum erwarteten Geschäftsverlauf 2025 behielten weiterhin ihre Gültigkeit.

Im zweiten Halbjahr führten zunehmende weltwirtschaftliche Unsicherheiten, insbesondere infolge der US-Handelspolitik, sowie anhaltende Störungen der globalen Lieferketten bei zugleich weitreichenden Umbaumaßnahmen zur Automatisierung der Hamburger Anlagen zu einer Abschwächung der bis dahin positiven Entwicklung. Vor diesem Hintergrund passte der Vorstand die Jahresprognose im Rahmen einer Kapitalmarktmitteilung vom 27. Oktober 2025 an und rechnete fortan mit weniger starken Mengen- und Ergebniszuwächsen. Für den Teilkonzern Hafenlogistik wurde beim Containerumschlag nunmehr ein deutlicher Anstieg gegenüber dem Vorjahr erwartet (zuvor: starker Anstieg), während für den Containertransport weiterhin von einem starken Anstieg ausgegangen wurde. Die Erwartung für die Umsatzerlöse blieb unverändert bei einem starken Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Die EBIT-Erwartung für den Teilkonzern Hafenlogistik wurde auf eine Bandbreite von 145 bis 160 Mio. € angepasst (zuvor: 180 bis 200 Mio. €); auf Konzernebene wurde das EBIT fortan in einer Bandbreite von 160 bis 175 Mio. € erwartet (zuvor: 195 bis 215 Mio. €). Für den Teilkonzern Immobilien wurden die Erwartungen unverändert beibehalten (leichter Umsatzanstieg sowie starker EBIT-Rückgang). Darüber hinaus ergaben sich keine weiteren Änderungen an den im Geschäftsbericht 2024 dargestellten Erwartungen. [Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf](#)

Vor dem Hintergrund der anhaltend volatilen geopolitischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, deren Entwicklung sich über mehrere Jahre nicht verlässlich prognostizieren lässt, setzte der Vorstand zudem die Festlegung auf eine Mehrjahresprognose bis auf Weiteres aus.

Erwartete Ertragslage

Hinweis: Angesichts der anhaltenden geopolitischen Spannungen und der damit verbundenen Unsicherheiten über die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung sowie mögliche Auswirkungen auf internationale Handelsströme unterliegt die nachfolgende Prognose zum Zeitpunkt der Berichterstellung erhöhten Unsicherheiten. Insbesondere können die Auswirkungen des am 28. Februar 2026 ausgebrochenen offenen militärischen Konflikts der USA und Israels mit dem Iran zu diesem Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden.

Für das aktuelle Geschäftsjahr wird im **Teilkonzern Hafenlogistik** für den Containerumschlag mit einem deutlichen Anstieg und für den Containertransport mit einem starken Anstieg gegenüber dem Vorjahr gerechnet. Für die Umsatzerlöse wird von einem starken Anstieg im Vergleich zum Jahr 2025 ausgegangen. Für den Teilkonzern Hafenlogistik wird ein operatives Betriebsergebnis (EBIT) in einer Bandbreite von 160 bis 180 Mio. € angestrebt.

Für den **Teilkonzern Immobilien** wird mit einem Umsatz auf dem Niveau des Vorjahres gerechnet, während für das EBIT von einem deutlichen Rückgang ausgegangen wird.

Auf **Konzernebene** wird ein starker Umsatzanstieg und ein Betriebsergebnis (EBIT) in einer Bandbreite von 175 Mio. € bis 195 Mio. € erwartet.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage

Auf Basis der zum 31. Dezember 2025 verfügbaren **Liquidität** geht die HHLA davon aus, dass die Finanzmittel jederzeit ausreichen werden, um den fälligen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

Für 2026 wird von **Investitionen** auf der Konzernebene in einer Bandbreite von 430 bis 480 Mio. € ausgegangen. Davon entfallen 400 bis 450 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.

Erwartete Konzernentwicklung für das Geschäftsjahr 2025

in Mio. €	2025	Prognose 2026
Containerumschlag in Tsd. TEU	6.295	Deutlicher Anstieg
Containertransport in Tsd. TEU	1.982	Starker Anstieg
Konzern		
Umsatzerlöse	1.756,2	Starker Anstieg
EBIT	160,5	In einer Bandbreite von 175 bis 195 Mio. €
Investitionen	500,9	In einer Bandbreite von 430 bis 480 Mio. €
Teilkonzern Hafenlogistik		
Umsatzerlöse	1.718,8	Starker Anstieg
EBIT	144,7	In einer Bandbreite von 160 bis 180 Mio. €
Investitionen	465,9	In einer Bandbreite von 400 bis 450 Mio. €
Teilkonzern Immobilien		
Umsatzerlöse	46,3	Auf Vorjahresniveau
EBIT	15,4	Deutlicher Rückgang

Skala: leicht < moderat < deutlich < stark

Nichtfinanzielle Konzernklärung

Allgemeine Informationen

Über diesen Bericht

Grundlagen zur Erstellung der nichtfinanziellen Konzernklärung

Anfang 2023 trat die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) auf europäischer Ebene in Kraft. Diese Richtlinie ändert die bisherige regulative Grundlage zur Berichterstattung über nichtfinanzielle Themen und muss von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union jeweils in nationales Recht transponiert werden. Eine solche Umsetzung blieb bis zum 31. Dezember 2025 auf deutscher Ebene aus, sodass sich für Unternehmen der sogenannten Welle 1 in Deutschland verschiedene Optionen für die nichtfinanzielle Berichterstattung ergeben. Die HHLA hat sich dazu entschieden, „in Anlehnung an“ die ESRS-Standards zu berichten.

Diese Nichtfinanzielle Konzernklärung umfasst die nichtfinanzielle Konzernklärung der Hamburger Hafen und Logistik Gruppe, die mit der nichtfinanziellen Erklärung der Hamburger Hafen und Logistik AG zusammengefasst ist. Sofern nicht anders dargestellt, betreffen alle Informationen sowohl den Konzern als auch die Hamburger Hafen und Logistik AG.

[Konzernanhang, Tz. 3 Zusammensetzung des Konzerns](#)

Zusätzlich kommt die HHLA mit dieser nichtfinanziellen Konzernklärung den Anforderungen der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden EU-Taxonomie-Verordnung) nach. [EU-Taxonomie](#)

Bei der Aufstellung dieser Nichtfinanziellen Konzernklärung wurde kein anerkanntes Rahmenwerk angewandt, sondern sich an den ESRS-Standards wie folgt orientiert:

- Struktur der Berichterstattung
- Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse, d. h. Beachtung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse in Anlehnung an ESRS 1; Beurteilung von tatsächlich/potenziell negativen wie positiven Auswirkungen, Risiken und Chancen (über kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte) nach den in ESRS 1 festgelegten Kriterien; Einbeziehung der Wertschöpfungskette; Einbeziehung betroffener Stakeholder und Nutzer dieser Erklärung; Berücksichtigung unserer Due-Diligence-Verfahren

Durch die erstmalige Anlehnung der Berichterstattung an die ESRS erfolgt eine Änderung des Vorgehens im Hinblick auf den Prozess der doppelten [Wesentlichkeitsanalyse](#), was insbesondere zu Änderungen von wesentlichen und somit zu berichtspflichtigen Themen und der Aufnahme neuer Metriken sowie einer geänderten Berichtsstruktur im Vergleich zu vorherigen Geschäftsberichten führt. [Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)

Bei der Erstellung der nichtfinanziellen Konzernerklärung und der Bewertung der Nachhaltigkeitsauswirkungen, -risiken und -chancen wurde die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette der HHLA einbezogen. Eine detaillierte Beschreibung der Wertschöpfungskette findet sich im Kapitel [Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette](#) wieder. Die Auswirkungen, Risiken und Chancen, die sich aus der Wesentlichkeitsanalyse in Bezug auf die Wertschöpfungskette ergeben, sind in [Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie deren Wechselwirkung mit Strategie und Geschäftsmodell](#) beschrieben.

Steuerungsrelevante nicht-finanzielle Leistungsindikatoren wie die Anzahl der Beschäftigten, die schienenengebundenen Containertransportmengen und die absoluten CO₂e-Emissionen werden im Kapitel [Steuerung und Wertmanagement](#) beschrieben. Darüber hinaus bestehen keine bedeutsamen nichtfinanziellen Leistungsindikatoren.

Berichtete Themen gemäß CSR-RUG

Aspekte nach CSR-RUG	Angabepflichten, auf die verwiesen wurde
Umweltbelange	■ Klimawandel ■ Biodiversität und Ökosysteme ■ Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung
Arbeitnehmerbelange	■ Eigene Belegschaft ■ Erklärung zur Unternehmensführung
Sozialbelange ¹	
Achtung der Menschenrechte	■ Eigene Belegschaft ■ Unternehmensführung
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	■ Unternehmensführung ■ Bekämpfung von Korruption und Bestechung

1 In Bezug auf den Aspekt „Sozialbelange“ wurden nur unwesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert.

Die im Kapitel „Klimawandel“ und „Eigene Belegschaft“ ausgewiesenen Vergleichsangaben waren nicht Gegenstand der Prüfung der nichtfinanziellen Konzernerklärung 2025.

Steuerung von Nachhaltigkeitsprozessen

Rolle der Kontrollorgane, Nachhaltigkeitsinformationen und Informationswege

Leistungs- und Aufsichtsorgan

Als Aktiengesellschaft nach deutschem Recht verfügt die HHLA über ein duales Führungssystem mit dem Vorstand als Leitungs- und dem Aufsichtsrat als Aufsichtsorgan. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Der Aufsichtsrat bestimmt über die Zusammensetzung des Vorstands, überwacht die Geschäftsführung durch den Vorstand und berät ihn bei der Unternehmensführung. Weitergehende Informationen finden sich unter [Erklärung zur Unternehmensführung/Arbeitsweise des Vorstands](#) sowie unter [Erklärung zur Unternehmensführung/Arbeitsweise des Aufsichtsrats](#).

Zusammensetzung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der Vorstand der HHLA besteht gemäß § 8 der Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Aktuell gehören dem Vorstand der HHLA vier Personen an. Die Mitglieder des Vorstands werden vom Aufsichtsrat bestellt, der bei der Zusammensetzung des Vorstands auch auf

Diversität achtet. Im Interesse einer näheren Konturierung der Diversitätsaspekte hat der Aufsichtsrat ein Diversitätskonzept für den Vorstand verabschiedet, das Aspekte wie Frauenanteil und Diversität, Bildungs- und Berufshintergrund, Expertise, Internationalität und Altersstruktur beinhaltet. Nach § 76 Abs. 3a AktG müssen dem Vorstand zudem – solange er aus mehr als drei Personen besteht – 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.

Der aktuelle Vorstand setzt sich aus vier Personen mit unterschiedlichem beruflichem Werdegang, Erfahrungshorizont und unterschiedlicher Expertise zusammen, darunter auch Mitglieder mit internationaler Erfahrung. Der Frauenanteil im Vorstand liegt bei 25 %. Weitergehende Informationen finden sich unter [Erklärung zur Unternehmensführung/Der Vorstand der HHLA/Zusammensetzung und Diversität](#) sowie unter [Erklärung zur Unternehmensführung/Der Vorstand der HHLA/Stand der Umsetzung](#).

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft setzt sich gemäß § 10 Abs. 1 der Satzung, §§ 95 und 96 AktG und § 7 MitbestG 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 Deutschen Corporate Governance Kodex (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. Das Anforderungsprofil beinhaltet insbesondere Aspekte wie Frauenanteil und Diversität, Bildungs- und Berufshintergrund, Expertise, Internationalität und Altersstruktur. Unabhängigkeit und Interessenkonflikte sowie Mandatsgrenzen und zeitliche Verfügbarkeit. Nach § 96 Abs. 2 AktG muss sich der Aufsichtsrat zudem zu jeweils mindestens 30 % aus Frauen und Männern zusammensetzen. Darüber hinaus verfolgt der Aufsichtsrat das Ziel, mittelfristig einen Frauenanteil der Anteilseignervertreter von 50 % zu erreichen.

Der aktuelle Aufsichtsrat setzt sich aus Personen mit unterschiedlichem beruflichem Werdegang, Erfahrungshorizont und unterschiedlicher Expertise zusammen, darunter auch Mitglieder mit internationaler Erfahrung. Die Mitglieder des Aufsichtsrats verfügen in ihrer Gesamtheit aufgrund ihrer Ausbildung, ihres beruflichen Werdegangs sowie ihrer Erfahrungen über Kompetenzen und Expertise in den für das Unternehmen relevanten Bereichen, insbesondere in den Kerngeschäftsfeldern Transport und Logistik (insbesondere Hafenlogistik), Intermodal und Immobilien. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat liegt bei 33,3 %. Mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden verfügt die HHLA aktuell über ein vollständig unabhängiges Mitglied im Sinne des DCGK. Der Anteil der unabhängigen Mitglieder auf Seiten der Anteilseigner beträgt danach 16,7 %. Davon ausgehend, dass auf Seiten der Arbeitnehmervertreter zumindest die beiden Gewerkschaftsvertreter als unabhängig angesehen werden können, läge der Anteil der unabhängigen Mitglieder im Gesamtaufichtsrat bei 25 %.

Weitergehende Informationen finden sich unter [Erklärung zur Unternehmensführung/Der Aufsichtsrat der HHLA/Zusammensetzung und Diversität](#) sowie unter [Erklärung zur Unternehmensführung/Der Aufsichtsrat der HHLA /Anforderungsprofil](#).

Nachhaltigkeitsaspekte in Vorstand und Aufsichtsrat

Die Zuständigkeiten für Nachhaltigkeitsthemen einschließlich der Auswirkungen, Risiken und Chancen bei der HHLA ergeben sich im Wesentlichen aus dem Geschäftsverteilungsplan des Vorstands, der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und den Konzernrichtlinien der HHLA.

Die operative Überwachung und Steuerung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen liegt bei den jeweils verantwortlichen Fachfunktionen. Diese berichten fortlaufend über aktuelle Entwicklungen innerhalb ihrer Organisationsstruktur an das jeweilige Vorstandsmitglied.

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 darüber hinaus originäre Aufgabe des Vorstands (vgl. insbesondere § 76 Abs. 1 AktG und Abschnitt A.I. DCGK). Innerhalb des Vorstands ist für die Themen Nachhaltigkeit und Energiemanagement primär der Vorstandsvorsitzende zuständig. Er wird dabei insbesondere von der Stabsabteilung Nachhaltigkeit/Energiemanagement unterstützt, die konzernweit für Nachhaltigkeitsthemen zuständig ist, Informationen zentral sammelt und direkt – in der Regel mindestens monatlich – an den Vorstandsvorsitzenden berichtet, der wiederum den Gesamtvorstand informiert. Die Compliance-Abteilung berichtet darüber hinaus regelmäßig zu Compliance-Themen an das für Recht und Personal zuständige Vorstandsmitglied. Die Abteilung Finanzen und Controlling verantwortet schließlich das Risiko- und Chancenmanagement im Konzern und berichtet regelmäßig an das für Finanzen zuständige Vorstandsmitglied. Die entsprechenden Zuständigkeiten im Vorstand sind im Geschäftsverteilungsplan des Vorstands geregelt.

Im Einklang mit den aktienrechtlichen Aufgaben und den Empfehlungen des DCGK sind Nachhaltigkeitsthemen auch Gegenstand der Überwachung und Beratung des Vorstands durch den Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat nimmt diese Aufgabe grundsätzlich als Gesamtgremium wahr. In diesem Zusammenhang erfolgt zunächst eine regelmäßige Erörterung und Abstimmung der Nachhaltigkeitsstrategie zwischen Vorstand und Aufsichtsrat, die auch die Ziele und die KPIs umfasst. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat zudem regelmäßig über den Stand der Zielerreichung. Im Rahmen der quartalsweisen Berichterstattung in den regulären Aufsichtsratssitzungen informiert der Vorstand den Aufsichtsrat ferner über die Geschäftsentwicklung des Konzerns und geht dabei auch auf wesentliche Einflüsse von Sozial- und Umweltfaktoren auf das Unternehmen, Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit auf Menschen und Umwelt und die damit jeweils verbundenen Chancen und Risiken ein. Die quartalsweise Berichterstattung an den Prüfungsausschuss beinhaltet auch die Bereiche Compliance und Risikomanagement. In den letzten regulären Sitzungen des Jahres befassen sich Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat zudem mit dem Jahresbericht des Compliance-Beauftragten und den Ergebnissen der jährlichen Risiko- und Chanceninventur. Im Rahmen der Planung informiert der Vorstand schließlich auch über Stand und Zielwerte

der wesentlichen nichtfinanziellen Kennzahlen, insbesondere auch der CO₂-Emissionen. Diese Berichterstattung soll sicherstellen, dass der Aufsichtsrat seiner zugewiesenen Rolle und Verantwortung auch in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen und die damit verbundenen Auswirkungen, Risiken und Chancen nachkommen kann.

Die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder verfügen aufgrund ihrer beruflichen Erfahrungen über Expertise in Nachhaltigkeitsfragen, insbesondere in den für die HHLA als besonders relevant identifizierten Themen Klimaschutz und Transformation zur Klimaneutralität, gute und sichere Arbeitsbedingungen und Sicherstellung von Compliance. Die Kompetenzen werden durch regelmäßige Weiterbildungen zu Nachhaltigkeitsthemen kontinuierlich vertieft und erweitert, z. B. durch Schulungen zu Nachhaltigkeitsthemen und die 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 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.

Die bestehende Nachhaltigkeitsstrategie „Balanced Logistics“ zielt – im Einklang mit den Ergebnissen der Wesentlichkeitsanalyse – darauf ab, ein Gleichgewicht zwischen wirtschaftlichem Erfolg, guten Arbeitsbedingungen, gesellschaftlicher Verantwortung und Umwelt- und Klimaschutz zu schaffen. Wesentliche Bestandteile sind die Identifizierung und der Aufbau nachhaltiger Geschäftsmodelle, ein Beitrag zum Klimaschutz – insbesondere in Gestalt der Reduzierung von CO₂-Emissionen sowie des Ausbaus der Intermodalverkehre als klimafreundliches Verkehrsmittel –, die Bewahrung guter und sicherer Arbeitsbedingungen sowie die Sicherstellung von Compliance. Weitergehende Informationen finden sich unter [Strategie und Steuerung](#)

Definitionen und Berechnungsmethoden

HHLA ist klimaneutral, wenn

- mindestens 90 % seiner Scope-1- und Scope-2-Emissionen (marktbasiert) auf null reduziert wurden und
- die verbliebenen Emissionen durch CO₂-Entnahme oder hochwertige Kompensationen ausgeglichen werden.

Zur Nachverfolgung der Strategieumsetzung legt der Vorstand Ziele sowie entsprechende Key Performance Indicators (KPIs) fest. Bislang hat der Vorstand drei KPIs festgelegt, namentlich die Erreichung von Klimaneutralität (Scope 1 und 2) im Jahr 2040 und als Zwischenziele die Halbierung der CO₂-Emissionen bis 2030, die Erhöhung der per Bahn und damit klimafreundlich transportierten TEU auf 2 Mio. TEU bis 2030 sowie die Sicherung der konzernweiten Beschäftigtenanzahl. Der jeweilige Stand der Zielerreichung wird anhand der KPIs nachverfolgt und an den Vorstand berichtet.

Im Geschäftsjahr 2025 haben sich Vorstand und Aufsichtsrat im Wesentlichen mit dem Stand der Umsetzung der CSRD sowie der Nachhaltigkeitsstrategie der HHLA befasst. Vorstand und Aufsichtsrat wurden insoweit regelmäßig über die wesentlichen Kennzahlen im Bereich der Nachhaltigkeitsstrategie informiert: der Vorstand in der Regel monatlich, der Aufsichtsrat insbesondere im Rahmen der Bilanzsitzung im März und im Rahmen der Planung im Dezember. Darüber hinaus haben sich Vorstand und Aufsichtsrat regelmäßig mit den geopolitischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und den damit einhergehenden Auswirkungen, Risiken und Chancen für die HHLA-Gruppe befasst. Das beinhaltete insbesondere die Auswirkungen der Kriege in der Ukraine und im Nahen Osten, des Zollstreits mit den USA sowie die generelle Marktsituation der Reeder und Wettbewerber. Im Rahmen der Risiko- und Chanceninventur und des Jahresberichts des Compliance-Beauftragten wurden zudem die Themen IT-Sicherheit und Compliance vertieft erörtert.

Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in Anreizsysteme

Die Vergütung des HHLA-Aufsichtsrats wird durch die Hauptversammlung festgelegt. Die Vergütung des HHLA-Vorstands wird durch den Aufsichtsrat festgelegt. Die Festlegung erfolgt jeweils auf Basis von Vergütungssystemen, die regelmäßig – mindestens alle vier Jahre sowie bei wesentlichen Änderungen – der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt werden.

Das Vergütungssystem für die Aufsichtsratsmitglieder der HHLA sieht eine reine Festvergütung zuzüglich eines Sitzungsgeldes ohne variable Bestandteile – und dementsprechend auch ohne nachhaltigkeitsbezogene Komponenten – vor. Die Aufsichtsratsmitglieder sind ferner in die von der Gesellschaft unterhaltene D&O-Versicherung einbezogen. Mit der Ausgestaltung als Festvergütung werden nach Auffassung von Vorstand und Aufsichtsrat die Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder und die unbeeinflusste Wahrnehmung ihrer Beratungs- und Überwachungsaufgaben – unabhängig vom geschäftlichen Erfolg der Gesellschaft – am besten sichergestellt.

Die Vergütung des Vorstands der HHLA besteht aus einer Festvergütung, Nebenleistungen, Leistungen zur Altersversorgung und einer variablen, erfolgsabhängigen Vergütung. Die variable Vergütung („Tantieme“) besteht wiederum aus zwei Komponenten, einer Beteiligung am bereinigten EBIT („EBIT-Komponente“) und einem Zielbetrag („Nachhaltigkeitskomponente“).

Die Nachhaltigkeitskomponente setzt sich aus Teilzielen für die Bereiche Wirtschaft (ROCE), Umwelt (CO₂-Emissionsreduktion) und Soziales (Beschäftigungsentwicklung, Ausbildungs- und Qualifizierungsquote sowie Gesundheitsquote) zusammen. Bemessungsgrundlage für

sämtliche Erfolgsziele sind jeweils das aktuelle sowie die beiden vorangegangenen Geschäftsjahre.

Die Nachhaltigkeitskomponente errechnet sich, indem der individuelle Zielbetrag in Euro mit der Zielerreichung der Nachhaltigkeitsziele multipliziert wird. Der Zielbetrag entspricht 50 % der maximal erreichbaren erfolgsabhängigen Vergütung. Die Gesamtzielerreichung für die Nachhaltigkeitskomponente ermittelt sich als die Summe der Zielerreichungen der einzelnen Nachhaltigkeitsziele Wirtschaft, Umwelt und Soziales, wobei Letzteres wiederum aus drei gleichgewichteten additiv verknüpften Teilzielen besteht. Die Zielbeträge für die einzelnen Komponenten liegen – jeweils bezogen auf den Zielbetrag der Nachhaltigkeitskomponente – für den Teilbereich Wirtschaft bei 50 %, für den Teilbereich Umwelt bei 20 % und für die drei Teilziele aus dem Bereich Soziales bei jeweils 10 %.

Die erfolgsabhängige Vergütung im Teilbereich Umwelt ist mit der Erreichung von CO₂-Reduktion verbunden. Die Zielerreichung wird anhand der über einen Bemessungszeitraum von drei Jahren erreichten prozentualen Reduktion des CO₂-Ausstoßes pro umgeschlagenen und transportierten Container im HHLA-Konzern gemessen. [Klimawandel](#)

Soweit die Gesamtzielerreichung für die einzelnen Teilziele der Nachhaltigkeitskomponente insgesamt weniger als 50 % beträgt, erfolgt keine Auszahlung des anteiligen Zielbetrags. Die variable Vergütung ist insgesamt auf 100 % der Festvergütung begrenzt. Obergrenzen für die einzelnen Teilziele bestehen nicht.

Weitergehende Informationen zur Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat, insbesondere zu den Zielen, der Berechnung der variablen Vorstandsvergütung und den diesbezüglichen Nachhaltigkeitsaspekten, finden sich im [Vergütungsbericht](#).

Unternehmensstrategie in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen

Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Produkte, Dienstleistungen und bedeutendste Märkte

Mit ihrem Geschäftsmodell der Verknüpfung der ökologisch vorteilhaften Verkehrsträger Seeschiff und Eisenbahn zu klimafreundlichen Logistikketten leistet die HHLA einen wichtigen Beitrag für Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz.

Mit dem Produkt HHLA Pure bietet die HHLA ihren Kunden einen nach TÜV-Nord-Standard TN-CC-020 zertifizierten klimafreundlichen Containertransport und Containerumschlag für alle Hamburger Containerterminals und die meisten Transportrelationen im METRANS-Netzwerk an. Die entstehenden Emissionen werden dabei durch Kompensationsprojekte ausgeglichen. [Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO₂-Zertifikate](#)

Für weitere Informationen zum Geschäftsmodell siehe [Geschäftstätigkeit](#).

Der für die HHLA wesentliche Markt für Hafendienstleistungen an der nordeuropäischen Küste (Nordrange) weist eine hohe Hafendichte auf. Im Wettbewerb stehen insbesondere die fünf großen Nordrange-Häfen Rotterdam, Antwerpen-Brügge, Hamburg – der Hauptstandort der HHLA – die Bremischen Häfen und der Hafen von Danzig.

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. [Markt und Wettbewerb](#) [Geschäftspartner und Kunden](#)

Anzahl der Beschäftigten

Die Anzahl der Beschäftigten nach geografischen Gebieten zum Stichtag 31. Dezember 2025 verteilt sich entsprechend der folgenden Tabelle:

Beschäftigte nach geografischen Gebieten

	31.12.2025
Deutschland	3.768
Übrige ¹	1.003
Ukraine	373
Zentraleuropa ²	2.125
HHLA-Konzern	7.269

1 Die Region „Übrige“ umfasst die Länder Australien, Estland, Georgien, Italien, Kanada, Kasachstan, Niederlande, Österreich, Polen, Türkei, Serbien und USA.

2 Die Region „Zentraleuropa“ umfasst Kroatien, Slowenien, Slowakei, Ungarn und Tschechien.

Weitere Kennzahlen zur eigenen Belegschaft sind im Kapitel [Eigene Belegschaft](#) aufgeführt.

Nachhaltigkeitsziele und Geschäftsmodell

Die Nachhaltigkeitsziele der HHLA basieren auf drei Nachhaltigkeitskennzahlen, die aus der Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie der HHLA abgeleitet sind. Sie prägen die Produkte und Dienstleistungen der HHLA.

- Senkung der CO₂-Emissionen (Scope 1 und Scope 2) mit dem Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2040 [Klimaziele](#)
- Sicherung der konzernweiten Beschäftigtenzahl [Eigene Belegschaft](#)
- Erhöhung der Containertransporte per Bahn durch die METRANS-Gruppe auf 2 Mio. TEU bis 2030 [Steuerung und Wertmanagement](#)

Unter dem Leitmotiv „Balanced Logistics“, bestehend aus neun Handlungsfeldern, bündelt die HHLA die Elemente der Strategie, die Nachhaltigkeitsaspekte betreffen. Die neun Handlungsfelder sind: klimafreundliche Logistikketten, Flächenschonung, Klimaschutz und Energieeffizienz, Umwelt- und Ressourcenschutz, Arbeitswelt, Gesundheits- und Arbeitsschutz, gesellschaftliches Engagement, Wertschöpfung und Innovation sowie Geschäftspartner. In diesen neun Handlungsfeldern werden alle Dimensionen der Nachhaltigkeit erfasst und auf praktischer Ebene für die HHLA umsetzbar gemacht. [Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie](#)

Wertschöpfungskette

Die HHLA ist mit ihren Tätigkeiten in der kontinentalen logistischen Wertschöpfungskette verankert und verfügt selbst über zwei Hauptwertschöpfungsketten: Die eine besteht aus den Hafen/hafennahen Dienstleistungen und der Wertschöpfung im Hinterland durch das Segment Intermodal, die andere besteht für das Segment Immobilien.

Die Wertschöpfungskette für Hafen/hafennahe Dienstleistungen und im Hinterland ist vor allem durch das Zusammenspiel der Vielzahl von Akteuren der Gütertransportbranche geprägt. Durch die HHLA und deren Bahntochter METRANS werden nordeuropäische und Adria Häfen in einem Intermodalnetzwerk mit Mittel- und Osteuropa verknüpft. Um schnelle und effiziente Prozesse sicherzustellen, unterhält die HHLA starke Beziehungen zu führenden Logistikunternehmen.

Die eigene direkte Wertschöpfung der HHLA umfasst bei den hafennahen Dienstleistungen das Terminal-Management, den vertikalen und horizontalen Umschlag, die Lagerung und Umladung, den Kurzstreckentransport und die Terminal-Services. Dies hilft den Kunden, ihre eigenen Lieferketten zu gestalten. Analog dazu umfasst die direkte Wertschöpfung der HHLA im Hinterland den intermodalen Terminal-Umschlag, den Schienen- und Straßentransport und den Betrieb von Terminals und Hubs.

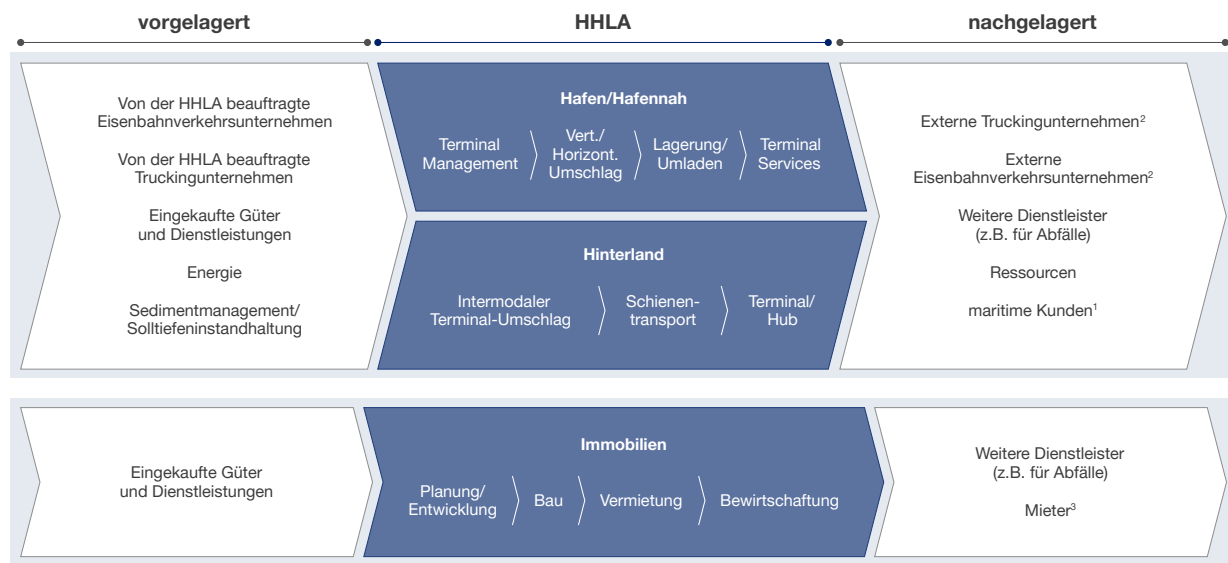
Die vorgelagerte Wertschöpfungskette der Hauptwertschöpfungskette für Hafen/hafennahe Dienstleistungen und Hinterland umfasst von der HHLA beauftragte Eisenbahnverkehrs- und Truckingunternehmen. Als materielle Inputs sind vor allem die eingekauften Großgeräte sowie die Energie als Antriebsstoff für die operativen Tätigkeiten bedeutend. Ebenso ist hier mit besonderem Fokus auf Hamburg das Sedimentmanagement im Hafen und in der Zufahrt ein wichtiger Bestandteil des reibungslosen Ablaufs der eigenen operativen Tätigkeiten.

Die nachgelagerte Wertschöpfung umfasst externe Eisenbahnverkehrs- und Truckingunternehmen, weitere Dienstleister (z. B. für Abfallentsorgung), materielle Ressourcen wie verkaufte gebrauchte Geräte und die maritimen Kunden.

Im Segment Immobilien gestaltet die HHLA Gewerbe- und Logistikflächen und fördert die Stadtentwicklung. Mit Vertrieb, kaufmännischer Objektverwaltung und Facility Management sowie Projektentwicklung und Bauwesen bietet sie ihren Kunden professionelle Dienstleistungen aus einer Hand.

Im Zentrum der Wertschöpfungskette des Immobilienbereichs stehen die HHLA-Immobilien im Hamburger Hafen und in der Speicherstadt. Hier sind eingekaufte Dienstleistungen und Güter zur Sicherstellung der Bewirtschaftung der Immobilien von Bedeutung. Die eigenen wertschöpfenden Tätigkeiten der HHLA sind die Planung und Entwicklung, der Bau, die Vermietung und die Bewirtschaftung dieser Immobilien.

Wertschöpfungskette der HHLA



1 Der HHLA direkt zuzurechnende Auswirkungen, die aus Geschäftsbeziehungen resultieren, sind insbesondere die Emissionen der Schiffe während der Liegezeiten beim Löschen und Laden.

2 Umschlag während des Aufenthalts auf HHLA-Terminals, ohne bestehende Geschäftsbeziehung

3 HHLA hat ausschließlich gewerbliche Mieter

Interessen und Ansichten der Stakeholder

Die Interessen der Stakeholder spielen eine wichtige Rolle bei der Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie und der Ausrichtung des Geschäftsmodells und werden grundsätzlich über das Stellvertreterprinzip in alle wesentlichen Geschäftsentwicklungsprozesse eingebunden.

Die Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie der HHLA ist als fortlaufender Prozess angelegt und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Die zentralen Organe in diesem Strategie- weiterentwicklungsprozess sind das Corporate Strategy Board und der entsprechende Steuerungskreis. Das Corporate Strategy Board besteht aus den Organisationseinheiten der Unternehmenskommunikation, Finanzen, Vorstandsprojekte und Personal. Der Steuerungs- kreis für das Corporate Strategy Board besteht aus den Mitgliedern des Vorstands und der Leitung der Organisationseinheit Vorstandsprojekte. Fokusteams bearbeiten jeweils eigene Themen. Das Fokusteam „Nachhaltigkeit“ z.B. fokussiert sich auf sämtliche Themen rund um die Nachhaltigkeitsstrategie des HHLA-Konzerns. Das Corporate Strategy Board arbeitet eng mit den Fokusteams zusammen und ist im Austausch mit dem Steuerungskreis, um den Rahmen für die strategische Transformation des HHLA-Konzerns zu gestalten und zu organi- sieren.

Stakeholder werden in diesen Prozess indirekt, nach dem Stellvertreterprinzip, eingebunden: Die internen Fachbereiche vertreten in dem Strategieprozess die Sicht der externen Stake- holder, sodass deren Interessen Einfluss in das Corporate Strategy Board und die Fokus- teams finden.

Einbeziehung der Stakeholder

Externe Stakeholder	Einbeziehung nach Vertreterprinzip durch den HHLA-Fachbereich	Methoden der Einbindung
Aktionäre / Investoren / Analysten	Investor Relations	Insbesondere über Informationsveranstaltungen und Hauptversammlungen
Öffentlichkeit / Zivilgesellschaft	Unternehmens- kommunikation	Insbesondere über Projekt- und Standortdialoge, öffentliche Informationsveranstaltungen sowie durch eine transparente Kommunikation
Geschäftspartner / Kunden	Vertrieb, METRANS, HHLA International	Insbesondere durch regelmäßige bilaterale Gespräche sowie gemeinsame Projekt- und Innovationspartnerschaften
Umwelt-NGOs	Nachhaltigkeit	Insbesondere durch bedarfs- und themenorientierten Austausch mit Vertretern verschiedener Organisationen
Lieferanten	Einkauf	Insbesondere über Vertragsdialoge mit den Lieferanten und die Zusammenarbeit bei gemeinsamen Innovationsprojekten
Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft	Arbeitsschutzmanagement und Umwelt	Insbesondere durch regelmäßige Abstimmungen und Genehmigungsverfahren, Teilnahme an Fachgremien und Dialogformaten sowie projektbezogene Zusammenarbeit
Mieter	Immobilien	Insbesondere über den regelmäßigen Dialog sowie durch projektbezogene Zusammenarbeit
Interne Stakeholder		
Belegschaft	Personal	Insbesondere über die Zusammenarbeit mit Betriebsräten, der Arbeitnehmervertretung (auch der leitenden Angestellten) im paritätisch besetzten Aufsichtsrat, der Vertretung der Schwerbehinderten auf Unternehmens- bzw. Konzernebene und den Gewerkschaften sowie über regelmäßige interne Dialogformate und Feedbacksysteme
Gewerkschaften / Sozialpartner	Personal	Insbesondere durch regelmäßige Tarifverhandlungen und Gewerkschaftsmeetings

Der Weiterentwicklungsprozess wird zudem durch eine von der HHLA im Geschäftsjahr 2023 in Auftrag gegebene Marktstudie zur Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie gestützt. Im Rahmen dieser Marktstudie wurden die Interessen von Stakeholdern (Abteilungen der HHLA, Vertretern der HHLA-Tochtergesellschaften, Wettbewerbern und Marktteilnehmern) analysiert und aggregiert. Die resultierenden Empfehlungen fließen in die Strategieweiterentwicklung über das Fokusteam „Nachhaltigkeit“ ein.

Gesondert vom aktuellen Weiterentwicklungsprozess erfolgt die reguläre Einbeziehung von Aktionären, Investoren und Analysten über die Hauptversammlung, bei der Aktionäre die Möglichkeit haben, Fragen zu stellen, sich zu Wort zu melden und über in der Tagesordnung aufgerufene Punkte abzustimmen. Zudem gibt es Informationsveranstaltungen wie Kapitalmarktkonferenzen oder Erläuterungen des HHLA-Vorstands über die Geschäftsentwicklung im Rahmen von quartalsweisen Telefonkonferenzen.

Darüber hinaus fließen die im Prozess der Sorgfaltspflichten der HHLA identifizierten Interessen und Standpunkte der Stakeholder in die kontinuierliche Evaluierung der Unternehmensstrategie ein.

Der Aufsichtsrat und der Vorstand der HHLA werden im Rahmen der Reporting-Strukturen über die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse informiert, die zusätzlich die Interessen der Stakeholder in Bezug auf nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen abfragt. [Wesentlichkeitsanalyse](#)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie deren Wechselwirkung mit Strategie und Geschäftsmodell

Im Rahmen der Geschäftsberichterstattung wurde für das Geschäftsjahr eine Wesentlichkeitsanalyse in Anlehnung an die ESRS vorgenommen. [Wesentlichkeitsanalyse](#)

Die folgenden Themen wurden als wesentlich bewertet:

- [Klimaschutz](#)
- [Biodiversität und Ökosysteme](#)
- [Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft](#)
- [Eigene Belegschaft](#)
- [Unternehmenspolitik](#)

Eine vollständige Übersicht über alle wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie deren Einordnung in die Wertschöpfungskette und den Zeithorizont, kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Unterthema	Unter- Unterthema	Auswirkung	Risiken und Chancen	Charakterisierung					Wertschöpfungskette						
				Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Positiv / negativ	Tatsächlich / potenziell	Vorgelagert	Own Operations					
										Container	Intermodal	Logistik	Immobilien	Nachgelagert	
KLIMAWANDEL															
Anpassung an den Klima- wandel		Die Geschäftsaktivitäten der HHLA in den Segmente Container, Intermodal und Logistik tragen kurz-, mittel- und langfristig zu klimaresilienten Lieferketten der Kunden bei und führen so zur Stärkung der Versorgungssicherheit und der wirtschaftlichen Stabilität.		■	■	■	+	●	□	■	■	■	□	■	
			Risiko: Vor dem Hintergrund des Klimawandels bestehen Hochwasserrisiken an einigen eigenen Standorten der HHLA, die negative finanzielle Effekte, insbesondere durch Betriebsstillstände, Aufräumarbeiten, Schäden an Anlagen, Sachen, Waren und Gebäuden sowie zusätzliche Personalkosten, zur Folge haben können.	■	■	■	—	—	□	■	■	■	■	□	
			Risiko: Vor dem Hintergrund des Klimawandels bestehen Extremwetterrisiken für einige eigene Geschäftstätigkeiten der HHLA, die negative finanzielle Effekte, insbesondere durch Betriebsbeeinträchtigung aufgrund von Streckensperrungen, Leistungs- bzw. Produktionsausfällen und Schäden an Anlagen, zur Folge haben können.	■	■	■	—	—	□	■	■	□	□	□	
Klimaschutz		Der CO ₂ -Ausstoß der eigenen Tätigkeiten sowie der Tätigkeiten externer Akteure und Kunden, wie z. B. der Schiffe während der Liegezeit sowie der externen Trucking- und Eisenbahnverkehrsunternehmen während des Aufenthalts auf den HHLA-Terminals, trägt zum Klimawandel bei.		■	■	■	—	●	■	■	■	■	■	■	
		Die CO ₂ -effizienten Geschäftsaktivitäten der HHLA tragen zu einer CO ₂ -effizienten Lieferkette der Kunden und dadurch zum Klimaschutz bei.		■	■	■	+	●	□	■	■	■	□	■	
		Der hohe Elektrifizierungsgrad der eigenen operativen Geschäftstätigkeit sowie der operativen Tätigkeiten in der Lieferkette der HHLA trägt zum Klimaschutz bei.		■	■	■	+	●	□	■	■	■	□	■	
			Chance: Durch die Erreichung von Klimaneutralität der Speicherstadtimmobilien können sich positive finanzielle Effekte durch entsprechende Wettbewerbsvorteile und durch die entsprechende Kundenpräferenz, ergeben.	□	□	■	—	—	□	□	□	□	■	□	
				■	■	■	—	●	□	■	■	■	■	□	
Energie		Durch die Nutzung fossiler Energieträger in den eigenen		■	■	■	—	●	□	■	■	■	■	□	

Unterthema	Unter- Unterthema	Auswirkung	Risiken und Chancen	Charakterisierung					Wertschöpfungskette					
				Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Positiv / negativ	Tatsächlich / potenziell	Vorgelagert	Own Operations				
										Container	Intermodal	Logistik	Immobilien	Nachgelagert
		Geschäftstätigkeiten trägt die HHLA zum Klimawandel bei.		■	■	■	+	●	□	■	■	■	□	■
		Durch den Betrieb von energieeffizienten Anlagen trägt die HHLA zu energieeffizienten Lieferketten ihrer Kunden bei und dadurch letztlich auch zum Klimaschutz.		■	■	■	—	—	■	□	□	□	□	□
			Risiko: Durch volatile Energiepreise können für einige HHLA-eigene Gesellschaften in den Segmenten Container, Intermodal, Logistik und Immobilien negative finanzielle Effekte durch ungeplante Mehrkosten entstehen.	■	■	■	—	—	■	□	□	□	□	□
BIODIVERSITÄT UND ÖKOSYSTEME														
	Auswirkungen auf und Abhängigkeiten von Ökosystemdienstleistungen		Risiko: Die Verschlickung/Versandung der Elbe kann zu negativen finanziellen Effekten aus der Standortgefährdung aufgrund einer Nicht- bzw. eingeschränkten Erreichbarkeit des Hamburger Hafens führen.	■	■	■	—	—	■	□	□	□	□	□
KREISLAUFWIRTSCHAFT														
	Ressourcen-zuflüsse, einschl. Ressourcennutzung	Die Geschäftstätigkeiten führen zur Ressourcennutzung durch Terminalequipment, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie durch Bauarbeiten am Terminal, dies trägt zum Ressourcenverbrauch bei.		■	■	■	—	●	□	■	■	■	□	□
		Die eigenen Geschäftstätigkeiten führen zur Ressourcenbindung durch teilweise lange Lebensdauer des Equipments, sodass diese Ressourcen nicht zur anderweitigen Nutzung bereitstehen.		■	□	■	—	●	□	■	■	■	■	□
		Die ausgeprägte Recyclingfähigkeit von Equipment und Baustoffen in den Segmenten Container, Intermodal, Logistik und Immobilien trägt zur Kreislaufwirtschaft bei.		□	■	■	+	●	□	■	■	■	■	□
		Die lange Lebensdauer von Equipment, die durch Pflege und Instandhaltung verlängert wird, vermeidet die Nutzung von neuen Ressourcen.		□	■	■	+	●	□	■	■	■	■	□

Unterthema	Unter- Unterthema	Auswirkung	Risiken und Chancen	Charakterisierung					Wertschöpfungskette					
				Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Positiv / negativ	Tatsächlich / potenziell	Vorgelagert	Own Operations				
										Container	Intermodal	Logistik	Immobilien	Nachgelagert
ARBEITSKRÄFTE DES UNTERNEHMENS														
Arbeitsbedin- gungen	Sichere Beschäftigung	Die Sicherung von Arbeitsplätzen in den eigenen Geschäftstätigkeiten führt zu wirtschaftlicher Stabilität und Lebensqualität.		■	■	■	+	●	□	■	■	■	■	□
	Arbeitszeit	Die Schaffung von fairen und transparenten Arbeitsbedingungen u. a. durch faire, planbare und sozialverträgliche Schicht- und Arbeitszeitmodelle der eigenen Belegschaft in den eigenen Geschäftstätigkeiten führt zur Sicherung des Lebensstandards.		■	■	■	+	●	□	■	■	■	■	□
	Ange- messene Entlohnung	Die Schaffung von fairen und transparenten Arbeitsbedingungen u. a. durch angemessene Entlohnung der eigenen Belegschaft in den eigenen Geschäftstätigkeiten führt zur Sicherung des Lebensstandards.		■	■	■	+	●	□	■	■	■	■	□
	Tarif- verhand- lungen ¹	Die Schaffung von fairen und transparenten Arbeitsbedingungen, u. a. durch Tarifverhandlungen und Tarifverträge der eigenen Belegschaft in den eigenen Geschäftstätigkeiten, führt zur Sicherung des Lebensstandards.		■	■	■	+	●	□	■	■	■	■	□
	Vereinbarkeit von Berufs- und Privat- leben	Die Schaffung von fairen und transparenten Arbeitsbedingungen u. a. durch Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben der eigenen Belegschaft in den eigenen Geschäftstätigkeiten führt zur Sicherung des Lebensstandards.		■	■	■	+	●	□	■	■	■	■	□
	Gesund- heitsschutz und Sicher- heit	Der Schutz von Gesundheit und Wohlbefinden durch sichere Arbeitsbedingungen in allen eigenen Geschäftsbereichen, trägt zur Steigerung der Motivation und Zufriedenheit der eigenen Beschäftigten bei, wodurch deren Engagement gefördert wird.		■	■	■	+	●	□	■	■	■	■	□
		Die Erhaltung der körperlichen und psychischen Gesundheit der eigenen Belegschaft in allen Geschäftsbereichen ist wichtig, um die Beschäftigungsfähigkeit zu gewährleisten.		■	■	■	+	●	□	■	■	■	■	□
		Trotz hoher Sicherheitsmaßnahmen treten vereinzelt unvermeidbare arbeitsbedingte Unfälle auf, die die eigene Belegschaft beeinträchtigen.		■	■	■	–	●	□	■	■	■	■	□

				Charakterisierung					Wertschöpfungskette					
									Own Operations					
Unterthema	Unter- Unterthema	Auswirkung	Risiken und Chancen	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Positiv / negativ	Tatsächlich / potenziell	Vorgelagert	Container	Intermodal	Logistik	Immobilien	Nachgelagert
Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	Die Stärkung eines lernorientierten Umfelds, der Zusammenarbeit und der Zufriedenheit der eigenen Belegschaft in allen Geschäftsbereichen fördert die Motivation und die Beschäftigungsfähigkeit.		■	■	■	+	●	□	■	■	■	■	□
			Risiko: Die mangelnde Qualifikation bzw. Weiterbildung der eigenen Beschäftigten an Hamburger Standorten kann einen negativen finanziellen Effekt aus verminderter Produktivität, Kundenbeschwerden und Rechtsverletzungen nach sich ziehen.	■	■	■	—	—	□	■	□	■	■	□
UNTERNEHMENSFÜHRUNG				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Unternehmenskultur			Risiko: Durch den Verstoß gegen Bestimmungen des Lieferkettenschutzgesetzes (LkSG) entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette können negative finanzielle Effekte in Form von Rufschädigungen und Bußgeldern auftreten.	□	■	■	—	—	■	□	□	□	□	□
Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten		Die positiven Auswirkungen des politischen Engagements und der Lobbytätigkeiten der HHLA stärken ihre Wettbewerbsfähigkeit, erschließen neue Geschäftsfelder und fördern Innovationen durch besseren Zugang zu Fördermitteln und den politischen Dialog, was schließlich die konzernweiten Entwicklungsmöglichkeiten der HHLA fördert und zur Stabilisierung der Wirtschaft beiträgt.		■	■	■	+	●	□	■	■	■	■	□
Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken			Risiko: Aus der Abhängigkeit von Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette können negative finanzielle Effekte aus erhöhten Einkaufspreisen und Lieferengpässen entstehen.	■	■	■	—	—	■	□	□	□	□	□
			Chance: Durch den Abschluss vorteilhafter Verträge können für die eigenen Tätigkeiten an Hamburger Standorten positive finanzielle Effekte in Form von Kosteneinsparungen bei Lieferanten und von gesicherten Erträgen bei Kunden erzielt werden.	■	■	■	—	—	□	■	□	■	■	□
Korruption und Bestechung			Risiko: Durch Korruptionsvorfälle in der eigenen Geschäftstätigkeit können negative finanzielle Effekte in Form von Rufschädigungen und Bußgeldern auftreten.	■	■	■	—	—	□	■	■	■	■	□

1 einschließlich der Quote der durch Tarifverträge abgedeckten Arbeitskräfte

Legende: ■ Trifft zu □ Trifft nicht zu + positiv – negativ ● tatsächlich ○ potenziell

Die HHLA hat das Management der aufgeführten wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken in ihrer Strategie und ihrem Geschäftsmodell verankert und bezieht die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse kontinuierlich prozessual und strategisch in ihre Arbeit ein. Um ihre tatsächlichen Auswirkungen auf Menschen und Umwelt zu adressieren, potenzielle Chancen zu nutzen und Risiken zu mitigieren, setzt die HHLA auf die Fortführung ihrer Strategie.

Die Resilienzanalyse im Rahmen der jährlich aktualisierten Klimarisikoanalyse bestätigt die Widerstandsfähigkeit des HHLA-Geschäftsmodells. Ihre kontinuierliche Evaluierung und Überwachung im Rahmen des Risiko- und Chancenmanagements sowie die Anpassungsfähigkeit der operativen Prozesse zeigen, dass die HHLA inklusive der eigenen Suprastruktur eine hohe Widerstandsfähigkeit in Bezug auf klimatische Änderungen aufweist. [Klimawandel](#)

Darüber hinaus findet eine Analyse der Widerstandsfähigkeit der Strategie und des Geschäftsmodells des Unternehmens in Bezug auf seine Fähigkeit, seine wesentlichen Auswirkungen und Risiken zu bewältigen und seine wesentlichen Chancen zu nutzen, regelmäßig im Rahmen von Vorstandsbesprechungen, Vorstandsklausuren sowie Aufsichtsratssitzungen statt.

Weiterhin werden im Rahmen der jährlichen strategischen Finanzplanung Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie entsprechende geeignete Maßnahmen je Konzerngesellschaft bewertet und in die mittelfristige Finanzplanung des Konzerns überführt.

Management von Auswirkungen, Risiken und Chancen

Wesentlichkeitsanalyse

Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse bildet die Basis der nichtfinanziellen Konzernerklärung und bestimmt die berichtspflichtigen Themen eines Geschäftsjahres. Für das Geschäftsjahr 2025 wurden die Methodik und die Bewertungskriterien der doppelten Wesentlichkeitsanalyse an die ESRS angelehnt. Demnach ist ein Thema wesentlich und somit berichtspflichtig, wenn es entweder wesentliche Auswirkungen (Impacts) auf die Umwelt oder die Gesellschaft hat oder die äußeren Einflüsse einen wesentlichen finanziellen Effekt (Risiko oder Chance) auf das Unternehmen haben (doppelte Wesentlichkeit). Dies gilt es mittels Wesentlichkeitsanalyse zu identifizieren und zu bewerten.

Im Prozess der Wesentlichkeitsanalyse wurde zwischen der Erfassung von Auswirkungen sowie Chancen und Risiken unterschieden.

Nachhaltigkeitsbezogene Risiken und Chancen

Die systemisch gleichwertige Inkludierung der nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen ins HHLA-CRMS erfolgte bereits 2024. Zum ersten Quartal 2025 wurde die Wesentlichkeit von nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen grundlegend überprüft, indem durch die Gesellschaften und Bereiche eine Bottom-up-Bewertung der Relevanz und Wesentlichkeit anhand der Eintrittswahrscheinlichkeit und des potenziellen Ausmaßes von ESG-Risiken und -Chancen, ausgehend von der umfassenden Longlist in Anlehnung an ESRS 1 AR 16, direkt im HHLA-CRMS vorgenommen wurde. Die Risiken und Chancen wurden dabei im Bruttoansatz vor dem Einwirken von Maßnahmen erfasst und in den Zeithorizont (kurz-, mittel-, langfristig) sowie die Wertschöpfungskette eingeordnet. Über das

CRMS wurden die Einzelbewertungen auf Konzernebene konsolidiert. Die wesentlichen nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen wurden den Stakeholdern bzw. relevanten Fachabteilungen im Rahmen des Wesentlichkeitsanalyse-Workshops vorgestellt und validiert. [Einbeziehung der Stakeholder Risiko- und Chancenbericht](#)

Bewertet werden nachhaltigkeitsbezogene Risiken und Chancen anhand des Ausmaßes und der Wahrscheinlichkeit. Die Wesentlichkeitsschwellen liegen bei einer Schadens-/Chancenhöhe von 1 Mio. € oder höher und einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 5 % oder höher.

[Risiko- und Chancenbericht](#)

Nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen

Die Erfassung und die Bewertung von Auswirkungen erfolgten in drei Schritten.

1. IDENTIFIKATION VON NACHHALTIGKEITSTHEMEN (LONGLIST)

Um relevante Nachhaltigkeitsthemen zu identifizieren, wurden zunächst vollumfänglich die HHLA-Geschäftstätigkeiten und deren spezifischer Kontext (z.B. Standorte), die Stakeholder, die Geschäftspartner sowie die Wertschöpfungskette der HHLA betrachtet. In die Sammlung von Nachhaltigkeitsthemen wurden ebenso die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse der Vorjahre (nach CSR-RUG und GRI), die Analysen der DNSH-Kriterien und der Klimarisikoprüfung der EU-Taxonomie, die vorgegebenen Themen der ESRS und des CDP sowie die Betrachtungen der Sorgfaltspflichten einbezogen. Dadurch konnten die für die HHLA relevanten Themen identifiziert und zunächst ohne Priorisierung in eine Longlist überführt werden. [Unternehmensstrategie in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen](#)

2. IDENTIFIKATION VON MÖGLICHEN AUSWIRKUNGEN

Jedes Nachhaltigkeitsthema wurde durch interne Fachexperten um eine Liste tatsächlicher und potenzieller, positiver wie negativer sowie kurz-, mittel- und langfristiger Auswirkungen ergänzt. Themen, denen keine Auswirkungen zugeordnet werden konnten, wurden reduziert (Shortlist). Betroffene Gemeinschaften wurden nicht gesondert konsultiert. [Einbeziehung der Stakeholder](#)

Die Shortlist bestand aus Themen und Auswirkungen aus dem Umweltbereich mit Bezug zu Klima, Umweltverschmutzung, Wasser, Ressourcen, Biodiversität und Ökosystemen sowie aus dem Bereich Soziales und dem Bereich Governance.

Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klima

Die klimabedingten Risiken wurden 2022 erstmals im Rahmen der Umsetzung der EU-Taxonomie anhand einer robusten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse ermittelt. Diese wurde 2024 aufgrund der Anpassung der zugrunde liegenden Klimadaten an den Sechsten Sachstandsbericht des IPCC aktualisiert. Die Ergebnisse wurden in das Risiko- und Chancenmanagement der HHLA integriert und besitzen weiterhin Gültigkeit. Die Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse wurde mit der Systematik des HHLA-internen Chancen- und Risikomanagements verschnitten und in dessen Berichterstattung aufgenommen. Die Analyse findet unter Einbindung der operativen Gesellschaften und Experten statt, ebenso wird die Lieferkette berücksichtigt. In der Analyse wurden die in der EU-Taxonomie, Annex 1, Anlage A, geforderten chronischen und akuten Klimagefahren analysiert. Die Klimadaten werden standortbezogen auf Grundlage der Koordinaten der einzelnen Standorte

ausgewertet. Diese Daten enthalten je nach möglicher Klimagefahr die Eintrittswahrscheinlichkeit, die Dauer und den Umfang und beruhen auf verschiedenen Emissionsszenarien (SSP1-2.6 bis SSP3-7.0 und SSP5-8.5). Die Klimaszenarien wurden über einen kurz-, mittel- und langfristigen Zeitraum bis 2050 analysiert. Die Definition von kurz-, mittel- und langfristigen Horizonten entspricht der des HHLA-CRMS. Diese Definition deckt die erwartete Lebensdauer der Vermögenswerte ab, ebenso die HHLA-Planungshorizonte (5 Jahre).

[Aufbau des Systems Klimarisiken](#)

Klimabedingte Chancen und Übergangsrisiken wurden im Rahmen des betrieblichen Risiko- und Chancenmanagements erfasst, bewertet und kontinuierlich evaluiert, gleichwertig mit anderen nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen. Dieser Bewertung liegen keine Klimaszenarien zugrunde.

Zur Bewertung der klimabezogenen Auswirkungen wurden insbesondere die HHLA-Klimaziele in die Analyse einbezogen, ebenso die Betrachtung des Geschäftsmodells und die Daten der Finanzplanung. Für die Ergebnisse der Klimarisikoanalyse siehe [Aufbau des Systems Klimarisiken](#).

Auswirkungen, Risiken, Abhängigkeiten und Chancen im Zusammenhang mit Ökosystemen

Die Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse in Bezug auf Biodiversität erfolgte durch die Einschätzung von Expertinnen und Experten aus den Segmenten, den Fachbereichen und dem Management. Darüber hinaus wurden die Ergebnisse der EU-Taxonomie-Prüfung der eigenen Standorte – soweit sie sich in oder in der Nähe von biodiversitätssensiblen Gebieten befinden – einbezogen. Dabei wurde die Wertschöpfungskette inklusive der Ökosystemdienstleistungen betrachtet und auf Umweltauswirkungen, Übergangsrisiken sowie physische und systemische Risiken untersucht, die sich gegebenenfalls auch aus Abhängigkeiten ergeben können. Direkte Konsultationen mit betroffenen Stakeholdern fanden nicht statt.

[EU-Taxonomie](#)

Konzernweit befinden sich einzelne Standorte in der Nähe von biodiversitätssensiblen Bereichen. Schutzmaßnahmen werden ergriffen, sodass eine negative Beeinflussung der Biodiversität oder Ökosysteme auf ein regulatorisches Minimum reduziert werden kann.

Auswirkungen, Risiken, Abhängigkeiten und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft erfolgte durch die Einschätzung der Expertinnen und Experten aus den Segmenten, Fachbereichen und dem Management. Darüber hinaus wurden keine weiteren Analysen durchgeführt. Direkte Konsultationen mit betroffenen Stakeholdern fanden nicht statt.

Auswirkungen, Risiken, Abhängigkeiten und Chancen im Zusammenhang mit Governance

Die Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse im Zusammenhang mit Governance-Themen erfolgte durch die Einschätzung des Fachbereichs Compliance, der die konzernweiten Geschäftsaktivitäten in allen Segmenten, insbesondere hafennahe Dienstleistungen, Intermodal sowie Immobilien, bewertet hat.

3. IDENTIFIKATION WESENTLICHER AUSWIRKUNGEN

Die Bewertung der einzelnen Kriterien der Auswirkungen wurde in einem Workshop mit den betreffenden Stakeholdern und deren Vertretern durchgeführt und die finale Bewertung gemeinsam getroffen. Stakeholder-Vertreter sind interne Fachexperten, die über umfassende Kenntnisse der betroffenen Stakeholder und Nutzer der nichtfinanziellen Konzernerklärung verfügen. Externe Sachverständige wurden nicht einbezogen. [Einbeziehung der Stakeholder](#)

In Anlehnung an die ESRS wurden die Bewertungskriterien der verschiedenen Auswirkungen jeweils wie folgt unterschieden:

- tatsächlich positive Auswirkungen: Ausmaß und Umfang
- potenziell positive Auswirkungen: Ausmaß, Umfang und Eintrittswahrscheinlichkeit
- tatsächlich negative Auswirkungen: Ausmaß, Umfang und Behebbarkeit
- potenziell negative Auswirkungen: Ausmaß, Umfang und Eintrittswahrscheinlichkeit

Die Kriterien wurden, mit Ausnahme der Eintrittswahrscheinlichkeit, jeweils anhand einer fünfstufigen Skala bewertet, wobei 1 die geringste und 5 die stärkste Ausprägung darstellt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wurde an das HHLA-CRMS angelehnt und vierstufig operationalisiert.

Die Ergebnisskala wurde auf 0 bis 10 und der Schwellenwert der Wesentlichkeit auf ≥ 5 festgelegt.

Aus dieser Bewertung und der Verortung auf den Skalen ergibt sich die Wesentlichkeit der Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs). Im Falle möglicher negativer Auswirkungen auf die Menschenrechte hat der Schweregrad der Auswirkungen Vorrang vor ihrer Wahrscheinlichkeit.

Im Anschluss an den Wesentlichkeits-Workshop wurden in einer Qualitätssicherung die Bewertungen aller IROs in Zusammenarbeit von Projekt-Lead und HHLA-CRMS kritisch geprüft und die Zusammenhänge der IROs berücksichtigt. Eine Änderung an der Bewertung oder der Liste wesentlicher IROs ergab sich daraus nicht.

Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse

Die Aufstellung und die Verortung in der Wertschöpfungskette der wesentlichen IROs zusammen mit den entsprechenden wesentlichen Themen und Unterthemen sind im Abschnitt zu den Wechselwirkungen der IROs mit der Geschäftsstrategie aufgelistet.

[Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie deren Wechselwirkung mit Strategie und Geschäftsmodell](#)

Die wesentlichen IROs wurden den entsprechenden Themen, Unterthemen und Unter-Unterthemen in Anlehnung an ESRS 1 AR 16 zugeordnet. Sofern ein IRO als wesentlich identifiziert wurde, wurde das entsprechende Unterthema als wesentlich und somit berichtspflichtig identifiziert.

Wesentliche Risiken aus unserer eigenen Geschäftstätigkeit sowie aus Geschäftsbeziehungen, Produkten und Dienstleistungen, die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte nach § 289c HGB haben, liegen nicht vor.

Überwachung und Kontrolle

Während des gesamten Prozesses wurden interne Kontrollen zur Sicherstellung der Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten durchgeführt, z. B. mittels Vier-Augen-Prinzip oder Feedbackschleifen. Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden vom HHLA-Vorstand und HHLA-Aufsichtsrat bestätigt, der Konzernbetriebsrat wurde über die Ergebnisse informiert.

Die Wesentlichkeitsanalyse in Anlehnung an ESRS-Vorgaben soll zukünftig jährlich überprüft und bei Bedarf entsprechend aktualisiert werden.

Ökologische Verantwortung

Klimawandel

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Klimawandel

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Klimawandel wurden in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse untersucht. Zur Identifizierung physischer Klimarisiken wurde die doppelte Wesentlichkeitsanalyse mit den Ergebnissen der Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse gespeist, die auch im Rahmen der Berichterstattung zur EU-Taxonomie durchgeführt wurde. [Wesentlichkeitsanalyse](#)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Unterthema	Risiken und Chancen	Positive Auswirkungen	Negative Auswirkungen
Klimaanpassung	Risiko: Vor dem Hintergrund des Klimawandels bestehen Hochwasserrisiken an einigen eigenen Standorten der HHLA in den Segmenten Container, Intermodal, Logistik und Immobilien, die kurz-, mittel- und langfristig negative finanzielle Effekte, insbesondere Betriebsstillstände, Aufräumarbeiten, Schäden an Anlagen, Sachen, Waren und Gebäuden sowie zusätzliche Personalkosten, zur Folge haben können (physisches Risiko). Risiko: Vor dem Hintergrund des Klimawandels bestehen Extremwetterrisiken (Sturm und Starkregen) für einige eigene Geschäftstätigkeiten der HHLA in den Segmenten Container und Intermodal, die kurz-, mittel- und langfristig negative finanzielle Effekte, insbesondere Betriebsbeeinträchtigungen durch Streckensperrungen, Leistungs-/Produktionsausfälle und Schäden an Anlagen, zur Folge haben können (physisches Risiko).	Die Geschäftsaktivitäten der HHLA in den Segmenten Container, Intermodal und Logistik tragen kurz-, mittel- und langfristig zu klimaresilienten Lieferketten der Kunden bei und führen so zur Stärkung der Versorgungssicherheit und der wirtschaftlichen Stabilität (transitorische Chance).	
Klimaschutz	Chance: Durch die Erreichung von Klimaneutralität der Speicherstadtimmobilien können sich langfristig positive finanzielle Effekte durch entsprechende Wettbewerbsvorteile, durch die entsprechende Kundenpräferenz, ergeben.	Die CO₂-effizienten Geschäftsaktivitäten der HHLA in den Segmenten Container, Intermodal und Logistik tragen kurz-, mittel- und langfristig zu einer CO₂-effizienten Lieferkette der Kunden und dadurch zum Klimaschutz bei. Der hohe Elektrifizierungsgrad der eigenen operativen Geschäftstätigkeit in den Segmenten Container, Intermodal und Logistik sowie der operativen Tätigkeiten in der Lieferkette der HHLA trägt kurz-, mittel- und langfristig zum Klimaschutz bei.	Der CO ₂ -Ausstoß der eigenen Tätigkeiten sowie der Tätigkeiten externer Akteure und Kunden, wie z.B. der Schiffe während der Liegezeit sowie der externen Trucking- und Eisenbahnverkehrsunternehmen während des Aufenthalts auf den HHLA-Terminals, trägt kurz-, mittel- und langfristig zum Klimawandel bei.
Energie	Risiko: Aufgrund volatiler Energiepreise können für einige HHLA-eigene Gesellschaften in den Segmenten Container, Intermodal und Logistik kurz-, mittel- und langfristig negative finanzielle Effekte durch ungeplante Mehrkosten entstehen.	Durch den Betrieb von energieeffizienten Anlagen in den Segmenten Container, Intermodal und Logistik trägt die HHLA zu energieeffizienten Lieferketten ihrer Kunden und dadurch letztlich auch zum Klimaschutz bei.	Durch die Nutzung fossiler Energieträger in den eigenen Geschäftstätigkeiten trägt die HHLA kurz-, mittel- und langfristig zum Klimawandel bei.

Im Jahr 2022 führte die HHLA erstmals eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse durch, die seitdem jährlich im Rahmen der EU-Taxonomie-Berichterstattung aktualisiert wird und in das Risikomanagementsystem integriert ist. Im Rahmen der Klimarisikoanalyse werden für die gesamte Unternehmensgruppe potenzielle Klimarisiken identifiziert und die Resilienz der HHLA bewertet.

Die Resilienzanalyse umfasst potenzielle Klimarisiken, die sich durch die eigenen Geschäftstätigkeiten ergeben. Übergangsrisiken und -chancen werden im Rahmen des regulären CRMS erfasst und bewertet und sind daher nicht Teil der Resilienzanalyse.

Basis für die Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse sind die über einen Dienstleister zur Verfügung gestellten Klimadaten für die geografischen Koordinaten der HHLA-Standorte. Nach Veröffentlichung des Sechsten Sachstandsberichts des Weltklimarats (IPCC) wurden die Klimadaten im Geschäftsjahr 2024 aktualisiert. Berücksichtigt wurden dabei vier Klimaszenarien, SSP1-2.6, SSP2-4.5, SSP3-7.0 und SSP5-8.5 (SSP = Shared Socioeconomic Pathways). Dadurch wird mindestens ein Szenario mit niedrigen Emissionen (SSP1) und eines mit hohen Emissionen berücksichtigt. Weitere Informationen finden sich im Abschnitt zum Risiko- und Chancenmanagementsystem. [Risiko- und Chancenmanagementsystem](#)

Bei der initialen Bewertung wurden jeweils Workshops mit Experten aus den operativen und kaufmännischen Fachbereichen der HHLA-Gesellschaften, dem HHLA-CRMS und der Abteilung Nachhaltigkeit durchgeführt. In diesen Workshops beurteilten die Expertinnen und Experten auf Grundlage der prognostizierten Klimadaten die Resilienz der Standorte, der Anlagen und des Betriebs. Die jährliche Aktualisierung findet auf Grundlage dieser Einschätzung statt und wird, sollten diese vorliegen, um neue Erkenntnisse ergänzt.

Die Resilienzanalyse in Bezug auf physische Klimarisiken ist als Bestandteil der Klimarisikoanalyse auf den Zeitraum bis 2050 ausgerichtet, um langfristige Auswirkungen des Klimawandels angemessen zu berücksichtigen. Bei wesentlichen Risiken erfolgt ergänzend eine Bewertung für den Betrachtungszeitraum von einem Jahr (kurzfristig), von einem bis zu fünf Jahren (mittelfristig entsprechend der Mittelfristplanung) und darüber hinaus (langfristig). Transitorische Risiken werden hingegen im Rahmen des betrieblichen Risiko- und Chancenmanagements mit einem Zeithorizont von mehr als fünf Jahren bewertet. Die unternehmensweiten Klimaziele orientieren sich an den Jahren 2030 und 2040.

Der Resilienzanalyse liegt eine Reihe von Annahmen zugrunde, wie sich der Übergang zu einer CO₂-armen und resilienten Wirtschaft auf die Geschäftstätigkeiten der HHLA auswirkt. Dabei wird insbesondere von einem stetig steigenden Elektrifizierungsgrad ausgegangen, der mit Effizienzsteigerungen im Energieeinsatz einhergeht. Gleichzeitig wird angenommen, dass der Anteil erneuerbarer Energien im Energiemix sowohl in den eigenen Betrieben als auch entlang der Wertschöpfungskette kontinuierlich zunimmt. Ergänzend wird ein Einsatz neuer Technologien angenommen, die teilweise auch als Übergangslösungen fungieren, bis klimafreundliche Antriebstechnologien in ausreichendem Umfang verfügbar und marktreif sind.

In der an die Resilienzanalyse anschließenden Klimarisikobewertung wurden die antizipierten finanziellen Effekte der Risiken berücksichtigt und mit bestehenden Klimaschutzmaßnahmen abgeglichen.

Ihre kontinuierliche Evaluierung und Überwachung im Rahmen des Risiko- und Chancenmanagements sowie die Anpassungsfähigkeit der operativen Prozesse zeigen, dass die HHLA inklusive der eigenen Suprastruktur eine hohe Widerstandsfähigkeit in Bezug auf klimatische Änderungen aufweist. Die hohen prozentualen Anteile der taxonomiekonformen Umsatz-, CapEx- und OpEx-Kennzahlen zeigen zudem die Ausrichtung des Geschäftsmodells auf nachhaltige Aktivitäten im Sinne der EU-Umweltziele, insbesondere im Bereich Klimaschutz.

Die Basis der Resilienzanalyse besteht aus den zugrunde liegenden Klimadaten. Die wesentlichen Unsicherheiten bestehen in der Aussagefähigkeit und Güte der Klimadaten. Diese beruhen auf den gängigen wissenschaftlichen Erkenntnissen und Annahmen. Jedoch waren bisher Aussagen über die Veränderung der Windverhältnisse weithin nicht belastbar möglich.

Wesentliche Klimarisiken beziehen sich auf Schäden durch Hochwasser an einigen Standorten in den Segmenten Container, Intermodal, Logistik und Immobilien sowie durch Extremwetterereignisse (Sturm und Starkregen) in den Geschäftstätigkeiten der Segmente Container und Intermodal. Für diese Risiken bestehen Mitigations- und vereinzelt Anpassungsmaßnahmen. [Maßnahmen in Bezug auf Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#)

In Bezug auf die Risiken, die durch Extremwetterereignisse entstehen, sind diese häufig in der Wertschöpfungskette angesiedelt, sodass kein direkter Einfluss auf die Klimaanpassung genommen werden kann. Im Rahmen der Risikoanalyse des CRMS werden zusätzliche Steuerungsbedarfe festgestellt und an Entscheidungsträger berichtet, sodass ggf. Strategiep Anpassungen erfolgen können. Etwaige zusätzliche Steuerungsbedarfe werden im Rahmen der Klimarisikoanalyse identifiziert und an Entscheidungsträger berichtet, sodass ggf. Strategiemassnahmen erfolgen können.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

Die HHLA adressiert in ihrem folgend beschriebenen Managementansatz der Balanced Logistics die folgenden Themen:

- Klimaschutz
- Energieeffizienz
- Einsatz erneuerbarer Energien

Zum Management der wesentlichen klima- und energiebezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen hat die HHLA in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie „Balanced Logistics“ die Handlungsfelder „Klimaschutz und Energieeffizienz“ sowie „Klimafreundliche Logistikketten“ verankert.

Für einen wirkungsvollen Klimaschutz konzentriert sich die HHLA auf die Senkung der absoluten CO₂-Äquivalente (CO₂e). Die Energieeffizienz und der Anteil erneuerbarer Energien im Energieträgermix der HHLA sollen kontinuierlich gesteigert werden, um eine Entkopplung

von Umschlag- und Transportvolumen einerseits und von CO₂e-Emissionen andererseits zu erreichen.

Für substanzielle CO₂e-Reduzierungen setzt die HHLA auf die weitere Elektrifizierung ihrer Geräte und Maschinen auf den Terminals und damit auf die Substitution von fossilen Antriebsenergeträgern durch erneuerbare Energien. Dadurch werden Anlagen nicht nur emissionsärmer und leiser, sondern die alternativen Umschlagsgeräte 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.

Durch den geplanten weiteren Ausbau des Intermodalnetzwerkes können Güter emissionsarm transportiert werden. Die Umschlags- und Transportleistungen der HHLA ermöglichen den Nutzern dieser Leistungen, die eigenen Güterströme emissionsarm oder emissionsfrei zu transportieren und damit ihre Scope-3-Emissionen zu senken.

Die Klimastrategie und damit auch die Handlungsfelder „Klimaschutz und Energieeffizienz“ sowie „Klimafreundliche Logistikketten“ gelten konzernweit. Die Verantwortung für den Klimaschutz und damit für die „Balanced Logistics“ liegt beim Vorstandsvorsitzenden der HHLA.

Ziele in Bezug auf Klimaschutz

Als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie „Balanced Logistics“ und der Handlungsfelder „Klimafreundliche Logistikketten“ und „Klimaschutz und Energieeffizienz“ hat sich die HHLA folgende kombinierte Ziele gesetzt:

- Verringerung der absoluten Scope-1- und Scope-2-CO₂e-Emissionen um mindestens 50 % bis 2030 (Basisjahr 2018)
- Klimaneutralität für Scope 1 und 2 bis 2040
(HHLA gilt als klimaneutral, wenn mindestens 90 % seiner Scope-1- und Scope-2-Emissionen (marktbasiert) auf null reduziert wurden und die verbliebenen Emissionen durch CO₂-Entnahme oder hochwertige Kompensationen ausgeglichen werden.)

Das Ziel umfasst die kombinierten Scope-1- und Scope-2-CO₂e-Emissionen der HHLA. In die Betrachtung einbezogen werden alle Treibhausgase, die unter das Kyoto-Protokoll fallen.

Das Klimaziel gilt konzernweit und umfasst alle Standorte und Segmente der HHLA sowie alle vollkonsolidierten Tochtergesellschaften zzgl. HVCC, KTH, FKZ und Ulrich Stein.

Das Ziel umfasst die kombinierten Scope-1- und Scope-2-CO₂e-Emissionen der HHLA. In die Betrachtung einbezogen werden alle Treibhausgase, die unter das Kyoto-Protokoll fallen.

Als Bezugswert für die Scope 2 Emissionen wird der marktbezogene Emissionswert herangezogen. Die Kohärenz der festgelegten Ziele mit dem Treibhausgasinventar wird durch jährliche interne Überprüfungen und Berichterstattungen gewährleistet. Die Zielerreichung wird fortlaufend von der Stabsabteilung Nachhaltigkeit überwacht und im Rahmen der jährlichen Emissionsberichterstattung dokumentiert. [Erklärung zur Unternehmensführung](#)

Die Ziele für Scope-1- und Scope-2-Emissionen stehen damit im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris zur Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5°C.

Die Dekarbonisierungshebel in der Wertschöpfungskette fokussieren sich im Wesentlichen auf den Einsatz von alternativen Antriebstechnologien für den nachgelagerten Gütertransport auf der ersten und letzten Meile. Im Berichtsjahr ergänzt die HHLA die Emissionsberichterstattung um die wesentlichen Scope-3-Emissionen. [THG-Bruttoemissionen der Kategorie Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen](#)

Um die in der Tabelle „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen“ genannten Auswirkungen zu adressieren und damit zur Begrenzung der Erderwärmung beizutragen, fokussiert sich die HHLA auf die Senkung der absoluten Treibhausgasemissionen und die Steigerung des Anteils der Bahntransporte. Die vom HHLA-Konzern ausgestoßenen Treibhausgase (Scope 1 und 2) entstehen im Wesentlichen durch den Betrieb der Fahrzeuge und Umschlagsgeräte. Die Höhe der Emissionen wird dabei insbesondere durch die Antriebs- und Kraftstoffart sowie den Anteil des Strombezugs aus erneuerbaren Energien und die Energieeffizienz beeinflusst. Detaillierte Informationen zu daraus abgeleiteten Maßnahmen sind in Abschnitt [Maßnahmen in Bezug auf Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#) zu finden.

Aufgrund der Abhängigkeit von der technologischen Entwicklung und dem Markthochlauf alternativer Antriebstechnologien ist die Umsetzung der Elektrifizierungsmaßnahmen jedoch in hohem Maße vom Angebot der Hersteller geprägt. Entsprechend wurden die Dekarbonisierungshebel vorrangig an der technologischen Verfügbarkeit und Marktentwicklung ausgerichtet.

Im Berichtsjahr wurden 94.164 t CO₂e Scope 1 und marktbezogen Scope 2 emittiert. Das entspricht einem Rückgang um 4,5 % gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt konnten die Emissionen seit dem Basisjahr 2018 um 44,7 % reduziert werden. Damit liegt die HHLA im Plan zur Erreichung ihrer Klimaziele und bestätigt den positiven Reduktionstrend der vergangenen Jahre.

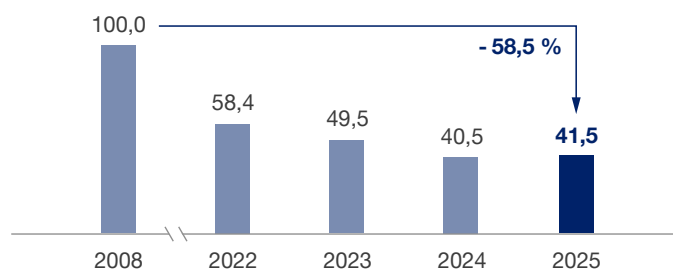
Die Höhe der CO₂e-Emissionen im Jahr 2025 wurde insbesondere durch zwei Entwicklungen beeinflusst:

- **Umstellung des Strombezugs:** Der Strom für das Mehrzweckterminal in Triest und von METRANS Polonia wurde auf aus erneuerbaren Energien umgestellt.
- **Diesel-Mehrverbräuche** durch Umschlagwachstum an den Containerterminals Tollerort (CTT) und Burchardkai (CTB) sowie am Mehrzweckterminal Triest

Die spezifischen CO₂e-Emissionen stiegen im Vergleich zum Vorjahr leicht um 1,0 Prozentpunkt an und liegen somit um 58,5 % unter dem Basisjahr 2008.

Entwicklung spezifischer CO₂e-Emissionen

Spezifische CO₂e-Emissionen gegenüber 2008 in %



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

Maßnahmen in Bezug auf Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel

Um die Ziele der HHLA zu erreichen, sind die folgenden Maßnahmen im Geschäftsjahr umgesetzt und geplant worden:

- **Elektrifizierung der Umschlagsprozesse:** Am Container Terminal Burchardkai (CTB) wurde im Jahr 2025 ein weiterer Lagerblock mit drei elektrisch betriebenen Stapelkränen in Betrieb genommen. Die Einführung batteriebetriebener AGVs, die zukünftig dieselbetriebene Van-Carrier ersetzen werden, wurde weiter vorangetrieben.
- **Einsatz alternativer Kraftstoffe:** Bei Unikai wird Biodiesel (HVO) bei verschiedenen Geräten eingesetzt.
- Der testweise Einsatz von Biodiesel (HVO) wurde am Container Terminal Tollerort (CTT) vorbereitet.

Die wichtigsten Hebel zur CO₂-Reduktion umfassen die Elektrifizierung von Betriebsprozessen, den Einsatz erneuerbarer Energien und den Einsatz alternativer Kraftstoffe.

ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

In Bezug auf die wesentlichen physischen Klimarisiken bestehen Maßnahmen, die bereits implementiert sind, im Geschäftsjahr fortgeführt wurden und für die Zukunft weiterhin geplant sind, wobei mindestens eine jährliche Überprüfung der Maßnahmen hinsichtlich ihrer Angemessenheit und Wirksamkeit erfolgt.

Die wichtigsten im Berichtsjahr durchgeführten Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel sind:

- **Versicherung:** Physische Hochwasserschäden an eigenen Anlagen und Waren sind weitgehend und fortlaufend versichert. Dies betrifft die Standorte der Hamburger Terminals sowie die wassernahen Standorte der METRANS-Gruppe.
- **Anpassung der Hochwasserschutzvorrichtungen:** Die Auslegung der Hochwasserschutzvorrichtungen wird laufend überprüft und bei neuen Erkenntnissen, wo möglich, angepasst, sodass diese den Hochwasserständen entsprechend kontinuierlich Schutz bieten. Dies betrifft die Standorte der Hamburger Terminals sowie des Fischmarkts Hamburg und die wassernahen Standorte der METRANS-Gruppe. Die Hochwasserschutzvorrichtungen der Speicherstadt Hamburg werden im Rahmen von Ertüchtigungsprojekten kontinuierlich ausgeweitet.
- **Anpassungsfähigkeit der operativen Prozesse:** Ausfälle oder Streckensperrungen in der Wertschöpfungskette sind nicht durch aktive physische Anpassungsmaßnahmen der HHLA beeinflussbar. Wirksame Maßnahmen ergeben sich hierbei aus einer Flexibilität in den operativen Prozessen durch die Verfügbarkeit von Personal und Know-how sowie die Bereitstellung von ausreichend Equipment zur Nutzung von Ausweichstrecken. Dies betrifft die Geschäftstätigkeiten der METRANS-Gruppe und der Roland Spedition.

ELEKTRIFIZIERUNG

Die durch die Nutzung fossiler Brennstoffe verursachten Scope-1-Emissionen der HHLA entstehen zu mehr als 90 % aus der Verbrennung in mobilen Fahrzeugen und Geräten, die zum Transport von Containern genutzt werden. Daher sollen die Energieeffizienz, der Grad der Elektrifizierung und der Anteil erneuerbarer Energien am Energieträgermix der HHLA kontinuierlich erhöht werden, indem der Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien gesteigert und die Eigenstromproduktion ausgebaut wird. Je nach technologischer Verfügbarkeit können Fahrzeuge eingesetzt werden, die ohne den Einsatz fossiler Brennstoffe oder mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden. Damit soll eine Entkopplung von Umschlag- und Transportvolumen einerseits und CO₂e-Emissionen andererseits erreicht werden, um die eingesetzte Energie fast vollständig aus erneuerbaren Energien zu decken. Bis 2040 sollen der Gütertransport und der Güterumschlag damit fortlaufend CO₂-ärmer werden und schließlich eine 90%ige CO₂e-Reduktion gegenüber dem Basisjahr für die Scopes 1 und 2 erreicht werden.

Im Berichtsjahr lag der Anteil des Stromverbrauchs am Gesamtenergieverbrauch bei 64,3 % (im Vorjahr: 64,9 %). Im Jahr 2018 (Basisjahr des Klimaschutzziels) lag dieser Wert bei 48,9 %.

Im schienengebundenen Gütertransport ist die Elektrifizierung der entsprechenden Strecken die Voraussetzung für den Einsatz von elektrisch betriebenen Langstreckenlokomotiven. Der momentane Einsatz von dieselbetriebenen Lokomotiven beschränkt sich im Wesentlichen auf wenige dieselbetriebene Langstreckenlokomotiven sowie dieselbetriebene Rangierlokomotiven, die aufgrund fehlender Elektrifizierung auf den eingesetzten Strecken bzw. technisch nicht möglicher Installation von Oberleitungen auf den Terminals nicht durch elektrifizierte Lokomotiven ersetzt werden können.

ENERGIEEFFIZIENZ

Die Wirksamkeit des bestehenden nach DIN ISO 50001:2018 zertifizierten Energiemanagementsystems, das alle HHLA-Gesellschaften mit nennenswertem Energieverbrauch in Deutschland umfasst, wurde im Berichtsjahr im Rahmen eines Überprüfungsaudits erneut bestätigt.

NUTZUNG ALTERNATIVER KRAFTSTOFFE

Die weit überwiegende Anzahl der Fahrzeuge und Geräte, die von der HHLA im Rahmen ihres Geschäftsmodells eingesetzt und von Verbrennungsmotoren angetrieben werden, wird aufgrund ihrer Nutzungsdauern vor 2040 ausgetauscht werden. Je nach technologischer Verfügbarkeit können dann Fahrzeuge eingesetzt werden, die ohne den Einsatz fossiler Brennstoffe betrieben werden können.

EINSATZ VON ERNEUERBAREN ENERGIEN IN DER EIGENEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Bis 2032 soll der Strombedarf der HHLA-Geschäftsaktivitäten vollständig durch erneuerbare Energien gedeckt werden. Im Berichtsjahr wurden 73,1 % des Stromverbrauchs aus erneuerbaren Energien bezogen. Im Vorjahr lag dieser Wert bei 70,2 %.

Energiekennzahlen

Energieverbrauch und -einspeisung

	2025	2024	2023	2022	2021
Diesel, Benzin und Heizöl in Mio. l	21,0	19,3	18,3	23,2	24,1
Erdgas in Mio. m ³	1,4	1,4	1,5	1,9	7,5
Strom (ohne Fahrstrom) in Mio. kWh	147,6	146,9	141,5	149,4	133,7
davon Strom aus erneuerbarer Energie	129,0	126,9	80,7	82,4	97,4
Fahrstrom in Mio. kWh	259,5	239,5	211,4	206,7	208,7
davon Strom aus erneuerbarer Energie	168,6	144,4	126,7	117,4	115,7
Fernwärme in Mio. kWh	3,4	3,0	3,3	3,9	4,0
davon Fernwärme aus erneuerbarer Energie	2,1	2,1	2,4	2,8	2,5
Fernwärmeeinspeisung in Mio. kWh	0	0	0	0	25,5

Energieverbrauch 2025 in geringem Umfang geschätzt, zuzüglich geringer Mengen H₂.

Energieintensität auf der Grundlage der Nettoumsatzerlöse

Energieintensität pro Nettoerlös	Vergleich	2025	%N / N-1
Gesamtenergieverbrauch pro Nettoumsatzerlös (MWh/€)	0,00037	0,00036	- 3,2

THG-Bruttoemissionen der Kategorie 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen

	Basisjahr 2018	2025	2024	2023	2022	2021
Scope-1- und Scope-2-Emissionen						
Scope-1-Treibhausgasemissionen (t CO ₂ e)	82.265	59.740	55.334	51.741	65.439	74.538
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	k.A.	122.063	124.361	k.A.	k.A.	k.A.
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	88.077	34.423	43.269	53.712	52.802	49.880
Summe Scope-1- und Scope-2-Emissionen (marktbezogen)	170.346	94.164	98.603	105.453	118.241	124.418
Signifikante Scope-3-Emissionen						
1 Erworbene Waren und Dienstleistungen		22.207				
2 Investitionsgüter		61.229				
3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)		46.220				
4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb		101.372				
5 Abfallaufkommen in Betrieben ¹						
6 Geschäftsreisen ¹						
7 Pendelnde Arbeitnehmer ¹						
8 Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter ¹						
9 Nachgelagerter Transport ¹						
10 Verarbeitung verkaufter Produkte ¹						
11 Verwendung verkaufter Produkte ¹						
12 Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer ¹						
13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter ¹						
14 Franchises ¹						
15 Investitionen ¹						
Treibhausgasemissionen insgesamt (Scope 1 + 2 + 3; marktbezogen) (t CO₂e)		325.192				

Definitionen und Berechnungsmethoden

Alle Emissionen werden in CO₂-Äquivalente umgerechnet bzw. angegeben.

Scope 1

- Erfasst werden alle vollkonsolidierten HHLA-Töchter und die at-equity-Töchter: KTH, HVCC, FKZ und Stein.
- Die Emissionsfaktoren für Kühlmittel, Kraftstoffe und Heizgas beziehen sich auf Angaben des IPCC, der DEFRA und des GLEC.

Scope 2 (standortbezogen)

- Als standortbezogene Emissionsfaktoren werden die jeweils letzten verfügbaren Daten der Internationalen Energieagentur (IEA) verwendet.
- Erfasst werden alle vollkonsolidierten HHLA-Töchter und die at-equity-Töchter: KTH, HVCC, FKZ und Stein.

Scope 2 (marktbezogen)

- Als marktbezogene Emissionsfaktoren werden die durch den jeweiligen Energielieferanten ausgewiesenen Emissionsfaktoren verwendet. Liegen diese nicht vor, werden die standortbezogenen Emissionsfaktoren genutzt.
- Erfasst werden alle vollkonsolidierten HHLA-Töchter und die at-equity-Töchter: KTH, HVC, FKZ und Stein.

Scope 3, Kategorie 1 (Purchased goods and services)

- Die Scope-3.1-Emissionen wurden für alle vollkonsolidierten HHLA-Gesellschaften inkl. der at-equity-Töchter KTH, HVCC, FKZ und Stein bilanziert. Eurotrans wurde nicht berücksichtigt.
- Die Emissionsfaktoren werden der Datenbank EXIOBASE (Stand 2019) entnommen und sind inflationsbereinigt.

Scope 3, Kategorie 2 (Capital goods)

- Die Scope-3.2-Emissionen wurden für alle vollkonsolidierten HHLA-Gesellschaften inkl. der at-equity-Töchter KTH, HVCC und FKZ bilanziert. Eurotrans wurde nicht berücksichtigt.
- Für Großgeräte, bei denen ein Product Carbon Footprint (PCF) vorliegt, wurde dieser der Berechnung zugrunde gelegt, wobei alle Lebenszyklusphasen außer der Nutzungsphase berücksichtigt wurden. Emissionen für Großgeräte ohne vorliegenden PCF wurden „weight-based“ berechnet, indem Hersteller, Gerätetyp und Gesamtgewicht bei den HHLA-Töchtern abgefragt wurden. Falls diese Daten fehlen, werden sie online recherchiert oder durch Daten eines vergleichbaren Geräts ersetzt.
- Die Emissionsfaktoren werden der Datenbank EXIOBASE (Stand 2019) entnommen und sind inflationsbereinigt. Der Emissionsfaktor für Stahl wurde bei der Beratungsfirma Sphera zur Verfügung gestellt.

Scope 3, Kategorie 3 (Fuel- and energy-related activities)

- Die Scope-3.3-Emissionen wurden für alle vollkonsolidierten HHLA-Gesellschaften inkl. der at-equity-Töchter KTH, HVCC, FKZ und Stein bilanziert.
- Verwendet wurden die jeweils letzten verfügbaren Emissionsfaktoren der Internationalen Energieagentur (IEA) und der DEFRA.

Scope 3, Kategorie 4 (Upstream transportation)

- Die Scope-3.4-Emissionen wurden für alle HHLA-Gesellschaften mit nennenswerten Transportdienstleistungen bilanziert, die rund 97 % der vorgelagerten transportbedingten Emissionen abdecken (Bezugsjahr 2024).
- Die Emissionsfaktoren stammen von der DEFRA, IEA und lieferantenspezifischen Werten.

1 Folgende Scope-3-Kategorien entfallen aufgrund der Signifikanzanalyse (mit den Kriterien Höhe, Beeinflussbarkeit, Risiko, Stakeholderinteressen, Outsourcing, Sektor-Guidelines): Kategorie 5 (Waste), Kategorie 6 (Business travel), Kategorie 7 (Employee commuting), Kategorie 8 (Upstream leased assets), Kategorie 9 (Downstream transportation and distribution), Kategorie 10 (Processing of sold products), Kategorie 11 (Use of sold products), Kategorie 12 (End-of-life treatment of sold products), Kategorie 13 (Downstream leased assets), Kategorie 14 (Franchises) und Kategorie 15 (Investments)

Treibhausgasintensität auf der Grundlage der Nettoumsatzerlöse

	2025	2024
THG-Gesamtemissionen (standortbezogen) pro Nettoerlös (tCO ₂ e/€)	0,000235	–
THG-Gesamtemissionen (marktbasiert) pro Nettoerlös (tCO ₂ e/€)	0,000185	–

Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO₂-Zertifikate

Die HHLA nutzt externe Klimaschutzprojekte (Verified Emission Reductions nach Goldstandard) außerhalb ihrer Wertschöpfungskette, um den TÜV-Nord-Standard TN-CC 020 für das HHLA Container Terminal Altenwerder und das Produktangebot HHLA Pure zu erfüllen. Diese Klimaschutzprojekte werden nicht auf den CO₂-Fußabdruck des Gesamtkonzerns angewandt (Scope-1- und Scope-2-Berechnung). Die Gesamtmenge der gelöschten CO₂-Emissionszertifikate betrug im Berichtsjahr 60.513 t CO₂ für das Jahr 2024. Die geplanten Löschungen von CO₂-Emissionszertifikaten liegen bei rund 65 Tsd. Tonnen CO₂ für 2025 und basieren auf Vereinbarungen mit dem TÜV Nord.

Im Berichtsjahr gelöschte CO₂-Gutschriften

Gesamt in t CO ₂ e	2025	%
Anteil von Abbauprojekten in %		0
Anteil von Reduktionsprojekten in %		100
Goldstandard, VER (Verified Emission Reduction)	60.513	100
Anteil von Projekten innerhalb der EU in %		0
Anteil von CO ₂ -Gutschriften, die als entsprechende Anpassung gelten in %		0
Anteil von Abbauprojekten in %		0

Biodiversität und Ökosysteme (Sedimentmanagement)

Wesentliche Auswirkungen, Chancen und Risiken

Wesentliches Risiko

Unterthema	Unter-Unterthema	Risiko
Auswirkungen auf und Abhängigkeiten von Ökosystemleistungen	Sedimentmanagement	Die Verschlickung / Versandung der Elbe kann kurz-, mittel- und langfristig zu negativen finanziellen Effekten aus der Standortgefährdung aufgrund einer Nicht- bzw. eingeschränkten Erreichbarkeit des Hamburger Hafens führen.

Sedimentmanagement und Geschäftsmodell

Der Hamburger Hafen liegt rund 120 Kilometer von der Nordsee entfernt im Landesinneren und ist ein tideoffener Seehafen. Diese geografische Lage bietet den Vorteil, dass Waren mit dem energieeffizienten Verkehrsträger Großcontainerschiff bereits weit ins Binnenland transportiert werden können.

Die Solltiefen der Fahrrinne und der Liegeplätze der Terminals sind unmittelbar mit dem Ökosystem Elbe verbunden. Die Zu- und Abflussmengen sowie das Tidevolumen der Elbe beeinflussen das Sedimentmanagement und die Wassertiefeninstandhaltung der Fahrrinne und des Hamburger Hafens. Wenn es durch nicht ausreichende Wassertiefeninstandhaltung zu Sedimentablagerungen im Zulauf des Hamburger Hafens oder an den Liegeplätzen kommt, entstehen Tiefgangsrestriktionen für Schiffe im Zu- und Ablauf von den Liegeplätzen sowie operative Einschränkungen im Umschlagsbetrieb, sodass die nautischen Vorteile der planfestgestellten Tiefgänge nicht ausgeschöpft werden und in der Folge möglicherweise weniger Ladung sowohl nach Hamburg gelangen als auch von Hamburg aus verschifft werden kann.

Management der Auswirkungen, Chancen und Risiken

Strategischer Rahmen

Aus dem Zusammenspiel von Tideströmung und Zulauf aus der Oberelbe lagern sich in den seewärtigen Zuläufen des Hamburger Hafens Sedimente ab. Diese können durch sogenannte Mindertiefen zu tiefgangsbeschränkten Restriktionen an den Liegeplätzen der Terminals und der Fahrrinne Elbe führen, wodurch sich Einschränkungen für den maximalen Tiefgang der Schiffe ergeben können. Damit die planfestgestellten Solltiefen aufrechterhalten

werden, ist ein kontinuierliches Sedimentmanagement der Elbe und im Hamburger Hafen durch Wassertiefeninstandhaltung notwendig.

Zuständig für das Sedimentmanagement und die Instandhaltung der Wassertiefe im Hamburger Hafen und dessen Zulauf sind je nach geografischer Lage entweder die Hamburg Port Authority, die den Hamburger Hafen sowie die Solltiefen an den Terminals und bis zur Landesgrenze verantwortet, oder die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), die die Wasserstraßen über die Hamburger Landesgrenzen hinaus betreut.

Die HHLA bewertet die Ist-Tiefen kontinuierlich und setzt sich dafür ein, dass die Hamburg Port Authority (HPA) und die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) die mietvertraglichen und planfestgestellten Solltiefen aufrechterhalten. [4. Strategisches Umfeld/Infrastruktur](#)

Maßnahmen

Die kontinuierlichen Maßnahmen der HHLA zum Monitoring und zur Sicherstellung der Erhaltung der planfestgestellten und mietvertraglich zugesicherten Solltiefen fokussieren sich auf den Dialog mit den entsprechenden Vorhabensträgern und Behörden.

Ziele

Zur Vermeidung von Tiefgangrestriktionen ist es das fortlaufende Ziel der HHLA, auf die Aufrechterhaltung der planfestgestellten Solltiefen zur Erreichbarkeit der Hamburger HHLA-Terminals sowie der mietvertraglich vereinbarten Solltiefen der Liegeplätze und ihrer Zufahrten durch HPA und WSV hinzuwirken.

Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Wesentliche Auswirkungen, Chancen und Risiken

Wesentliche Auswirkungen

Unterthema	Unter- Unterthema	Negative Auswirkungen	Positive Auswirkungen
Ressourcen- zuflüsse, einschließlich Ressourcen- nutzung		Die Geschäftstätigkeiten in den Segmenten Container, Intermodal und Logistik führen zur Ressourcennutzung durch Terminal-Equipment, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie durch Bauarbeiten am Terminal. Dies trägt kurz-, mittel- und langfristig zum Ressourcenverbrauch bei.	Die ausgeprägte Recyclingfähigkeit von Equipment und Baustoffen in den Segmenten Container, Intermodal, Logistik und Immobilien trägt mittel- und langfristig zur Kreislaufwirtschaft bei.
		Die eigenen Geschäftstätigkeiten führen zu Ressourcenbindung durch teilweise lange Lebensdauer des Equipments, sodass diese kurz- und langfristig nicht zur anderweitigen Nutzung bereitstehen.	Die lange Lebensdauer von Equipment, die durch Pflege und Instandhaltung verlängert wird, vermeidet mittel- und langfristig die Nutzung von neuen Ressourcen.

Management der Auswirkungen, Chancen und Risiken

Strategischer Rahmen

Der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen in der eigenen Geschäftstätigkeit ist ein wichtiger Hebel im Umwelt- und Klimaschutz. Umwelt- und Ressourcenschonung ist daher als eines der konzernweit gültigen neun Handlungsfelder in der HHLA-Nachhaltigkeitsstrategie „Balanced Logistics“ verankert. [Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie](#)

Die HHLA bekennt sich ausdrücklich dazu, ihre Umweltauswirkungen an den eigenen Standorten segmentübergreifend zu reduzieren und natürliche Ressourcen zu schonen. So ist der Ressourceneinsatz der HHLA vor allem durch den Einsatz von Großgeräten (z.B. Lagerkrane, Bahnkrane, Containerbrücken, Van-Carrier, Reachstacker, Automated Guided Vehicles, Waggonen oder Lokomotiven) geprägt. Dies führt zeitlich und lokal begrenzt zu einem hohen Einsatz von Ressourcen, die durch die teilweise lange Lebensdauer des Equipments gebunden sind. Diese Großgeräte zeichnen sich durch einen sehr hohen Anteil an Stahl (meist mehr als 90 %) und weiteren Metallen aus, die bereits eine hohe Recyclingfähigkeit aufweisen. Aus diesem Grund wird auf weitere Beschaffungsvorgaben zum Rohstoffeinsatz verzichtet. Derzeit werden die Beschaffungsvorgaben überprüft und eine Neuausrichtung untersucht. Zeitgleich legt die HHLA großen Wert auf die Pflege und Instandhaltung ihres Equipments, sodass die ohnehin teils lange Lebensdauer des Equipments verlängert und der Einsatz und Bedarf an Primärrohstoffen vermieden werden, ohne dass auf diese Weise der Einsatz von sekundären Rohstoffen einbezogen wird.

Die Tochtergesellschaften der HHLA steuern die Umsetzung des Ressourcenschutzes operativ eigenständig, flankiert von den Rahmenbedingungen ihrer jeweiligen Geschäftstätigkeit und der einschlägigen lokalen bzw. europäischen Gesetzgebung. Auf Konzernebene ist der Vorstandsvorsitzende für die Nachhaltigkeitsstrategie verantwortlich. [Erklärung zur Unternehmensführung / Vorstand](#)

Maßnahmen

Um den Ressourcenschutz innerhalb der eigenen Geschäftstätigkeiten strukturiert umsetzen und zielgerichtet ausrichten zu können, sind die operativen HHLA-Gesellschaften aller Segmente, bei denen wesentliche Ressourcenzu- und -abflüsse vorliegen, nach ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Dieses Zertifizierungsprogramm unterstützt Unternehmen dabei, ihre Umweltleistung kontinuierlich zu verbessern. Die Umweltleistungen werden in jährlichen Überwachungsaudits und alle drei Jahre in Rezertifizierungs-Audits extern überprüft. Die jeweiligen HHLA-Gesellschaften sind eigenständig für die Aufrechterhaltung ihrer Zertifizierung zuständig.

Über eine solche Zertifizierung verfügen u. a. die Hamburger HHLA-Terminals inkl. deren Werkstätten, der DYKO Rail Repair Shop (METRANS-Tochtergesellschaft zur Reparatur von Schienenfahrzeugen) und die ausländischen Mehrzweckterminals Container Terminal Odessa (CTO) und HHLA TK Estonia (TKE).

Ziele

Ressourcenschonung und Ressourceneffizienz benötigen ein dauerhaftes und kontinuierliches Engagement, um ihre Wirkung entfalten zu können. Daher hat sich die HHLA freiwillig das jährliche Ziel gesetzt, die jeweiligen ISO-14001-Zertifizierungen aufrechtzuerhalten und bei Bedarf neue Gesellschaften zertifizieren zu lassen. Das Ziel ist darauf ausgerichtet, soweit es im Rahmen des Geschäftsmodells der HHLA möglich ist, die Kreislaufwirtschaft mit Fokus auf Nutzung kreislauforientierter und erneuerbarer Materialien und Ressourcen zu fördern sowie den Einsatz von Ressourcen zu minimieren. Aufgrund der hohen Recyclingfähigkeit des Hauptmaterials (Stahl) der beschafften Großgeräte wurde bei der Zielfestlegung auf eine Bezugnahme zur Beschaffung verzichtet.

Einmal jährlich wird der Status der Zertifizierungen an zentraler Stelle abgefragt und ausgewertet. Im Berichtsjahr konnten 100 % der 24 zertifizierten Gesellschaften ihre ISO-14001-Zertifizierung aufrechterhalten. Dazu zählen:

- | | |
|--|--------------------------------|
| ■ UNIKAI | ■ METRANS Rail (Deutschland) |
| ■ HHLA Holding | ■ TK Estonia |
| ■ Container Terminal Altenwerder | ■ Container Terminal Odessa |
| ■ Container Terminal Burchardkai | ■ DYKO Rail Repair Shop |
| ■ Container Terminal Tollerort | ■ METRANS a.s. |
| ■ Fischmarkt Hamburg-Altona | ■ METRANS Danubia a.s. |
| ■ Frucht- und Kühl-Zentrum | ■ METRANS Danubia Kft |
| ■ Hamburger Container- und Chassis-Reparatur- Gesellschaft | ■ UniverTrans Kft. |
| ■ HHLA Personal-Service GmbH | ■ METRANS (Polonia) Sp.z.o.o. |
| ■ Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg | ■ METRANS Konténer Kft. |
| ■ Service Center Altenwerder | ■ METRANS Rail Sp. z.o.o. |
| ■ Service Center Burchardkai | ■ METRANS Rail Slovakia s.r.o. |

Ressourcenzuflüsse sind für die HHLA aufgrund ihres Geschäftsmodells insbesondere im Zusammenhang mit den für ihre logistischen Dienstleistungen benötigten Fahrzeugen und Geräten sowie den für den Umschlag und die Lagerung von Gütern notwendigen Flächen von Bedeutung. Die Ressourcenzugänge im **Teilkonzern Hafenlogistik** bestehen im Wesentlichen aus Großgeräten sowie Baumaterialien zur Flächenbefestigung und Instandhaltung. Hinzu kommen zu einem geringen Teil Hilfs- und Betriebsstoffe wie z. B. Ersatzteile, Motoröle und Kühlmittel, die vor allem in den Werkstätten zum Einsatz kommen.

EU-Taxonomie

Rahmen und Anwendung der EU-Taxonomie

Die Europäische Union (EU) hat sich als Staatengemeinschaft im Rahmen des European Green Deal das Ziel gesetzt, bis 2050 klimaneutral zu werden. Dieses Ziel wurde im Berichtsjahr vom EU-Umweltrat verschärft: Bis 2040 sollen 90 % der Emissionen im Vergleich zum Basisjahr 1990 reduziert 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 taxonomiefähigen 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. Sie dürfen keines der anderen Umweltziele, zu denen kein wesentlicher Beitrag geleistet wird, erheblich beeinträchtigen, diese also negativ beeinflussen. Darüber hinaus müssen sie 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. Ab dem Berichtsjahr 2024 sind zusätzlich die Änderungen durch die Rechtsakte zur Änderung des Klimarechtsaktes (Ziele 1 und 2) sowie die Wirtschaftstätigkeiten des Umweltrechtsaktes für die Ziele 3 bis 6 zu berücksichtigen. Im Rahmen des EU-Omnibusverfahrens trat am 28. Januar 2025 die Delegierte Verordnung (EU) 2026/73 in Kraft, die u. a. Wesentlichkeitsschwellen für offenzulegende Wirtschaftstätigkeiten und angepasste Meldebögen vorsieht. Für das Berichtsjahr 2025 macht die HHLA von dem vorgesehenen Wahlrecht der Erstanwendung Gebrauch und berichtet in diesem Berichtsjahr ohne Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73.

In die Betrachtungen zur EU-Taxonomie werden grundsätzlich alle vollkonsolidierten Konzerngesellschaften der HHLA einbezogen.

Analyse der Wirtschaftsaktivitäten der HHLA

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten

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

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

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten

Umweltziel	Klassifizierung nach dem Klimarechtsakt	Tätigkeit des HHLA-Konzerns
Klimaschutz	4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	Installation und Betrieb von Fotovoltaikanlagen
Klimaschutz	6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	Schienengebundener Containertransport mit Zügen
Klimaschutz	6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr	Straßengebundener Containertransport mit Lkws
Klimaschutz	6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur	Betrieb von Inlandsterminals für die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern
Klimaschutz	6.15 Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	Betrieb von Ladeinfrastruktur für E-Lkws
Klimaschutz	6.16 Infrastruktur für eine CO ₂ -arme Schifffahrt	Betrieb von Seehafenterminals für die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern
Klimaschutz	7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Eigentum und Vermietung von Immobilien

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

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

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

Im Berichtsjahr wurde eine neue taxonomiefähige Geschäftstätigkeit aufgenommen – der Betrieb von Ladeinfrastruktur.

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

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

Prüfung der Taxonomiekonformität der Wirtschaftstätigkeiten

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

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

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der Umweltziele

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

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

Einhaltung der Mindestschutzkriterien

Die Mindestschutzkriterien sind in Artikel 18 der Taxonomie-VO geregelt und beziehen sich auf die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, auf 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 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 verantwortungsvoll agierendes Unternehmen. Die HHLA hält sich nicht nur an die geltenden Gesetze, sondern achtet insbesondere auch die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehenden Prinzipien und Standards. [Unternehmenskultur](#)

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

- Menschenrechte, einschließlich Rechten der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer
- Bestechung/Korruption [Bekämpfung von Korruption und Bestechung](#)
- Besteuerung
- 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	6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr	Straßengebundener Containertransport mit E-Lkws
Klimaschutz	6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur	Betrieb von Inlandsterminals für die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern
Klimaschutz	6.15 Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	Betrieb von Ladeinfrastruktur für E-Lkws
Klimaschutz	6.16 Infrastruktur für eine CO ₂ -arme Schifffahrt	Betrieb von Seehafenterminals für die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern

Die Tätigkeit „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“, die mit elektrisch betriebenen Lokomotiven durchgeführt wird und nicht dem Transport von fossilen Brennstoffen dient, wurde als taxonomiekonform klassifiziert. Gleiches gilt für den straßengebundenen Containertransport mit E-Lkws. Darüber hinaus wurden die Tätigkeit „4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“ auf dem HHLA TK Terminal im estnischen Muuga und auf drei METRANS-Inlandsterminals, die Tätigkeit „6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur“ (Inlandsterminals) sowie der Güterumschlag auf Seehafenterminals im Rahmen der Tätigkeit „6.16 Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt“ und der Betrieb von Ladeinfrastruktur für E-Lkws („6.15 Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“)

als taxonomiekonform klassifiziert. Diese sechs Tätigkeiten entsprechen den technischen Bewertungskriterien.

Taxonomiefähige, aber nicht -konforme Wirtschaftstätigkeiten

Taxonomiefähige, aber nicht -konforme Wirtschaftstätigkeiten

Umweltziel	Klassifizierung nach dem 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 dieselbetriebenen Lkws
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 der Teil der Tätigkeit „6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr“ bewertet, der mit dieselbetriebenen Lkws ausgeführt wird. Die detaillierten technischen Bewertungskriterien des Klimarechtsaktes ermöglichen es der HHLA nicht, den mit dieselbetriebenen Lkws durchgeführten Containertransport im Straßenverkehr als taxonomiekonform zu bewerten.

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, sodass 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.

Die Angabe des Anteils der taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Umsatzerlöse, Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) der HHLA an den jeweiligen Gesamtsummen des Geschäftsjahres 2025 erfolgt auf Basis der vollständigen Analyse der Wirtschaftsaktivitäten in Bezug auf Taxonomiefähigkeit und -konformität.

Umsatzkennzahl

Definition

Die Umsatzerlöse umfassen die gemäß IAS 1.82a ausgewiesenen Einnahmen.

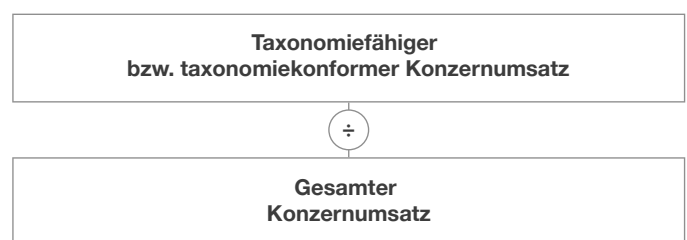
Die **Umsatzkennzahl** ergibt sich aus dem Quotienten des wie folgt definierten Zählers und Nenners:

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

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 wurden. [Analyse der Wirtschaftsaktivitäten](#)

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

Umsatzkennzahlen



Umsatzkennzahlen

Die ermittelten Umsatzkennzahlen für das Geschäftsjahr 2025 sind nachfolgend dargestellt:

Umsatzkennzahlen

in Mio. €	2025	in %	2024	in %
Umsatzerlöse	1.756,2	100,0	1.598,3	100,0
davon taxonomiefähig	1.681,9	95,8	1.527,4	95,6
davon taxonomiekonform	1.410,4	80,3	1.274,0	79,7
davon nicht taxonomiefähig	74,3	4,2	70,9	4,4

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

Die wesentlichen Anteile an den taxonomiefähigen Umsatzerlösen stellten die Wirtschaftstätigkeiten „6.16 Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt“ mit 49,1 % und „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ mit 29,0 % 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 80,3 %. Die wesentlichen beitragenden Tätigkeiten waren „6.16 Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt“ mit 49,1 %, „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ mit 26,5 % und „6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur“ mit 4,7 %. Die Umsatzerlöse resultieren zum überwiegenden Teil aus Kundenverträgen im Bereich Containerumschlag und -transporte.

Lediglich 15,5 % der Umsatzerlöse der HHLA sind im Berichtsjahr 2025 taxonomiefähig, aber nicht taxonomiekonform.

Investitionsausgaben (CapEx)

Definition

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

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

- Den **Zähler** der CapEx-Kennzahl bildet die Summe der Investitionsausgaben, die taxonomiefähig bzw. taxonomiekonform sind.

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

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 taxonomiefähige bzw. taxonomiekonforme 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. €	2025
Ausgewiesene Investitionen (inkl. Nutzungsrechte)	500,9
Zugang von Sachanlagen durch Unternehmenserwerb	11,2
CapEx-Kennzahl	512,2

CapEx-Kennzahlen

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

CapEx-Kennzahlen

in Mio. €	2025	in %	2024	in %
CapEx	512,2	100,0	323,5	100,0
davon taxonomiefähig	414,1	80,8	308,6	95,4
davon taxonomiekonform	366,9	71,6	274,8	84,9
davon nicht taxonomiefähig	98,1	19,2	14,8	4,6

Im Geschäftsjahr 2025 entsprachen 80,8 % der Investitionen dem Anwendungsbereich der EU-Taxonomie und konnten somit der Taxonomiefähigkeit zugeordnet werden. Die meisten taxonomiefähigen Investitionen waren auch taxonomiekonforme Investitionen (71,6 %). Die taxonomiekonformen Investitionen entfielen auf die Wirtschaftsaktivitäten „6.16 Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt“ mit 47,2 %, „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ mit 15,1 %, „6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur“ mit 9,1 % und „6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr“ mit 0,3 %. [Meldebögen zur EU-Taxonomie](#)

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

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

Die Investitionsausgaben in den beiden genannten Kategorien sind von untergeordneter Bedeutung (< 1 % der gesamten Investitionsausgaben) und daher nicht wesentlich.

Betriebsausgaben (OpEx)

Definition

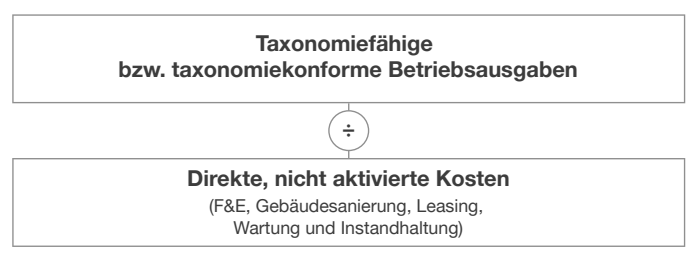
Die Basis für die Betriebsausgaben stellen die direkten, nicht aktivierten Kosten für Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Leasingverhältnisse (ShortTerm-Leasing), Wartung und Instandhaltung sowie alle anderen direkten Ausgaben für die laufende Instandhaltung von Sachanlagen 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](#)

OpEx-Kennzahl



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. €	2025	in %	2024	in %
OpEx	196,3	100,0	184,5	100,0
davon taxonomiefähig	183,0	93,2	169,5	91,9
davon taxonomiekonform	167,6	85,4	155,9	84,5
davon nicht taxonomiefähig	13,3	6,8	15,0	8,1

Im Geschäftsjahr 2025 lagen die Betriebsausgaben nach Definition der EU-Taxonomie bei 196,3 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 93,2 % der OpEx-Aufwendungen als taxonomiefähig klassifiziert. Dies entspricht in etwa dem Wert des Vorjahres. Die meisten taxonomiefähigen Betriebsausgaben waren auch taxonomiekonform (85,4 %). Die größten taxonomiekonformen Betriebsausgaben entfielen auf die Wirtschaftsaktivität „6.16 Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt“ mit 70,3 %. [Meldebögen zur EU-Taxonomie](#)

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

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

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

Ergebnis der Bewertungen nach EU-Taxonomie

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

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

Offenlegung für das Geschäftsjahr 2025	DNSH-Kriterien																Anteil		
	2025		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							(„Keine erhebliche Beeinträchtigung“)							taxonomie- konformer (A.1) oder taxonomie- fähiger (A.2)	Kate- gorie (er- mögli- chende Tätig- keit)	Kate- gorie (Über- gangs- tätig- keit)
	Code (2)	Umsatz (3)	Umsatzanteil, 2025 (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)	Umsatz, Jahr 2024 (18)	E	T
Wirtschaftstätigkeiten (1)		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
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	CCM 4.1	4	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	466.250	26,5	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	–	J	J	–	J	25,7	–	*
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	222	0,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	–	N/EL	N/EL	–	J	0	–	–
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	81.718	4,7	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	4,7	E	–
Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr	CCM 6.15	5	0,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0	E	–
Infrastruktur für eine CO ₂ -arme Schifffahrt	CCM 6.16	862.190	49,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	49,3	E	–
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		1.410.389	80,3	80,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	79,7		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		943.912	53,7	53,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	54,1	E	
Davon Übergangstätigkeiten		0	0	0						J	J	J	J	J	J	J			–
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	43.024	2,4	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								2,4		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	170.104	9,7	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								9,8		
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	104	0,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	58.238	3,3	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								3,7		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		271.471	15,5	15,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0										
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		1.681.859	95,8	95,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0										
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		74.330	4,2																
Gesamt		1.756.189	100,0																

J – Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit, N – Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit

EL – ‚eligible‘, für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit, N/EL – ‚not eligible‘, für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit; CCM = Climate Change Mitigation

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

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

Offenlegung für das Geschäftsjahr 2025		2025		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)						Anteil taxonomie- konformer (A.1) oder taxonomie- fähiger (A.2) CapEx, Jahr 2024 (18)		Kate- gorie (er- mögli- chende Tätig- keit) (19)	Kate- gorie (Über- gangs- tätig- keit) (20)
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (2)	CapEx (3) Tsd. €	CapEx-Anteil, 2025 (4) %	Klimaschutz (5) J; N; N/EL	Anpassung an den Klimawandel (6) J; N; N/EL	Wasser (7) J; N; N/EL	Umwelt- verschmut- zung (8) J; N; N/EL	Kreislauf- wirtschaft (9) J; N; N/EL	Biologische Vielfalt (10) J; N; N/EL	Klimaschutz (11) J/N	Anpassung an den Klimawandel (12) J/N	Wasser (13) J/N	Umwelt- verschmut- zung (14) J/N	Kreislauf- wirtschaft (15) J/N	Biologische Vielfalt (16) J/N	Mindest- schutz (17) J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	CCM 4.1	0	0,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	–	–	J	J	J	0,2	–	–
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	77.159	15,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	–	J	J	–	J	28,2	–	*
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	1.470	0,3	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	–	N/EL	N/EL	–	J	0	–	–
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	46.436	9,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	7,7	E	–
Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr	CCM 6.15	137	0,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0	E	–
Infrastruktur für eine CO ₂ -arme Schifffahrt	CCM 6.16	241.681	47,2	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	48,9	E	–
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		366.883	71,6	71,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	84,9		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		288.254	56,3	56,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	56,6	E	
Davon Übergangstätigkeiten		0	0,0	0,0						J	J	J	J	J	J	J			–
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	6.269	1,2	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,3		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	1.164	0,2	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,7		
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	4.727	0,9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,8		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	35.030	6,8	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								6,6		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		47.190	9,2	9,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0										
A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		414.073	80,8	80,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0										
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		98.087	19,2																
Gesamt		512.160	100,0																

J — Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit, N — Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit

EL — ‚eligible‘, für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit, N/EL — ‚not eligible‘, für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit; CCM = Climate Change Mitigation

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

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

Offenlegung für das Geschäftsjahr 2025		2025		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)							Anteil			
		Code (2)	OpEx (3)	OpEx-Anteil, 2025 (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)	taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) OpEx, Jahr 2024 (18)	Kategorie (ermöglichte Tätigkeit) (19)	Kategorie (Übergangstätigkeit) (20)
Wirtschaftstätigkeiten (1)			Tsd. €	%	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	J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	CCM 4.1	0	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	20.885	10,6	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	–	J	J	–	J	8,9	–	*	
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	8.736	4,5	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	4,1	E	–	
Infrastruktur für eine CO2-arme Schifffahrt	CCM 6.16	137.966	70,3	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	71,5	E	–	
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		167.587	85,4	85,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	84,5			
Davon ermöglichende Tätigkeiten		146.702	74,7	74,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	75,6	E		
Davon Übergangstätigkeiten		0	0	0						J	J	J	J	J	J	J			–	
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																				
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL											
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	3.002	1,5	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,0			
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	1.336	0,7	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,7			
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	1.522	0,8	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,0			
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	9.525	4,9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								4,7			
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		15.385	7,8	7,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0											
A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		182.972	93,2	93,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0											
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																				
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		13.339	6,8																	
Gesamt		196.311	100,0																	

J – Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit, N – Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit

EL – „eligible“, für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit, N/EL – „not eligible“, für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit; CCM = Climate Change Mitigation

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

Meldebogen 1: Tätigkeiten in den Bereichen Kernenergie und fossiles Gas

Tätigkeiten im Bereich Kernenergie

Das Unternehmen ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
--	------

Das Unternehmen ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstoffherzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
--	------

Das Unternehmen ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstoffherzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
---	------

Tätigkeiten im Bereich fossiles Gas

Das Unternehmen ist im Bau und Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
--	------

Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme/Kälte-Kopplung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
---	------

Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärmeerzeugung, die Wärme/Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
--	------

Eigene Belegschaft

Zu den eigenen Mitarbeitenden zählen bei der HHLA die folgenden Personengruppen: kaufmännische und technische Angestellte, Lohnempfängerinnen und Lohnempfänger, Auszubildende, außertarifliche Angestellte, leitende Angestellte, Werkstudierende und Aushilfen, die am Bilanzstichtag in einem aktiven Arbeitsverhältnis mit der HHLA oder einer der konsolidierten Gesellschaften stehen. Vorstände, Geschäftsführung, Diplomanden und Praktikanten werden dagegen nicht berücksichtigt. Darüber hinaus zählen zur eigenen Belegschaft auch die Fremdarbeitskräfte. Bei der HHLA sind dies: Arbeitnehmerüberlassungskräfte (gesetzliche Definitionen variieren je nach Land), die Beschäftigten der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft auf den Hamburger Terminals (gemäß GHB-Gesetz) und Selbständige, die bei der HHLA im Berichtsjahr im Einsatz waren.

Wesentliche Auswirkungen, Chancen und Risiken

Für die Belegschaft der HHLA wurden folgende Auswirkungen, Chancen und Risiken identifiziert. In Bezug auf die wesentlichen negativen Auswirkungen sind nach Wesentlichkeitsanalyse alle Mitarbeitenden der HHLA in gleichem Maße von diesen betroffen.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Unterthema	Unter-Unterthema	Positive Auswirkungen ¹	Negative Auswirkungen ¹	Risiken und Chancen
Arbeitsbedingungen	Gesundheitsschutz und Sicherheit	Der Schutz von Gesundheit und Wohlbefinden durch sichere Arbeitsbedingungen in allen eigenen Geschäftsbereichen, trägt zur kurz-, mittel- und langfristigen Steigerung der Motivation und Zufriedenheit der eigenen Beschäftigten bei, wodurch deren Engagement gefördert wird. Die Erhaltung der körperlichen und psychischen Gesundheit der eigenen Belegschaft in allen Geschäftsbereichen ist aus kurz-, mittel- und langfristiger Perspektive wichtig, um die Beschäftigungsfähigkeit zu gewährleisten.	Trotz hoher Sicherheitsmaßnahmen treten kurz-, mittel- und langfristig vereinzelte unvermeidbare arbeitsbedingte Unfälle auf, die die eigene Belegschaft beeinträchtigen.	
	Sichere Beschäftigung	Die Erhaltung von sicheren Arbeitsplätzen in den eigenen Geschäftstätigkeiten führt kurz-, mittel- und langfristig zu wirtschaftlicher Stabilität und Lebensqualität.		
	Arbeitszeit			
	Angemessene Entlohnung			
	Tarifverhandlungen einschließlich der Quote der durch Tarifverträge abgedeckten Arbeitskräfte	Die Schaffung von fairen und transparenten Arbeitsbedingungen, u. a. durch faire, planbare und sozialverträgliche Schicht- und Arbeitszeitmodelle, angemessene Entlohnung, Tarifverhandlungen und Tarifverträge, Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben der eigenen Belegschaft in den eigenen Geschäftstätigkeiten, führt kurz-, mittel- und langfristig zur Sicherung des Lebensstandards.		
Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben			
	Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	Die Stärkung eines lernorientierten Umfelds, der Zusammenarbeit und der Zufriedenheit der eigenen Belegschaft in allen Geschäftsbereichen fördert kurz-, mittel- und langfristig die Motivation und die Beschäftigungsfähigkeit.		Risiko: Die mangelnde Qualifikation bzw. Weiterbildung der eigenen Beschäftigten an Hamburger Standorten kann kurz-, mittel- und langfristig einen negativen finanziellen Effekt aus verminderter Produktivität, Kundenbeschwerden und Rechtsverletzungen nach sich ziehen.

¹ Alle HHLA-Mitarbeitenden, die von den identifizierten wesentlichen Auswirkungen betroffen sein können, sind im Berichtsumfang enthalten.

Es ist der Anspruch der HHLA als Arbeitgeber, der eigenen Belegschaft **tarifizierte Arbeitsbedingungen** anzubieten. Gesundheitsschutz und Sicherheit, sichere Beschäftigung, Arbeitszeiten, angemessene Entlohnung, Tarifbindung sowie die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben werden dabei als entscheidende Stellschrauben angesehen, die zur Sicherung des Lebensstandards der Mitarbeitenden führen. HHLA Inside (Intranet) und der Einsatz moderner Kommunikationsmittel wie MS Teams im HHLA-Konzern sollen die Zusammenarbeit und den Wissensaustausch der Mitarbeitenden standort- und länderübergreifend ermöglichen und die Transparenz innerhalb der Organisation erhöhen. Um die Beschäftigungsfähigkeit der HHLA-Mitarbeitenden zu erhöhen, bietet die HHLA umfangreiche Weiterbildungsangebote wie z. B. „lernen@HHLA“ am Standort Hamburg an. Um ein sicheres Arbeitsumfeld, das Vermeiden von Arbeitsunfällen und menschengerechtes Arbeiten zu

fördern, werden konzernweit regelmäßig die gesetzlich vorgeschriebenen Unterweisungen und Schulungen im Arbeitsschutz durchgeführt.

Trotz umfassender Vorsorgemaßnahmen, kontinuierlicher Überwachung sowie der fortlaufenden Verbesserung der Arbeitsbedingungen lassen sich Arbeitsunfälle nicht vollständig ausschließen. Diese sind nicht zwingend auf einzelne außergewöhnliche Ereignisse zurückzuführen, sondern können im Arbeitsalltag auftreten, in dem Menschen tätig sind – etwa durch Stolpern, Umknicken oder Ausrutschen.

Programme und Trainings zur fortlaufenden Weiterbildung und Kompetenzentwicklung sind außerdem fester Bestandteil der Personalarbeit und eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg der HHLA. Aktuell wirken sich vor allem die Transformationsprogramme unter dem Namen CTX am Standort Hamburg auf die dort Beschäftigten aus. In dem Rahmen werden die derzeit dezentral organisierten Terminalgesellschaften in einer terminalübergreifenden Organisations- und Führungsstruktur zusammengeführt. [Weiterentwicklung und Innovation/Effizienzprogramm an den Hamburger Containerterminals](#)

Die neue zentralisierte Struktur soll die Hebung von Synergien ermöglichen, indem Wissen, Erfahrungen und Ressourcen zukünftig terminalübergreifend genutzt werden. Durch gezielte Personalentwicklungsmaßnahmen werden die Mitarbeitenden auf die mit der Transformation verbundenen Veränderungen aus digitalisierten Abläufen und sich verändernden Arbeits- und Rahmenbedingungen hin qualifiziert. Dies betrifft Mitarbeitende am Standort Hamburg aus dem Segment Container sowie der Holding-Bereiche. Die Veränderungen in den Arbeits- und Rahmenbedingungen und die damit verbundenen Personalentwicklungsmaßnahmen wirken sich nicht nur positiv auf die Wertschöpfung aus, sondern steigern mittelfristig auch die fachübergreifende Zusammenarbeit und die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeitenden.

Management der Auswirkungen, Chancen und Risiken

Grundsätze und Standards

Die soziale Nachhaltigkeit für die eigene Belegschaft der HHLA wird über die geltende Gesetzgebung hinaus durch die vom Vorstand verabschiedete [Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie](#) bestimmt.

Neben der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Kerngeschäfts und der Erschließung neuer Wachstumsfelder stellt die Nachhaltigkeit einen integralen Bestandteil des Geschäftsmodells der HHLA dar. Für ihre **Nachhaltigkeitsaktivitäten** hat die HHLA neun Handlungsfelder mit entsprechenden Leitlinien definiert. Dazu zählen im Hinblick auf die eigene Belegschaft insbesondere die Handlungsfelder Arbeitswelt sowie Gesundheits- und Arbeitsschutz mit Leitlinien zur Aus-, Fort- und Weiterbildung mit individueller Förderung der Beschäftigten, die Gewährleistung sicherer und fairer Arbeitsbedingungen sowie die Förderung gesundheitsbewussten Verhaltens. Die **Auswahl der Nachhaltigkeitsindikatoren** erfolgte in Anlehnung an die Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie der HHLA. Die Steuerung der Kennzahl „Beschäftigte (Kopfzahl)“ im Handlungsfeld Arbeitswelt zielt auf die Sicherung der konzernweiten Beschäftigtenzahl ab. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt die HHLA auf zwei Maßnahmen: zum einen auf den Ausbau und die gezielte Erschließung von Wachstumsmög-

lichkeiten im Intermodalgeschäft, zum anderen auf die Erschließung von Wachstumspotenzialen in neuen digitalen Geschäftsmodellen.

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

Die HHLA bekennt sich als verantwortungsvolles Unternehmen zur **Achtung und Einhaltung der Menschenrechte**. Als Basis hierfür 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 Handeln der HHLA und die Unternehmenskultur.

An diese Standards angelehnt, legen der **Verhaltenskodex der HHLA**, die Compliance-Richtlinie, die Antikorruptionsrichtlinie, die Wettbewerbsrichtlinie und die Richtlinie zur Überprüfung von Geschäftspartnern die Leitlinien der Aktivitäten der HHLA verbindlich fest und unterstützen somit die Achtung und Einhaltung der international anerkannten Menschenrechte. Zu den wesentlichen Inhalten des Verhaltenskodex gehören u. a. Nachhaltigkeit und Schutz der Umwelt, Arbeitssicherheit, die Achtung von Vielfalt und das Entstehen gegen jede Form von Diskriminierung sowie die Vermeidung von Korruption. Die HHLA erwartet von ihren Mitarbeitenden, alle geltenden Gesetze und damit auch die Grundsätze der Menschenrechte einzuhalten. Zur fortlaufenden Sensibilisierung aller Mitarbeitenden werden regelmäßig Schulungen zum Verhaltenskodex, zur Korruptionsvermeidung und zu weiteren menschenrechtsrelevanten Themen, wie dem Arbeitsschutz, durchgeführt.

Die HHLA prüft jeden Hinweis auf eine etwaige Menschenrechtsverletzung gemäß der internen Vorgaben zur Vorgehensweise bei Hinweisen auf Compliance-Verstöße (vgl. Compliance-Richtlinie). Abhilfemaßnahmen werden abhängig von der tatsächlichen Verletzung individuell bewertet und umgesetzt; dies kann bis hin zur Aussetzung bzw. Beendigung der Geschäftsbeziehungen führen. Die etablierten Maßnahmen werden anlassbezogen, mindestens aber einmal im Jahr, auf ihre Wirksamkeit hin evaluiert, um eine kontinuierliche Verbesserung zu gewährleisten. Dazu gehört auch, bestehende Prozesse kritisch zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

Die Compliance-Abteilung berichtet jährlich über identifizierte Risiken sowie die ergriffenen Maßnahmen und bewertet deren Wirksamkeit. Auf Basis dieser Bewertungen werden Schlussfolgerungen für künftige Aktivitäten abgeleitet. Hinweise auf etwaige Menschenrechtsverletzungen oder Diskriminierungen können optional anonym über ein digitales Hinweisgeberschutzportal gemeldet werden.

Sowohl der **HHLA-Verhaltenskodex** als auch die Grundsatzerklärung sind online unter www.hhla.de/compliance und über das Intranet (HHLA Inside) abrufbar. Zudem wird der Verhaltenskodex als Aushang auf dem Betriebsgelände zugänglich gemacht.

Die **Sichtweisen der Belegschaft** zu diesem Thema fließen u. a. bei der Konzeption neuer Schulungen für gewerbliche Mitarbeitende ein. So werden z. B. die Schwerpunkte von Schulungen gemeinsam mit Mitarbeitenden der HHLA-Fachschule erarbeitet, die zum überwiegenden Teil auch Mitarbeitende der HHLA-Gesellschaften sind. Dabei wird Wert auf die praktische Relevanz der Themen für die Mitarbeitenden gelegt. Die HHLA führt keine Bewertung der Effektivität der Zusammenarbeit mit ihrer eigenen Belegschaft durch.

Die von der HHLA eingeführten **Konzepte und internen Richtlinien**, insbesondere das HHLA-Organisationshandbuch einschließlich des HHLA-Verhaltenskodex, sowie die laufenden Überwachungsprozesse tragen dazu bei, potenziell negative Auswirkungen auf die eigene Belegschaft auch bei Konflikten zwischen wirtschaftlichen und sozialen Interessen zu verringern.

Die HHLA trägt durch die **Bereitstellung von personellen Ressourcen für spezialisierte Teams und durch Investitionen in Technologie und Infrastruktur** dazu bei, dass ausreichende Mittel zur wirksamen Steuerung wesentlicher Auswirkungen bereitstehen. Alle HHLA-Gesellschaften sind verpflichtet, Compliance- und Datenschutzbeauftragte zu benennen und diese mit den notwendigen Ressourcen und Fortbildungen zu unterstützen. Darüber hinaus gibt es in der HHLA-Zentrale die Stabsstellen Interne Revision, Nachhaltigkeit/Energiemanagement, Diversity & Inclusion sowie Arbeitsschutzmanagement. Diese beschäftigen sich mit den wesentlichen Themen im Zusammenhang mit den eigenen Mitarbeitenden und übernehmen eine koordinierende Funktion für den gesamten Konzern. Sie berichten alle direkt an den Vorstand, teilweise auch direkt an den Aufsichtsrat. Dem Aufsichtsrat der HHLA gehören zudem Arbeitnehmervertreter an.

Strategischer Rahmen

Die Verantwortung für 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.

Grundsätzlich obliegt es dem jeweiligen Tochterunternehmen, in Anlehnung an die HHLA-Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie seine eigene Personalarbeit so zu strukturieren, dass sie den örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten bestmöglich entspricht.

In diesem Sinne haben die Tochtergesellschaften HHLA PLT Italy, iSAM AG und Survey Compass eigene Personalkonzepte formuliert. Darüber hinaus gibt es eine übergeordnete Personalstrategie für die HHLA-Gesellschaften am Standort Hamburg.

Gesellschaften am Standort Hamburg, für die es übergeordnete Personalstrategien gibt

- | | | |
|--|--|---------------------------------------|
| ■ HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) | ■ HVCC Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) | ■ HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum (FKZ) |
| ■ Service Center Burchardkai (SCB) | ■ HHLA International (HIG) | ■ UNIKAI |
| ■ HCCR Gesellschaft mbH (HCCR) | ■ HHLA-Personal-Service (PSG) | ■ Ulrich Stein |
| ■ HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) | ■ CTD Container-Transport- Dienst (CTD) | ■ HPC Hamburg Port Consulting (HPC) |
| ■ HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) | ■ omoqo | ■ RailSync |
| ■ HHLA Container Technik (vormals: SCA Service Center Altenwerder) | ■ heyport | ■ hubload |
| | ■ passify | ■ Fischmarkt Hamburg-Altona (FMH) |
| | ■ HHLA Sky | |
| | ■ HHLA Next | |

Die Förderung von Kompetenz und Engagement aller Mitarbeitenden ist eine wichtige Säule für den nachhaltigen Erfolg der HHLA. 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 an den Human-Resources-End-to-End-Prozessen:

Wunsch Arbeitgeber



Wir finden und binden Mitarbeiter, die die HHLA nach vorne bringen. Wir bieten attraktive Arbeitsbedingungen.

Weiter Entwickeln



Wir erschließen und entwickeln zielgerichtet Potenziale und Perspektiven.

Zusammen Wirken



Wir initiieren Vernetzung und schaffen Räume für Verantwortung und Agilität.

Ressourcen Management



Wir nutzen innovative Technologien und streben nach nachhaltiger Effizienz.

Mit Bestimmung



Wir gestalten mit unseren betrieblichen und tariflichen Partnern zukunftsgerichtete Rahmenbedingungen.

Die strategischen Schwerpunkte dieses Konzepts am Standort Hamburg liegen dabei sowohl auf einer starken Arbeitgebermarke durch attraktive Arbeitsbedingungen als auch auf einer zielgerichteten Personalentwicklung, die die Mitarbeitenden der HHLA für derzeitige und zukünftige Herausforderungen ihrer Tätigkeiten kompetent aufstellt („Fit für die Welt von morgen“) und die strukturelle Vernetzung sowie eine konnektive Unternehmenskultur fördert. 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 Verantwortung für die Umsetzung der Personalstrategie am Standort Hamburg liegt beim Direktor Personal.

Die HHLA und die European Transport Workers' Federation (ETF) haben im September 2025 eine Absichtserklärung (Letter of Intent) unterzeichnet, die die Beschäftigtenrechte konzernweit stärkt. Grundlage sind Schutzregelungen aus dem Business Combination Agreement (BCA), die nun auch für internationale Standorte gelten. In dem BCA verpflichten sich die Gesellschafter der HHLA, mindestens für fünf Jahre ab dem Datum (21. November 2024) u.a. keine Maßnahmen zu veranlassen oder einzuleiten, die auf die Änderung oder Beendigung bestehender Betriebsvereinbarungen, Tarifverträge oder ähnlicher Vereinbarungen – insbesondere in Bezug auf Arbeitsbedingungen – innerhalb der HHLA-Gruppe abzielen, und keine Maßnahmen zu veranlassen, die betriebsbedingte Kündigungen innerhalb der HHLA oder ihrer Gruppengesellschaften nach sich ziehen würden – mit Ausnahme derjenigen, die bereits innerhalb der HHLA-Gruppe und/oder ihrer Mitglieder vereinbart wurden.

Die HHLA bekennt sich zudem mit dieser Absichtserklärung zu einer konstruktiven Sozialpartnerschaft in allen Gesellschaften. Die Vereinbarung stärkt offene Kommunikation, Transparenz und regelmäßigen Dialog zwischen Management und Arbeitnehmervertretungen. Die Grundprinzipien der Zusammenarbeit basieren auf offener Kommunikation über transparente Informationskanäle und regelmäßigen Dialog mit Arbeitnehmervertretungen, der Sicherstellung des Wohlergehens der Beschäftigten bei allen Veränderungen, der Einbindung von Arbeitnehmervertretungen in relevante Entscheidungsprozesse sowie der Förderung von Aus- und Weiterbildungsprogrammen, um HHLA-Mitarbeitende für neue Anforderungen zu qualifizieren. Die Verantwortung für die Umsetzung dieser Absichtserklärung liegt beim Personalvorstand.

Arbeitsbedingungen

Die Attraktivität der HHLA als Arbeitgeber hängt maßgeblich von den Arbeitsbedingungen ab. Gesundheitsschutz und Sicherheit, sichere Beschäftigung, Arbeitszeiten, angemessene Entlohnung, Tarifbindung sowie die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben werden dabei als wesentliche Stellschrauben angesehen, um den Lebensstandard von Mitarbeitenden zu sichern und lebensphasenorientiertes Arbeiten zu ermöglichen.

Gesundheitsschutz und Sicherheit

Arbeitsschutzpolitik

Die körperliche Unversehrtheit der eigenen Beschäftigten, der Beschäftigten von Fremdfirmen sowie der Kunden, Lieferanten und Gäste ist vorrangiges Anliegen der HHLA. Im Kontext von Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit wird die eigene Belegschaft wie folgt definiert: Erfasst werden alle Beschäftigten der HHLA einschließlich der Vorstände und Geschäftsführer sowie die Beschäftigten von Fremdfirmen auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben. Eine Ausnahme bildet die betriebsärztliche Betreuung durch die HHLA-Betriebsärzte in Hamburg, von der die Beschäftigten von Fremdfirmen ausgenommen sind.

Die Arbeitsschutzpolitik ist darauf ausgerichtet, Arbeitsunfälle zu vermeiden und arbeitsbedingten Erkrankungen vorzubeugen. Dies ist in der Arbeitsschutzrichtlinie formuliert, die

bindend ist für alle Gesellschaften, die nicht nach ISO 14001 und ISO 45001 zertifiziert sind. Die Einhaltung der Arbeitsschutzrichtlinie und der dazugehörigen Arbeitsschutzpolitik wird durch den Arbeitsdirektor verantwortet. Für alle in Deutschland zertifizierten Gesellschaften ist dies in der Richtlinie zum Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutz bindend formuliert. In Deutschland erreicht die HHLA hier über 92 % der Beschäftigten, international 39 %, was zu einer Gesamtquote von 87 % führt.

Anteil der durch ein HSE-Management erfassten Beschäftigten konzernweit¹

in %	31.12.2025
Anteil der erfassten Beschäftigten in Deutschland	92
Anteil der erfassten Beschäftigten im Ausland	39
Anteil der Beschäftigten im gesamten Konzern	87

¹ Zertifizierte Gesellschaften mit Sitz in Deutschland sowie METRANS (Polonia), TK Estonia, PLT Italy, METRANS a.s., METRANS Danubia a.a., METRANS Danubia Kft, METRANS DYKO, CT Odessa, METRANS Konténer, UniverTrans Kft, METRANS Rail sp.z.o.o., METRANS Rail Slovakia, Logistica Guiliana Srl

Definitionen und Berechnungsmethoden

- Anzahl der Mitarbeiter zertifizierter Gesellschaften zum Stichtag 31. Dezember 2025 geteilt durch die Gesamtanzahl der Mitarbeitenden der HHLA multipliziert mit dem Faktor 100

Mit der **HSE („Health, Safety and Environment“)-Richtlinie bzw. der Arbeitsschutzrichtlinie** verpflichtet sich die HHLA, die Umsetzung der jeweils national vorgegebenen arbeitsschutzspezifischen Gesetze, Verordnungen und berufsgenossenschaftlichen Regelwerke zu gewährleisten und durch umfangreiche Präventionsmaßnahmen und -richtlinien sicherzustellen.

Es werden Maßnahmen zum Schutz aller von ihren Aktivitäten betroffenen Beschäftigungsgruppen ergriffen. Dazu zählen die eigenen Beschäftigten, inkl. Vorständen, Geschäftsführern, Diplomanden und Praktikanten, sowie die Beschäftigten von Fremdfirmen. Für alle genannten Gruppen gelten – je nach Vertragsverhältnis – abgestufte, aber verbindliche Anforderungen an den Gesundheits- und Arbeitsschutz.

In Managementbewertungen hinterfragt die HHLA einmal pro Jahr, ob die Politik geeignet ist, die Ziele zu definieren und diese zu erreichen. Dies erfolgt unabhängig davon, ob in der jeweiligen Gesellschaft die HSE-Richtlinie oder die Arbeitsschutzrichtlinie relevant ist.

Bei der HHLA sind in allen Gesellschaften die jeweiligen gesetzlich vorgeschriebenen Funktionen, wie Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Betriebsärzte bestellt. Für die deutschen Gesellschaften sind diese in der Stabsabteilung Arbeitsschutzmanagement angesiedelt oder extern bestellt. Die Bestellung von Sicherheitsbeauftragten und Ersthelfern erfolgt eigenverantwortlich in den einzelnen Gesellschaften.

Zusätzlich werden finanzielle Mittel für Schulungen, Arbeitsplatzweiterungen und sicherheitstechnische Ausrüstungen bereitgestellt. Der genaue Ressourcenumfang ist Bestandteil des HSE-Controllings.

Bei der Einführung neuer Arbeitsmittel und Arbeitsverfahren an den Standorten der HHLA-Gesellschaften in Deutschland wird die betriebliche Arbeitsschutzorganisation eng in die Planungsprozesse einbezogen. International erfolgt dies über die jeweiligen Delegationen in den Gesellschaften, um diese an die sich verändernden betrieblichen Gegebenheiten und die neusten sicherheitstechnischen Erkenntnisse anzupassen. Als Mindestanforderung für die Einbindung der Arbeitssicherheit in die planerischen Tätigkeiten der internationalen Gesellschaften wird die Betrachtung des Arbeitsschutzes in der Risikobewertung gefordert, woraus ggf. Maßnahmen zur Risikominimierung abgeleitet werden.

Das arbeitsmedizinische Personal bietet individuelle **Beratung zu Präventionsmaßnahmen** an und unterstützt bei der Gestaltung des Arbeitsumfeldes. Dies soll die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Beschäftigten auch langfristig fördern und erhalten. Erste Hilfe wird an den Standorten nach den örtlichen Bestimmungen organisiert.

Intern ist die HSE-Politik bei HHLA Inside (Intranet) zu finden, die allgemeine Politik der HHLA auf der Homepage. Für Beschäftigte von Fremdfirmen werden die relevanten Informationen auf der HHLA-Homepage im Bereich „Kunden“ bereitgestellt.

Maßnahmen

Im Rahmen von Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit steht bei der HHLA eine umfassende **Präventionsarbeit im Fokus**. Durch die konsequente Umsetzung der Arbeitsschutzmaßnahmen – einschließlich der Zertifizierung nach ISO 45001 und gezielter Qualifikationsmaßnahmen – soll sichergestellt werden, dass Arbeitsunfälle und gesundheitliche Risiken für alle Beschäftigten auf ein Minimum reduziert werden. Interne Programme und Richtlinien dienen dabei als übergreifende, international gültige Unternehmensregelungen. Sie orientieren sich an nationalen Gesetzen sowie an internationalen Standards und betonen sowohl die Verantwortung der Führungskräfte als auch die Eigenverantwortung der Beschäftigten. Arbeitsschutzmaßnahmen unterliegen einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess.

Um Gesundheitsrisiken zu minimieren sowie Arbeitsunfälle und Verletzungen der Beschäftigten zu vermeiden, hat der Konzern umfassende Maßnahmen im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz implementiert. Die Initiativen decken ein breites Spektrum ab – vom gezielten Risikomanagement bis hin zur individuellen Gesundheitsförderung.

Dazu zählen u. a.:

- die technische Sicherheit von Maschinen, Anlagen und Betriebsmitteln durch regelmäßige Wartung und vorbeugende Instandhaltung, wodurch ungeplanten Ereignissen im Unternehmen vorgebeugt wird
- regelmäßige Begehungen in den Gesellschaften sowie an Tätigkeitsorten außerhalb der Gesellschaften, sofern diese bestehen
- interne und externe Audits zur kontinuierlichen Überprüfung und Optimierung von Anlagen, Prozessen und Arbeitsbedingungen

Für die deutschen Gesellschaften macht die HHLA Angebote zur betrieblichen Gesundheitsförderung und Sozialberatung. Zudem gibt es Betriebsvereinbarungen zur psychischen Gesundheit und zu Präventionsuntersuchungen.

Ergänzend dazu gibt es für die Beschäftigten regelmäßige Qualifizierungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen. Diese decken eine Vielzahl von Themen ab, darunter den Umgang mit Gefahrstoffen, das Verständnis für Systeme und Prozesse sowie verfügbare Hilfsangebote.

Es werden verschiedene Maßnahmen umgesetzt, die eine sicherheitsbewusste Haltung, ein sicherheitsgerechtes Verhalten und die Sicherheitskultur nachhaltig fördern. Hierzu zählen u. a.:

- jährliche bzw. situationsabhängige Schulungen und Unterweisungen
- Alarm- und Gefahrenabwehrpläne, die in jährlichen Evakuierungs- und Brandschutzübungen trainiert werden
- Ergonomische Arbeitsplatzgestaltung
- Beratung für private oder betriebliche Krisensituationen

Darüber hinaus wurde das Programm „Einstellungs- und Verhaltensänderung zur Arbeitssicherheit“ ([EVA](#) ) in ausgewählten deutschen Gesellschaften im Berichtsjahr erfolgreich eingeführt.

Gesellschaften, die nach der EVA-Methode arbeiten

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| ■ HHLA Holding | ■ Service Center Burchardkai |
| ■ Container Terminal Altenwerder | ■ Frucht- und Kühlzentrum |
| ■ Container Terminal Burchardkai | ■ Hamburger Container und |
| ■ Container Terminal Tollerort | Chassis-Reparatur-Gesellschaft |
| ■ Service Center Altenwerder | ■ Kombi-Transeuropa Terminal |

Der Container Terminal Tollerort (CTT) befindet sich im letzten Umsetzungsschritt des Programms; auf Holding-Ebene erfolgt derzeit die Implementierung. Für HCCR und FKZ befinden sich entsprechende Maßnahmen noch in der Planungsphase. Der verhaltensbasierte Ansatz zielt darauf ab, positive Sicherheitsgewohnheiten der Beschäftigten nachhaltig zu fördern. Spezielle Schulungen der Führungskräfte sollen sicherstellen, dass sichere Verhaltensweisen erfolgreich in den beruflichen Alltag integriert werden. Eine Entscheidung über die Einführung des EVA-Programms als Konzernstandard steht derzeit noch aus.

Das verhaltensorientierte Programm EVA hat sich positiv auf die Sicherheitskultur und das Sicherheitsbewusstsein ausgewirkt, was sich in einem rückläufigen Unfallgeschehen widerspiegelt. Gleichzeitig werden potenzielle Belastungen wie körperlich anstrengende Tätigkeiten, Schichtarbeit oder Stresssituationen im betrieblichen Alltag systematisch identifiziert und adressiert: Potenziale für die physische und psychische Gesundheit der Beschäftigten ergeben sich insbesondere aus sich wandelnden Arbeitsbedingungen, zunehmender Auto-

omatisierung sowie klimatischen Extremereignissen. Ansatzpunkte zur Prävention liegen in der kontinuierlichen Verbesserung der Ergonomie, dem Einsatz digitaler Assistenzsysteme sowie in einer stärkeren Sensibilisierung für sicheres Verhalten.

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

Das Fremdfirmenmanagement stellt durch Unterweisung und Einweisung sicher, dass auch die Beschäftigten externer Dienstleister sicher arbeiten können. Der Zugang zu sicherheitskritischen Bereichen ist ausschließlich mit entsprechender Berechtigung sowie nach erfolgter Einweisung oder Schulung möglich.

Vor Beginn der Arbeiten sind externe Auftragnehmer verpflichtet, ihre Beschäftigten sowie gegebenenfalls eingesetzte Unterauftragnehmer (Subunternehmer) anhand des Merkblatts „Arbeitsschutzbestimmungen für Fremdfirmen“ über die geltenden Arbeitsschutzbestimmungen der HHLA zu informieren. Bei jedem Personalwechsel werden neu eingesetzte Beschäftigte vor Arbeitsbeginn über die besonderen Bedingungen an der jeweiligen Arbeits- bzw. Einsatzstelle unterwiesen; darüber hinaus erfolgen regelmäßige Unterweisungen mindestens einmal jährlich.

Die Ausrichtung hin zu einem klimaneutralen Hafenbetrieb bringt strukturelle Veränderungen mit sich, etwa beim Einsatz alternativer Antriebstechnologien oder der Elektrifizierung von Geräten. Dies erfordert Aus- und Weiterbildungen in sicherheitsrelevanten Bereichen, um potenziellen Risiken im Umgang mit neuen Technologien vorzubeugen. Diese werden wie geplant durchgeführt.

Managementsystem

Die HHLA hat für die genannten Hamburger Gesellschaften das HSE-Managementsystem nach ISO 14001 und ISO 45001 implementiert.

Deutsche Gesellschaften, die nach ISO 14001 und ISO 45001 zertifiziert sind

- | | |
|----------------------------------|--|
| ■ HHLA Holding | ■ Frucht- und Kühlzentrum |
| ■ Container Terminal Altenwerder | ■ Hamburger Container und Chassis-Reparatur-Gesellschaft |
| ■ Container Terminal Burchardkai | ■ HHLA-Personal-Service Gesellschaft |
| ■ Container Terminal Tollerort | ■ Kombi-Transeuropa Terminal |
| ■ Service Center Altenwerder | ■ METRANS Rail Deutschland GmbH |
| ■ Service Center Burchardkai | ■ UNIKAI |
| ■ Fischmarkt Hamburg-Altona | |

Unabhängig von den deutschen Gesellschaften, bestehen auch in einigen internationalen Gesellschaften Zertifizierungen nach ISO 14001 und/oder ISO 45001.

Internationale Gesellschaften, die nach ISO 14001 und/oder ISO 45001 zertifiziert sind

- | | |
|------------------------------------|--------------------------|
| ■ Container Terminal Odessa | ■ METRANS Konténer |
| ■ HHLA PLT Italy | ■ METRANS Rail Slovakia |
| ■ METRANS (Polonia) | ■ METRANS Rail sp.z.o.o |
| ■ METRANS a.s. | ■ Univer Trans |
| ■ METRANS Danubia a.s. Slowakei | ■ Logistika Guiliana Srl |
| ■ METRANS Danubia Kft. Győr/Ungarn | ■ TK Estonia |
| ■ METRANS DYKO Rail Repair Shop | |

Die Managementsysteme zielen darauf ab, die Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten zu erhöhen, Umweltauswirkungen zu reduzieren und die Einhaltung von Vorschriften und Best Practices in Bezug auf Gesundheit, Sicherheit und Umweltschutz sicherzustellen. Sie beschreiben die Aufgaben, Prozesse und Verantwortlichkeiten der Bereiche Umweltschutz, Gesundheits- und Arbeitsschutz sowie Notfallmanagement und Gefahrenabwehr und bilden die Grundlage für die konsequente Erfüllung gesetzlicher und selbstverpflichtender HSE-Anforderungen.

Für alle anderen Gesellschaften, die nicht unter den Anwendungsbereich der zertifizierten Managementsysteme fallen, ist, wie bereits erwähnt, die Arbeitsschutzrichtlinie bindend, die Mindeststandards setzt und die Umsetzung der nationalen Gesetze und Verordnungen fordert.

Die Verantwortung für die Dokumente der Arbeitsschutzrichtlinie liegt bei der HHLA Holding, die Umsetzungsverantwortung liegt bei den Töchtern. Die Holding übernimmt allerdings auch für ihren Zuständigkeitsbereich die Verantwortung/Umsetzungsverantwortung.

Die Beschäftigten werden über gesetzlich verankerte Mitbestimmungsstrukturen, insbesondere über die Betriebsräte/Arbeitnehmervertretungen, systematisch in die Fragen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes eingebunden. Darüber hinaus werden Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Sicherheitsbeauftragte sowie Führungskräfte regelmäßig in die Ziel- und Maßnahmenplanung und deren Umsetzung und Messung einbezogen. Hier erfolgen auch die gemeinsame Wirksamkeitsanalyse und Definition von Verbesserungsmaßnahmen.

Für Hinweise oder Beschwerden zum Arbeits- und Gesundheitsschutz steht den Beschäftigten ein mehrstufiges System zur Verfügung. Dazu gehören der Betriebsrat, das betriebliche Beschwerdemanagement, die Stabsabteilung Arbeitsschutzmanagement sowie eine Whistleblower-Hotline. Letzteres ist an den europäischen HHLA-Standorten auch in der jeweiligen lokalen Sprache verfügbar. Außerdem befindet sich auf der Portalseite ein Bereich mit Antworten auf die wichtigsten praktischen Fragen. Die Vertraulichkeit und der Schutz der meldenden Person sind gewährleistet.

In den genannten zertifizierten Gesellschaften ermöglicht die Festlegung von HSE-Ambitionen (Null-Unfall-Ambition sowie die Klimaneutralität) einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess (KVP) der HSE-Leistung und zielgerichtete Investitionen in moderne Technik.

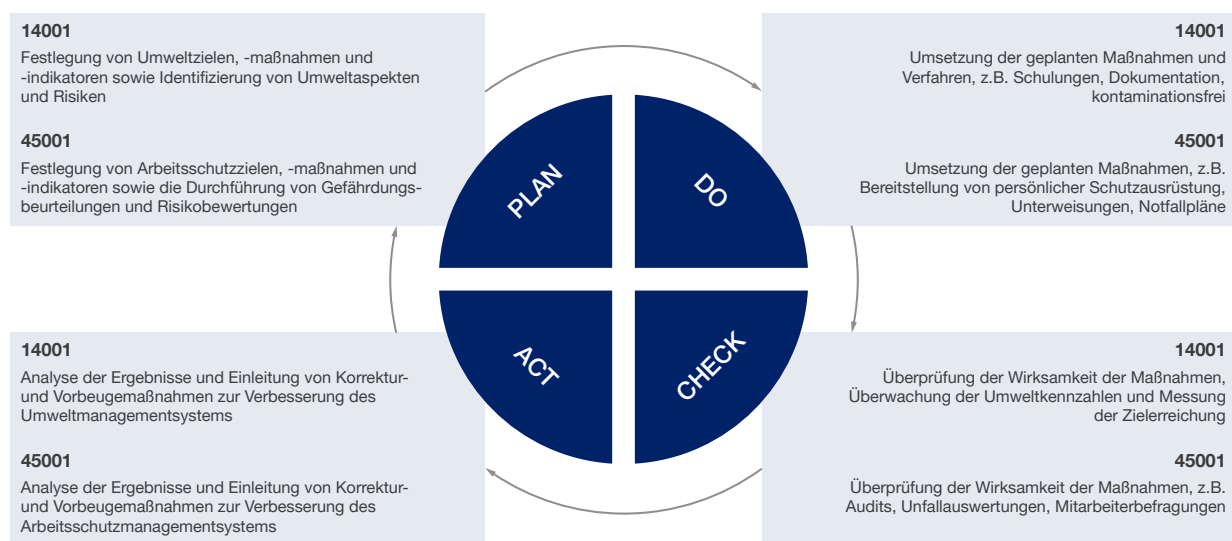
Für alle anderen Gesellschaften, die nicht unter den Anwendungsbereich des zertifizierten Managementsystems fallen, werden ebenfalls Ambitionen formuliert, die gesellschaftsspezifisch dimensioniert sind und eine fortwährende Verbesserung der Arbeitssicherheit bezwecken.

Durch ein umfassendes Controlling und durch interne Audits wird regelmäßig überprüft, ob und wie die Vorgaben des HSE-Managementsystems im Unternehmensalltag umgesetzt werden.

Die Evaluation erfolgt über ein strukturiertes HSE-Controlling-System, das neben klassischen KPIs wie LTIR (Lost Time Injury Rate) und Unfallquote auch qualitative Rückmeldungen aus Feedbackgesprächen, Audits und Lessons-Learned-Workshops berücksichtigt.

Die Gesamtverantwortung für das Themenfeld Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz liegt beim Vorstand der HHLA, namentlich beim Arbeitsdirektor. Die operative Umsetzung erfolgt durch die Gesellschaften bzw. die dafür zuständigen Abteilungen (für die deutschen Gesellschaften ist dies die Stabsabteilung Arbeitsschutzmanagement) in Abstimmung mit den Fachabteilungen und Tochtergesellschaften.

PDCA-Zyklus: Plan – Do – Check – Act



Die Einführung des HSE-Managementsystems nach ISO 14001 und ISO 45001 in den genannten Gesellschaften erfolgte mit Hilfe der PDCA-Methode (Plan, Do, Check, Act) und unterliegt somit der fortlaufenden Verbesserung. Darin eingeschlossen ist die Bewertung von Risiken und Chancen im Gesundheits-, Arbeits- und Umweltschutz. Dadurch wurden interne und externe Themen bestimmt, die für die HHLA relevant sind und sich auf die Fähigkeiten auswirken können, die beabsichtigten Ergebnisse des HSE-Managementsystems zu erreichen.

Anzahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen und Erkrankungen

	31.12.2025
Eigene Beschäftigte ¹	3
Externe Beschäftigte, die in einer Gesellschaft der HHLA tätig waren	0

¹ Am Container Terminal Odessa infolge eines russischen Drohnenangriffs; diese werden durch Meldungen der jeweiligen Gesellschaften bzw. Berufsgenossenschaften erfasst

Die HHLA verfolgt langfristig die Null-Unfall-Ambition, um damit kontinuierlich die LTIR (Lost Time Injury Rate) senken zu können. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird regelmäßig durch interne Audits, Trendanalysen und den Abgleich mit Zielwerten überprüft. Sollten Abweichungen auftreten, werden gezielte Gegenmaßnahmen eingeleitet.

Meldepflichtige Arbeitsunfälle (LTIR)

	31.12.2025
Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle	196
Rate der meldepflichtigen Arbeitsunfälle (Unfallhäufigkeit) (LTIR)	14,33

Definitionen und Berechnungsmethode

- Anzahl aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle gemäß lokaler Gesetzgebung (ohne Wegeunfälle). Diese werden über durch Meldungen der jeweiligen Gesellschaften bzw. Berufsgenossenschaften erfasst.
- Die Lost Time Injury Rate (LTIR) ist die Anzahl der meldepflichtigen Unfälle mit mindestens einem Ausfalltag pro einer Million geleisteter Arbeitsstunden. Sie wird verwendet, um die Leistung und Wirksamkeit eigener Arbeitssicherheitsmaßnahmen zu beurteilen.
- Geltungsbereich: Sämtliche Gesellschaften, an denen die HHLA mit > 50 % beteiligt ist. Ausnahme: Im Berichtsjahr wurde Eurotrans auf Grund unwesentlicher Höhe nicht berücksichtigt. Die Berechnung bezieht sich auf die Arbeitsstunden und Unfälle von festangestellten Beschäftigten inkl. Vorständen, Geschäftsführern, Diplomanden, Praktikanten.
- Wesentliche Annahme: Ein Ausfalltag wird als Tag definiert, an dem aufgrund einer Verletzung nicht gearbeitet wird, beginnend am Tag nach dem Unfall.
- Die Erhebung der Zahlen zur Ermittlung von LTIR erfolgt durch die Gesellschaften. Nach der Berichterstattung an die Abteilung Arbeitssicherheit wird hier die Kennzahl zentral ermittelt.

Bei schweren Arbeitsunfällen erfolgen standardisierte Ursachenanalysen mit Einbindung betroffener Einheiten. Die daraus abgeleiteten Präventionsmaßnahmen werden verpflichtend implementiert. Schulungen, Sicherheitsgespräche und technische Nachrüstungen sind typische Folgeinstrumente.

Sichere Beschäftigung

Die HHLA versteht sichere Beschäftigung als zentralen Bestandteil ihrer unternehmerischen Verantwortung und als Grundpfeiler nachhaltiger Wertschöpfung. In einem dynamischen Marktumfeld mit technologischen und gesellschaftlichen Veränderungen setzt die HHLA auf langfristige Beschäftigungsperspektiven, faire Arbeitsbedingungen und die kontinuierliche Qualifizierung ihrer Mitarbeitenden.

Die übergeordnete Personalstrategie für die HHLA-Gesellschaften am Standort Hamburg, insbesondere die Handlungsfelder „WunschArbeitgeber“ und „Mit Bestimmung“, unterstreicht die Bedeutung sicherer Beschäftigung und einer klaren Ausrichtung der Personalpolitik. Ergänzend dazu stärkt die im September 2025 unterzeichnete Absichtserklärung die Rechte der Beschäftigten an allen HHLA-Standorten und fördert eine konzernweite Sozialpartnerschaft. Die Verantwortung für die Umsetzung der Personalstrategie am Standort

Hamburg liegt beim Direktor Personal. Die Verantwortung für die Umsetzung der konzernweiten Absichtserklärung zur Stärkung der Beschäftigtenrechte trägt der Personalvorstand.

Die soziale Absicherung der Beschäftigten im HHLA-Konzern richtet sich nach den tariflichen Regelungen und jeweiligen nationalen Gesetzen der Länder, in denen die HHLA tätig ist. Unabhängig vom Standort genießen alle Mitarbeitenden eine soziale Absicherung bei bedeutenden Lebensereignissen wie Krankheit, Arbeitslosigkeit, Arbeitsunfall und Erwerbsunfähigkeit, Elternzeit und Ruhestand – entsprechend den lokalen gesetzlichen Rahmenbedingungen und Standards. Die Absicherung erfolgt entweder über öffentliche Sozialversicherungssysteme oder über vom Unternehmen bereitgestellte Zusatzleistungen. Höhe und Dauer der Zahlung hängen von den nationalen Gesetzgebungen ab und variieren dementsprechend. Der Anspruch auf die genannten Sozialleistungen ist in der Regel an Mindestbeschäftigungszeiträume oder Mindestzahlungen in die Sozialkassen geknüpft. Das betrifft beispielsweise die Rentenversicherung.

Maßnahmen

Zur Förderung sicherer und fairer Beschäftigungsbedingungen wurden im Berichtsjahr die nachfolgenden Maßnahmen umgesetzt:

Zuschuss zum Krankengeld Manteltarifvertrag SCA (jetzt: HHLA Container Technik) und SCB

- Ab dem 1. Januar 2026 erhalten arbeitsunfähig erkrankte Beschäftigte für bis zu sechs Wochen einen Zuschuss zum Krankengeld. Dieser gleicht die Differenz zwischen dem Krankengeld der Krankenkasse und dem bisherigen Nettoarbeitsentgelt aus. Ziel ist die finanzielle Absicherung während längerer Krankheitsphasen. Ausgenommen sind leitende Angestellte und Auszubildende. Die Regelung gilt, solange der Tarifvertrag nicht gekündigt wird.

Regelungen für CTX-Programme

Für Mitarbeitende von Gesellschaften mit Sitz in Hamburg wurden mehrere Maßnahmen vereinbart, darunter:

- Ausschluss betriebsbedingter Beendigungskündigungen
- Besitzstandregelung
- Qualifizierungszusage
- dauerhafter Vorrang von CTX-betroffenen Mitarbeitenden bei konzerninternen Ausschreibungen

Geltungsbereich:

- HHLA, CTA, CTB, CTT, KTH, SCA (jetzt: HHLA Container Technik), SCB, HCCR, PSG, FKZ, FMH, HVCC
- ausgenommen: leitende Angestellte, Werkstudierende und Auszubildende
- Laufzeit: bis 31. Dezember 2036

Darüber hinaus steht den Mitarbeitenden der tarifgebundenen Gesellschaften in Deutschland der HHLA-Kapitalplan als zusätzlicher Baustein der Altersvorsorge zur Verfügung, der beispielsweise individuelle Vorruhestandslösungen oder verschiedene Möglichkeiten der Kapitalauszahlung im Alter ermöglicht.

Ziel

Die HHLA ist sich der Bedeutung eines sicheren Arbeitsplatzes für die Mitarbeitenden bewusst. Dies spiegelt sich in dem konzernweiten Ziel wider, eine Entwicklung der Beschäftigtenzahl innerhalb eines Wachstumskorridors von 0 bis 2 % anzustreben. Die Entwicklung der Beschäftigtenzahl im HHLA-Konzern ist Bestandteil der erfolgsabhängigen Vorstandsvergütung und wird jährlich überprüft. Zur Zielerreichung setzt die HHLA auf innovative Rekrutierungsstrategien und auf Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Arbeitgebermarke.

Das Beschäftigungsziel wurde vom paritätisch besetzten Aufsichtsrat beschlossen. Der Personalausschuss des Aufsichtsrates, ebenfalls mit Arbeitnehmervertretern besetzt, bereitet das Vergütungssystem des Vorstands vor. Das Vergütungssystem wurde am 22. März 2021 verabschiedet und gilt für alle amtierenden Vorstandsmitglieder. Änderungen am System werden vom Ausschuss geprüft und dem Aufsichtsrat sowie der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt (§120a Abs. 1 AktG).

Im Berichtsjahr stieg die Zahl der Beschäftigten im HHLA-Konzern um 5,3 % auf 7.269 Mitarbeitende. Diese Kennzahl umfasst die Summe aller aktiven Beschäftigten im HHLA-Konzern zum Bilanzstichtag. [Struktur und Zusammensetzung der eigenen Belegschaft](#)

Arbeitszeit

Die Einhaltung der vertraglichen Arbeitszeiten der Mitarbeitenden ist ein wichtiger Baustein für die HHLA als verlässlichen Arbeitgeber. Die regulären Arbeitszeiten sowie der Umgang mit Überstunden sind im HHLA-Konzern grundsätzlich durch nationale Gesetze geregelt. Diese gesetzlichen Vorgaben werden zusätzlich durch Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen konkretisiert und umgesetzt.

Prinzipiell sind die Gesellschaften der HHLA bestrebt, Überstunden zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Dennoch erfordert das Geschäftsmodell der HHLA eine gewisse Flexibilität im Personaleinsatz. So kann es insbesondere bei den gewerblichen Tätigkeiten rund um den Containerumschlag bzw. -transport durch exogene Faktoren wie Schiffsverspätungen oder blockierte Trassen zu Abweichungen oder Verzögerungen im Arbeitsprozess kommen, die trotz vorausschauender Personalplanung zu Überstunden führen.

Maßnahmen

Um die Einhaltung der vereinbarten Arbeitszeiten zu gewährleisten, wurden im Berichtsjahr die nachfolgenden Maßnahmen umgesetzt:

Segment Container in Hamburg

- Betriebsvereinbarung zur Erhöhung der Personalverfügbarkeit, d. h. der freiwillige Tausch von freien Tagen gegen Bezahlung zur Erhöhung der Personalverfügbarkeit
- HHLA-Sozial- und Veränderungstarifvertrag: terminalübergreifendes Arbeiten, d. h. Mitarbeitende werden seltener kurzfristig in eine von der Planung abweichende Schicht versetzt, sondern arbeiten vorrangig in der bereits geplanten Schicht auf einem anderen Terminal in Hamburg

Angemessene Entlohnung

Es ist Anspruch der HHLA als Arbeitgeber, marktgerechte Gehälter zu zahlen. Die HHLA berücksichtigt nationale Richtwerte bei der Festlegung der Löhne für alle Mitarbeitenden, um sicherzustellen, dass sie einen angemessenen Lohn erhalten. Alle HHLA-Beschäftigten erhalten mindestens eine angemessene Entlohnung (den gesetzlich oder kollektivvertraglich vereinbarten Mindestlohn).

Definitionen und Berechnungsmethoden

In die Berechnung des Referenzwerts wurden alle Mitarbeitenden der HHLA sowie ihrer Tochtergesellschaften einbezogen, die zum Bilanzstichtag in einem aktiven Beschäftigungsverhältnis standen und den in der Kapiteleinleitung definierten Personengruppen zugeordnet waren. Die Datenerhebung erfolgt differenziert:

- zentrale Datenverfügbarkeit: Für die Konzernbereiche mit direkter Anbindung an das SAP-HCM-System sind die relevanten Personaldaten zentral aus der Datenbank abrufbar.
- dezentrale Datenerhebung: In Konzernteilen ohne direkte SAP-HCM-Anbindung erfolgt die Datenbereitstellung und -bewertung durch die jeweiligen Gesellschaften auf Basis konzerninterner Abfragen.
- Vergleichbarkeit der Vergütungsdaten: Für die Vergleichsbetrachtung wurde das Grundentgelt herangezogen. In Polen und der Ukraine wurde zusätzlich die Bonuszahlung berücksichtigt, um eine konsistente Bewertung sicherzustellen.

Maßnahmen

Die tarifierten Vergütungsstrukturen der Tochtergesellschaften werden in regelmäßigen Abständen eigenverantwortlich gemäß der jeweiligen Branchenstandards überprüft und bei Bedarf angepasst, um eine marktgerechte Entlohnung sicherzustellen.

Im Berichtsjahr wurde bei METRANS Polonia und METRANS Rail Polonia ein neues Gehaltssystem eingeführt, das die Mitarbeitenden in Junior-, Middle- und Senior-Spezialisten sowie Führungskräfte unterteilt und Gehaltsstufen entsprechend dieser Änderung vorsieht.

Am Standort Hamburg wurde eine Konzernbetriebsvereinbarung Zulagen abgeschlossen, die die Zulagensystematik der Terminals vereinheitlicht.

Tarifverhandlungen

Die Tarifpolitik hat bei der HHLA eine lange Tradition, die sich in vielschichtigen Flächen- und Haustarifverträgen widerspiegelt.

Die überwiegende Mehrheit der Beschäftigten in Deutschland ist tarifgebunden. Entsprechend sind ihre Entgelt- und Arbeitsbedingungen in Tarifverträgen geregelt. Die HHLA ist Mitgliedsunternehmen des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) sowie des Unternehmensverbands Hafen Hamburg e.V. (UVHH). Im Berichtszeitraum haben Lohntarifverhandlungen für die deutschen Seehäfen und deutschen Hafenarbeiter stattgefunden. Die Grundstundenlöhne wurden ab 1. August 2025 um 3,1 % angehoben. Die Laufzeit des Tarifvertrages beträgt zwölf Monate (1. August 2025–31. Juli 2026).

Auf internationaler Ebene bestehen an den Standorten in Muuga (Estland), Odessa (Ukraine), Triest (Italien) und Česká Třebová (Tschechien) tarifliche Sozialpartnerschaften mit verschiedenen lokalen Gewerkschaften.

Die HHLA folgt dem Grundsatz der Nichteinmischung in die Mitgliederwerbung von Gewerkschaften. Gewerkschaftsmitglieder und Arbeitnehmervertreter werden aufgrund ihrer Tätigkeit nicht diskriminiert. Die Tarifverhandlungen mit den Gewerkschaften werden nach Treu und Glauben geführt.

Tarifvertragliche Abdeckungsquote

Abdeckungsquote	Mitarbeitende – EWR (für Länder mit > 50 Mitarbeitenden, die > 10 % der Gesamtzahl ausmachen)		Mitarbeitende – Nicht-EWR-Länder (Schätzung für Regionen mit > 50 Mitarbeitenden, die > 10 % der Gesamtzahl ausmachen)	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
0–19 %		Tschechien		
20–39 %	Tschechien			
40–59 %				
60–79 %	Deutschland	Deutschland		
80–100 %				

Definitionen und Berechnungsmethode

- Es wurden alle Mitarbeitenden der HHLA sowie ihrer Tochtergesellschaften einbezogen, die zum Bilanzstichtag in einem aktiven Beschäftigungsverhältnis standen und den in der Kapiteleinleitung definierten Personengruppen zugeordnet waren.
- Die Datenerhebung erfolgt differenziert:
 - zentrale Datenverfügbarkeit: Für die Konzernbereiche mit direkter Anbindung an das SAP-HCM-System sind die relevanten Personaldaten zentral aus der Datenbank abrufbar.
 - dezentrale Datenerhebung: In Konzernteilen ohne direkte SAP-HCM-Anbindung erfolgt die Datenbereitstellung durch die jeweiligen Gesellschaften auf Basis konzerninterner Abfragen.
 - Bei unterjährig erstkonsolidierten Gesellschaften werden die entsprechenden Daten erst ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung in den Konsolidierungskreis der HHLA einbezogen.

Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben

Die lebensphasenorientierte Gestaltung von Privat- und Berufsleben ist ein wichtiges Instrument zur Schaffung fairer und transparenter Arbeitsbedingungen für die eigene Belegschaft und trägt damit zur Sicherung des Lebensstandards sowie zur langfristigen Bindung der Mitarbeitenden an die HHLA bei.

In Deutschland ist es allen Hierarchieebenen und Beschäftigtengruppen – auch Beschäftigten im Schichtbetrieb – möglich, in Teilzeit zu arbeiten, um die individuelle Arbeitszeit an unterschiedliche Lebensphasen anzupassen. Außerdem können HHLA-Mitarbeitende am Standort Hamburg gemäß der Betriebsvereinbarung „Telearbeit“ mobil arbeiten. Über den gesetzlichen Urlaubsanspruch hinaus gewährt die HHLA ihren tarifgebundenen Mitarbeitenden zusätzliche freie Tage, z. B. bei Geburt, Hochzeit, Beerdigung oder Pflege. Andere deutsche Gesellschaften wie Survey Compass und iSAM AG bieten ebenfalls flexible Arbeitszeit- und Arbeitsortregelungen an.

Auch an den ausländischen Terminalstandorten HHLA PLT Italy, Container Terminal Odessa und HHLA TK Estonia werden flexible Arbeitszeiten und Telearbeit (soweit betrieblich durchführbar) ermöglicht.

Die METRANS-Gruppe hat ein Programm zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben aufgesetzt, das flexible Arbeitszeiten und Arbeit von zu Hause ermöglicht.

Die folgende Tabelle bietet einen Überblick, inwieweit HHLA-Beschäftigte im Berichtsjahr Anspruch auf Urlaub aus familiären Gründen hatten und davon auch Gebrauch gemacht haben.

Beschäftigte mit Anspruch auf Urlaub aus familiären Gründen

in %	31.12.2025
Beschäftigte mit Anspruch auf Urlaub aus familiären Gründen	99,9 %
davon anspruchsberechtigte Personen, die Urlaub aus familiären Gründen genommen haben	4,0 %

Definitionen und Berechnungsmethode

In die Berechnung der Kennzahl wurden alle Mitarbeitenden der HHLA sowie ihrer Tochtergesellschaften einbezogen, die zum Bilanzstichtag in einem aktiven Beschäftigungsverhältnis standen und den in der Kapiteleinleitung definierten Personengruppen zugeordnet waren. Elternzeit, Vaterschaftsurlaub, Mutterschutz und Pflegezeit wurden bei dieser Berechnung berücksichtigt. Die Datenerhebung erfolgt differenziert:

- Zentrale Datenverfügbarkeit: Für die Konzernbereiche mit direkter Anbindung an das SAP-HCM-System sind die relevanten Personaldaten zentral aus der Datenbank und dem Learning Management System abrufbar.
- Dezentrale Datenerhebung: In Konzernteilen ohne direkte SAP-HCM-Anbindung erfolgt die Datenbereitstellung durch die jeweiligen Gesellschaften auf Basis konzerninterner Abfragen.
- Bei unterjährig erstkonsolidierten Gesellschaften werden die entsprechenden Daten erst ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung in den Konsolidierungskreis der HHLA einbezogen.

Maßnahmen

Im Berichtszeitraum traten neue Maßnahmen für eine verbesserte Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben in Kraft:

Gleitzeitregelung

- Konzernbetriebsvereinbarung Gleitzeit für Beschäftigte der Gesellschaften HHLA, CTA, KTH, CTB, CTT, SCA (jetzt HHLA Container Technik), HPSG, FKZ und FMH
- gilt für Mitarbeitende mit festen Arbeitszeiten gemäß Tarifvertrag oder Betriebsvereinbarung sowie für Auszubildende dieser Gesellschaften
- Ziel: Flexibilisierung der Arbeitszeit ohne Kernarbeitszeit

Flexible Raumnutzung (Desksharing)

- Betriebsvereinbarung am Hauptsitz der Gesellschaft in Hamburg
- regelt die Nutzung flexibler Arbeitsplätze in der Unternehmenszentrale, um der hohen Telearbeitsquote gerecht zu werden

Logistica Giuliana – Urlaub und Freizeit

- Urlaubs- und Freizeitzeiten werden regelmäßig alle drei Monate überwacht, ohne dass feste Zielvorgaben definiert sind

Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

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 steigern das Anforderungsprofil an die Qualifikation der Mitarbeitenden auf allen Ebenen.

Aufgabe der HHLA-Personalentwicklung ist es, die Mitarbeitenden der HHLA mit Hilfe von Programmen und Trainings zur Weiterbildung und Kompetenzentwicklung für die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen kompetent aufzustellen und ein Lernumfeld zu schaffen, das die fachübergreifende Zusammenarbeit, die Zufriedenheit und die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeitenden fördert. Die Leitung der Personalentwicklung berichtet direkt an den Personalvorstand der HHLA. Grundsätzlich benötigen die sehr heterogenen Beschäftigtengruppen der HHLA auf die jeweiligen Zielgruppen bedarfsgerecht zugeschnittene Qualifizierungsangebote.

Gezielte Investitionen in die Qualifizierung der Mitarbeitenden können nicht nur die Produktivität steigern und die Vernetzung im Unternehmen stärken, sondern durch das erweiterte Kompetenzspektrum der Mitarbeitenden auch die Einsatzfähigkeit und -flexibilität erhöhen.

Maßnahmen

Zu den fortlaufenden Qualifikationsmaßnahmen der HHLA-Gesellschaften in Hamburg gehören:

Beschäftigte qualifizieren („Fit für die Welt von morgen“)

- Die HHLA bietet ein breit zugängliches Seminarangebot auf „Lernen@HHLA“ sowie individuelle Beratungsangebote, um alle Mitarbeitenden bedarfsgerecht weiterzubilden. Das Angebot umfasst sowohl verpflichtende Seminare und E-Learnings, z. B. zu Arbeitssicherheit, Compliance oder IT-Sicherheit, als auch Seminare, die freiwillig besucht werden können. Damit wird selbstverantwortliches Lernen gestärkt.
- Für Hafenarbeiter und hafennahe Beschäftigte in Hamburg werden die Verbundprojekte „Portskill 4.0“ und „DigiRemote“ umgesetzt. Diese Initiativen sollen Veränderungen in der operativen und angrenzenden administrativen Hafenarbeit antizipieren und die Qualifikationsanforderungen frühzeitig anpassen.

Vernetzung und Zusammenarbeit fördern

- Durchführung von standort- und bereichsübergreifende Entwicklungsprogrammen wie das International Leadership Programme, Nachwuchsprogramme und „Leading in Networks“ stärken Führungskräfte und fördern die bereichsübergreifende Zusammenarbeit.
- Im Geschäftsjahr 2025 fanden 28 Workshops und Trainings im Rahmen des CTX-Programms mit Führungskräften statt. Ziel war es, ein gemeinsames Führungsverständnis im Containersegment über alle drei Standorte in Hamburg und die verschiedenen Organisationseinheiten hinweg zu entwickeln.

Um die mit dem CTX-Programm verbundenen Chancen optimal zu nutzen, ist eine umfassende Qualifizierung der betroffenen HHLA-Beschäftigten eine notwendige Voraussetzung. Die HHLA-Personalentwicklung am Standort Hamburg begleitet die Umsetzung der neuen Organisationsstruktur sehr eng und bietet für diese Transformationsphase verschiedene Maßnahmen an, darunter Team-Workshops sowie Coaching- und Beratungsangebote.

Sämtliche der im Weiteren aufgeführten Maßnahmen befinden sich seit März 2025 – mit Abschluss der Tarifverhandlungen CTX – in Umsetzung und werden im Jahr 2026 fortgeführt. Hierzu zählen im Berichtsjahr u. a.:

Workshops und Trainings für Führungskräfte im Segment Container

- Alle Führungskräfte aus den Organisationseinheiten Entwicklung, Planung & Administration, Umschlag und Technik wurden in Workshops und individuellen Entwicklungsgesprächen geschult, um die Mitarbeitenden am Standort Hamburg während der Veränderungsprozesse zu begleiten. Im Berichtsjahr fanden insgesamt 45 Durchführungstage mit 86 Personen statt.

Qualifizierung gewerblicher Mitarbeitender für terminalübergreifenden Einsatz

- Gewerbliche Mitarbeitende wurden insbesondere für den Einsatz an mehreren Terminalstandorten geschult, z. B. im Umgang mit verschiedenen Verkehrsträgern und Automated Guided Vehicles (AGVs) am CTB.
- Die sukzessive Qualifizierung der Hafenbeschäftigten an den Terminalstandorten CTA, CTB und CTT dient der langfristigen Beschäftigungssicherung im Zuge der Automatisierungsvorhaben, z. B. durch die Qualifizierung von Van-Carrier-Fahrern für andere Großgeräte.

Bedarfsgerechte Qualifizierung im Rahmen des Transformationsprozesses (CTX)

- Strukturierte Einarbeitungsprozesse stellen sicher, dass alle Mitarbeitenden während des Transformationsprozesses begleitet und für neue oder veränderte Aufgaben befähigt werden.
- Die Umsetzung erfolgte für Mitarbeitende der Bereiche Planung & Administration sowie Umschlag (Unternehmen im gemeinsamen Betrieb: Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, HHLA Container Terminal Altenwerder, HHLA Container Terminal Burchardkai, HHLA Container Terminal Tollerort, Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg) sowie für den Bereich Entwicklung in der HHLA AG und der HHLA Container Technik (vormals: SCA Service Center Altenwerder).

Mit diesen wiederkehrenden Maßnahmen stellt die HHLA sicher, dass die interne Kompetenzentwicklung der gemeinsamen strategischen Zielsetzung entspricht und eine auf Langfristigkeit angelegte Lernkultur festigt. [Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie](#)

In Summe wurden von den Mitarbeitenden im HHLA-Konzern im Berichtsjahr durchschnittlich 15,4 Schulungsstunden absolviert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in der Ukraine aufgrund des andauernden Krieges derzeit keine Schulungsmaßnahmen durchgeführt werden können, was sich mindernd auf den durchschnittlichen Wert im gesamten HHLA-Konzern auswirkt.

Anzahl der Schulungsstunden

in %	2025
Schulungsstunden	111.651
Mittelwert von Schulungsstunden pro Mitarbeitenden	15,4

Definitionen und Berechnungsmethoden

- Es wurden alle Mitarbeitenden der HHLA sowie ihrer Tochtergesellschaften einbezogen, die zum Bilanzstichtag in einem aktiven Beschäftigungsverhältnis standen und den in der Kapiteleinleitung definierten Personengruppen zugeordnet zugeordnet waren.
- Die Kennzahl Schulungsstunden umfasst alle individuellen und kollektiven Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen, die den Beschäftigten im Rahmen einer kontinuierlichen beruflichen Weiterentwicklung im gesamten Berichtszeitraum angeboten wurden, um ihre Qualifikationen zu verbessern und die weitere Beschäftigungsfähigkeit zu erleichtern.
- Die Datenerhebung erfolgt differenziert:
 - zentrale Datenverfügbarkeit: Für die Konzernbereiche mit direkter Anbindung an das SAP-HCM-System sind die relevanten Personaldaten zentral aus der Datenbank und dem Learning Management System abrufbar.
 - dezentrale Datenerhebung: In Konzernteilen ohne direkte SAP-HCM-Anbindung und Learning Management System erfolgt die Datenbereitstellung durch die jeweiligen Gesellschaften auf Basis konzerninterner Abfragen.
 - Bei unterjährig erstkonsolidierten Gesellschaften werden die entsprechenden Daten erst ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung in den Konsolidierungskreis der HHLA einbezogen.

Ziel

Um die Mitarbeiterentwicklung zu fördern, hat sich HHLA PLT Italy im Berichtsjahr das Ziel gesetzt, den Anteil der Verhaltens- und Soft-Skills-Schulungen an den nicht obligatorischen Schulungsstunden von 21 % im Berichtsjahr 2024 auf 30 % im Berichtsjahr 2025 und ihren Anteil an der Gesamtzahl der Schulungsstunden von 4,8 % auf 5,0 % zu erhöhen. Dieses Ziel wurde im März 2025 im Rahmen des ISO-9001-Zertifizierungsprozesses in Absprache mit externen Auditoren festgelegt. Andere Stakeholder waren nicht beteiligt. Der Geltungsbereich umfasst alle Mitarbeitenden des Unternehmens, wobei der Schwerpunkt auf Führungskräften und operativen Mitarbeitenden liegt. Die Schulungsmaßnahmen werden hauptsächlich in Italien (Hauptsitz in Triest) durchgeführt.

Im Berichtsjahr stieg die Anzahl der Schulungsstunden bei der HHLA PLT Italy um 69,4 % auf 11.529 (im Vorjahr: 6.806). Der Anteil der Verhaltens- und Soft-Skills-Schulungen an den nicht obligatorischen Schulungsstunden betrug im Berichtsjahr 43,4 % (im Vorjahr: 20,6 %) und ihr Anteil an der Gesamtzahl der Schulungsstunden 5,1 % (im Vorjahr: 4,8 %).

Dialog mit der Arbeitnehmervertretung

Mitbestimmung und sozialpartnerschaftliches Verhandeln von Arbeitnehmerinteressen haben eine lange Tradition bei der HHLA und ihren Tochtergesellschaften. Neben der Hamburger Hafen und Logistik AG sind einige ihrer Tochtergesellschaften in Deutschland mitbestimmt geführt.

Deutsche Gesellschaften, die mitbestimmt geführt werden:

- | | |
|--|---|
| ■ Hamburger Hafen und Logistik AG | ■ HHLA-Personal-Service |
| ■ HLA Container Terminal Burchardkai | ■ HVCC Hamburg Vessel Coordination Center |
| ■ Service Center Burchardkai | ■ Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg |
| ■ HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft | ■ METRANS Rail (Deutschland) |
| ■ HHLA Container Terminal Tollerort | ■ HHLA Sky |
| ■ HHLA Container Terminal Altenwerder | ■ HPC Hamburg Port Consulting |
| ■ HHLA Container Technik (vormals: SCA Service Center Altenwerder) | ■ Fischmarkt Hamburg-Altona |
| | ■ HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum |

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.

Um die branchentypische Unterrepräsentanz von Frauen im Betriebsrat auszugleichen, wird gemäß § 15 Abs. 2 BetrVG das Minderheitengeschlecht in Deutschland entsprechend seinem zahlenmäßigen Verhältnis im Betriebsrat vertreten.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben nach dem BetrVG werden die Arbeitnehmervertreter in Deutschland im jeweiligen Betriebsrat rechtzeitig in die relevanten Themen einbezogen. Die Phasen, in denen die Beteiligung des Betriebsrats stattfindet, die Art der Beteiligung und die Häufigkeit der Beteiligung richten sich nach den Rechten des Betriebsrates sowie nach den Fristen gemäß BetrVG.

Zustimmungsverweigerungsrechte: In bestimmten Fällen, wie bei Einstellungen, Versetzungen und Kündigungen, kann der Betriebsrat seine Zustimmung verweigern, wenn er der Meinung ist, dass gesetzliche oder tarifliche Bestimmungen verletzt werden. Auf Wunsch des Betriebsrats werden weitere Beteiligungsmöglichkeiten geschaffen.

Darüber hinaus werden die Mitarbeitenden direkt oder durch die Arbeitnehmervertretung, falls notwendig, fallbezogen im Rahmen des Managements der potenziellen und tatsächlichen Auswirkungen einbezogen.

Grundsätzlich trägt der Personalvorstand und Arbeitsdirektor in einer Person die Verantwortung für die Berücksichtigung der Perspektive der Mitarbeitenden bei der Gestaltung von Unternehmensstrategien. Der Arbeitsdirektor ist Teil des HHLA-Vorstands.

Darüber hinaus sind die ausländischen Containerterminals HHLA PLT Italy, Container Terminal Odessa, HHLA TK Estonia sowie sechs METRANS-Töchter betriebsrätlich organisiert und führen einen regelmäßigen Austausch mit der Geschäftsleitung, die die Verantwortung für die Berücksichtigung der Perspektive der Mitarbeitenden trägt. Mit den Gewerkschaftsvertretern und den betrieblichen Arbeitnehmervertretern bei HHLA PLT Italy finden regelmäßig formelle Treffen statt, die über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinausgehen. Mindestens vierteljährlich finden Treffen mit allen Mitarbeitenden statt, um allgemeine Themen zu besprechen. Monatlich findet ein erweitertes Führungskräfte-treffen statt, um den aktuellen Stand des Unternehmens und der Projekte zu besprechen. Die Art und die Häufigkeit der Beteiligung der Mitarbeitenden hängen von der Art der Entscheidung oder Tätigkeit ab. Gemäß der geltenden Arbeitsgesetzgebung muss die Geschäftsleitung vom Container Terminal Odessa mit der Gewerkschaft über alle wesentlichen Änderungen für die Beschäftigten verhandeln, z.B. über Änderungen der Arbeitszeit, Verkürzung/Verlängerung der Pausen zwischen den Schichten oder Arbeit an freien Tagen. Die Vertrauensperson und der Gewerkschaftsvertreter bei HHLA TK Estonia treffen sich mindestens halbjährlich oder häufiger mit dem Geschäftsführer zum Informationsaustausch über für beide Seiten wichtige Themen. Eine Vertrauensperson (nach dem estnischen Arbeitsrecht) ist ein von den Arbeitnehmern gewählter Vertreter, der ihre Interessen gegenüber dem Arbeitgeber vertritt – insbesondere in Fragen des Arbeitsschutzes, der Arbeitsbedingungen und der Einhaltung arbeitsrechtlicher Vorschriften. Diese Treffen finden sowohl aufgrund gesetzlicher Bestimmungen als auch auf Initiative der Geschäftsführung statt. Bei der METRANS-Gruppe basiert die Beteiligung der Betriebsräte auf Diskussionen/Kommentaren und Vorschlägen der Mitarbeitenden. Die gemeinsame Sitzung von Betriebsrat und Geschäftsführung findet alle drei Monate statt, die Teilnahme erfolgt auf Wunsch der Beteiligten.

Interne Meldewege für Anliegen und Bedenken

Die HHLA verfügt über etablierte Verfahren, über die Mitarbeitende Bedenken und Beschwerden melden können, sodass die HHLA auf negative Auswirkungen angemessen reagieren und Abhilfe schaffen kann.

Bei konkreten Verdachtsmomenten auf negative Auswirkungen wird eine Sachverhaltsprüfung angestoßen und, wenn notwendig, unverzüglich Abhilfemaßnahmen sowie nachgelagerte Präventionsmaßnahmen ergriffen. Soweit rechtlich zulässig – insbesondere unter Berücksichtigung des Datenschutzes – erhalten Hinweisgebende innerhalb eines angemessenen Zeitraums, spätestens jedoch innerhalb von drei Monaten (in Ausnahmefällen sechs Monaten), eine Rückmeldung zu den geplanten oder bereits umgesetzten Maßnahmen. Die HHLA erfüllt dabei die Vorgaben des Hinweisgeberschutzgesetzes. Die Wirksamkeit der Abhilfemaßnahmen wird fallspezifisch überprüft und unterliegt keinem standardisierten Verfahren.

Ergibt die Prüfung, dass kein hinreichender Anfangsverdacht vorliegt, wird das Verfahren eingestellt und die hinweisgebende Person darüber angemessen informiert.

Es stehen verschiedene interne Kanäle zur Verfügung, über die Mitarbeitende Probleme, Anliegen und Bedürfnisse an das Unternehmen herantragen und prüfen lassen können:

- Austausch mit der eigenen Führungskraft
- Aufnahme im Personalbereich
- Aufnahmen bei der Stabsstelle Arbeitsschutzmanagement oder bei der zuständigen Fachkraft für Arbeitssicherheit
- Aufnahme im betrieblichen Vorschlagswesen (Kommission für Verbesserungsvorschläge, nicht an ausländischen Standorten)
- Aufnahme bei der Beschwerdestelle nach dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (nicht an ausländischen Standorten)
- In mitbestimmungsgeführten Gesellschaften die Aufnahme beim Betriebsrat, bei der Jugend- und Auszubildendenvertretung bzw. der Schwerbehindertenvertretung
- Aufnahme bei der Stabsstelle Vielfalt und Inklusion
- Aufnahme bei dem Compliance-Beauftragten bzw. der -Hotline
- Aufnahme bei der betrieblichen Sozialberatung (in Hamburg verfügbar)

Im Jahr 2024 hat die HHLA zudem konzernweit ein digitales Hinweisgebersystem in mehreren Sprachen eingeführt. Es erfüllt höchste Anforderungen an Datenschutz und Datensicherheit und ermöglicht allen Mitarbeitenden, Rechtsverstöße oder Bedenken anonym oder unter Angabe von Kontaktdaten zu melden.

Außerdem verfügt jede Gesellschaft über eine Compliance-Ansprechperson oder einen Compliance-Beauftragten, an die sich Mitarbeitende bei Fragen wenden können. Zusätzlich können sich HHLA-Mitarbeitende auch an externe Stellen wie Aufsichtsbehörden für Arbeit bzw. Arbeitsschutz, Gerichte oder Gewerkschaften im jeweiligen Land wenden.

Eingehende Hinweise oder Beschwerden über die genannten Kanäle oder Ansprechpersonen werden bei Bedarf an die jeweils zuständigen Fachabteilungen – etwa die Personalabteilung – weitergeleitet und dort fallspezifisch bearbeitet. In Gesellschaften mit einer Arbeitnehmervertretung wird diese bei Bedarf in den Aufklärungs- und Abhilfeprozess einbezogen.

Die Bearbeitung aller Meldungen über das Hinweisgebersystem erfolgt zentral durch den Compliance-Bereich der HHLA und/oder durch die lokalen Compliance-Beauftragten. Sie prüfen den gemeldeten Sachverhalt und führen ggf. eine weitergehende fallbezogene Aufklärung des Sachverhalts durch.

Sofern eine Kontaktmöglichkeit besteht, wird der Eingang des Hinweises innerhalb von sieben Tagen bestätigt. Zudem haben Hinweisgebendenn die Möglichkeit, im weiteren Verlauf zusätzliche Angaben zum Sachverhalt zu machen und im Rahmen einer gemeinsamen Erörterung in Kontakt mit der Compliance-Abteilung zu treten.

Hinweise auf Verstöße sowie festgestellte Verstöße werden quartalsweise im Rahmen der Compliance-Berichterstattung dem zuständigen Vorstand übermittelt. Bei wesentlichen Verstößen erfolgt eine Ad-hoc-Berichterstattung.

Das digitale Hinweisgebersystem, wie auch die übrigen Meldekanäle, sind über das Intranet der HHLA und das Internet erreichbar. Ferner wird im Rahmen von Schulungen (online und in Präsenz) und durch gezielte Verteilung von Flyern und anderweitigen Werbematerialien auf sämtliche Meldekanäle aufmerksam gemacht.

Die HHLA sieht die Wirksamkeit des Hinweisgeberschutzsystems dadurch gewährleistet, dass regelmäßig Meldungen über das System eingehen und dieses aktiv genutzt wird. Ferner sind bisher keine Fälle an die Compliance-Beauftragten herangetragen worden, die auf eine Fehleranfälligkeit hindeuten würden.

Gemäß Hinweisgeberschutzgesetz ermöglicht das Hinweisgebersystem der HHLA eine anonyme Kommunikation über ein geschütztes Postfach, sodass Hinweisgebende vor Vergeltungsmaßnahmen geschützt sind. Darüber hinaus sind die Mitarbeitenden der HHLA-Compliance-Abteilung zur Vertraulichkeit verpflichtet und agieren unparteiisch.

Da die bereits etablierten Meldekanäle von den Mitarbeitenden regelmäßig genutzt werden, ist davon auszugehen, dass diese dem System vertrauen und es weiter aktiv nutzen werden. Diese Einschätzung wird insbesondere durch die niedrighschwellige Erreichbarkeit des Portals und die Möglichkeit der anonymen Meldung gestützt.

Struktur und Zusammensetzung der eigenen Belegschaft

Die Berechnung der Kennzahlen für die eigene Belegschaft basiert bei der HHLA auf folgenden Personengruppen: kaufmännische und technische Angestellte, Lohnempfänger, Auszubildende, außertarifliche Angestellte, leitende Angestellte, Werkstudierende und Aushilfen, die am Bilanzstichtag in einem aktiven Arbeitsverhältnis mit der HHLA oder einer der konsolidierten Gesellschaften standen. Vorstände, Geschäftsführer, Diplomanden und Praktikanten werden dagegen nicht berücksichtigt.

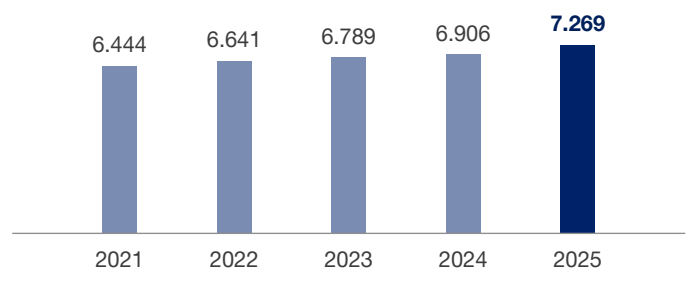
Beschäftigtenzahl

Zum Jahresende 2025 beschäftigte die HHLA insgesamt 7.269 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl um 363 Personen bzw. um 5,3 %.

Darüber hinaus setzte die HHLA im Jahresmittel durchschnittlich 614 Vollzeitmitarbeitende der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (GHB) ein (im Vorjahr: 553).

Beschäftigte im HHLA-Konzern

zum 31.12.



Beschäftigte nach Segmenten

Im **Segment Container** stieg die Anzahl der Beschäftigten zum 31. Dezember 2025 um 51 Personen auf 3.081 an. Das **Segment Intermodal** verstärkte sich im Rahmen der weiteren Leistungsausweitung und Erhöhung der Wertschöpfungstiefe um insgesamt 251 Beschäftigte auf 3.130. Die Beschäftigtenzahl im **Segment Logistik** ist im Berichtszeitraum um 17 Personen auf 289 angestiegen. Die Belegschaft der strategischen **Management-Holding** erhöhte sich um 45 Personen auf 668 Beschäftigte. Die Anzahl der Beschäftigten im **Segment Immobilien** lag zum 31. Dezember 2025 mit 101 Beschäftigten nahezu auf Vorjahresniveau. Die Anzahl enthält die Beschäftigten der Management-Holding, die dem Bereich Immobilien zugeordnet sind.

Beschäftigte nach Segmenten

	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung
Container	3.081	3.030	1,7 %
Intermodal	3.130	2.879	8,7 %
Holding/Übrige	668	623	7,2 %
Logistik	289	272	6,3 %
Immobilien	101	102	- 1,0 %
HHLA-Konzern	7.269	6.906	5,3 %

Beschäftigte nach Ländern

Die Auswertung nach Ländern gibt einen Überblick darüber, in welchen nationalen Märkten die HHLA wesentliche Beschäftigtenzahlen aufweist und wie sich diese im Vergleich zum Vorjahr entwickelt haben. Berücksichtigt werden dabei nur Länder, in denen mindestens 50 Beschäftigte tätig sind und die mindestens 10 % der gesamten Mitarbeitendenzahl ausmachen.

Beschäftigte nach Ländern

	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung
Deutschland	3.768	3.669	2,7 %
Tschechien	1.121	1.093	2,6 %

Definitionen und Berechnungsmethode

- Die Personenzahl wird nach Ländern aufgelistet, in denen die HHLA mindestens 50 Mitarbeitende hat, die mindestens 10 % der Gesamtzahl der Mitarbeitenden der HHLA ausmachen.

Mitarbeiterfluktuation

Die nachfolgende Übersicht bildet die personellen Bewegungen innerhalb des Berichtsjahres ab und zeigt, in welchem Umfang Beschäftigte durch Ein- und Austritte den Konzern verlassen haben oder neu hinzugekommen sind.

Mitarbeiterfluktuation

	31.12.2025
Mitarbeiterfluktuation (Personenzahl)	477
Mitarbeiterfluktuation (Quote)	6,7 %

Definitionen und Berechnungsmethode

- Mitarbeiterfluktuation (Personenzahl) umfasst die Gesamtzahl der Beschäftigten, die im Berichtszeitraum freiwillig oder wegen Entlassung, Eintritt in den Ruhestand oder Tod aus dem Unternehmen ausgeschieden sind. [Textziffer 13](#)
- Die Mitarbeiterfluktuation (Quote) ist definiert als Quotient aus der Mitarbeiterfluktuation (Personenzahl) und der durchschnittlichen Anzahl der Mitarbeitenden im HHLA-Konzern während des gesamten Berichtsjahres.
- Bei unterjährig erstkonsolidierten Gesellschaften werden die entsprechenden Daten erst ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung in den Konsolidierungskreis der HHLA einbezogen.

Beschäftigte nach Vertragsarten und Arbeitszeitmodellen

Die nach Regionen aufgeschlüsselte Darstellung zeigt, welche Vertragsarten und Arbeitszeitmodelle im HHLA-Konzern genutzt werden und wie sich die Beschäftigtenstruktur in den jeweiligen Regionen zusammensetzt:

Beschäftigte nach Vertragsarten und Arbeitszeitmodellen (regional aufgeschlüsselt)

	Deutschland		Zentraleuropa		Ukraine		Übrige ¹		Insgesamt	
in Personenzahl / zum 31.12.	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Mitarbeitende mit befristeten Arbeitsverträgen	185	153	134	147	1	0	145	122	465	422
Mitarbeitende mit unbefristeten Arbeitsverträgen	3.583	3.516	1.991	1.930	372	346	858	692	6.804	6.484
Abrufkräfte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vollzeitkräfte	3.415	3.312	2.098	2.046	365	345	937	788	6.815	6.491
Teilzeitkräfte	353	357	27	31	8	1	66	26	454	415

¹ Polen, Georgien, Estland, Italien, Österreich, Türkei, Serbien, Kasachstan, Niederlande, Kanada, Australien, USA

Verantwortungsvolle Unternehmensführung

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Das Thema „Unternehmensführung“ wird im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich bewertet. Identifiziert wurden positive Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Thema	Unterthema	Positive Auswirkungen	Risiko	Chance
Unternehmensführung	Unternehmenskultur		Durch den Verstoß gegen Bestimmungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette können mittel- und langfristig negative finanzielle Effekte in Form von Rufschädigungen und Bußgeldern auftreten.	
	Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken		Aus der Abhängigkeit von Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette können kurz-, mittel- und langfristig negative finanzielle Effekte aus erhöhten Einkaufspreisen und Lieferengpässen entstehen.	Durch den Abschluss vorteilhafter Verträge können für die eigenen Tätigkeiten an Hamburger Standorten kurz-, mittel- und langfristig positive finanzielle Effekte in Form von Kosteneinsparungen bei Lieferanten und von gesicherten Erträgen bei Kunden erzielt werden.
	Politisches Engagement	Die positiven Auswirkungen des politischen Engagements und der Lobbytätigkeiten der HHLA stärken ihre Wettbewerbsfähigkeit, erschließen neue Geschäftsfelder und fördern Innovationen durch besseren Zugang zu Fördermitteln und den politischen Dialog, was schließlich die kurz-, mittel- und langfristigen konzernweiten Entwicklungsmöglichkeiten der HHLA fördert und zur Stabilisierung der Wirtschaft beiträgt.		
	Korruption und Bestechung		Durch Korruptionsvorfälle in der eigenen Geschäftstätigkeit können kurz-, mittel- und langfristig negative finanzielle Effekte in Form von Rufschädigungen und Bußgeldern auftreten.	

Unternehmenskultur

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 sie tätig ist, die jeweiligen Gesetze und regulatorischen Vorgaben für die Geschäftstätigkeit zu respektieren und einzuhalten. Dazu gehören nach Auffassung und im Rahmen der Geschäftstätigkeit der HHLA insbesondere **Gesetze und Vorschriften zu Umweltfragen, Korruptionsbekämpfung, Datenschutz, Informationssicherheit, Sanktionen und Embargos, Steuerfragen und Wettbewerbsrecht, das Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz (WpÜG) sowie das Wertpapierhandelsgesetz (WpHG)**. Ebenso sind für

HHLA-Beschäftigte wichtige Themen wie die **Versammlungsfreiheit** oder die Gestaltung der **betrieblichen Mitbestimmung** (u.a. Mitteilungsfristen) vom Gesetzgeber im Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) geregelt und werden von der HHLA eingehalten.

Um dem Risiko der Nichteinhaltung von Gesetzen, Auflagen und Regularien wirksam zu begegnen, hat die HHLA ein umfassendes **Compliance-Management-System (CMS)** etabliert. Zentrales Element ist der Verhaltenskodex, der unter Berücksichtigung bzw. Einbindung der wesentlichen Stakeholder – u.a. des Betriebsrats, der Mitarbeitenden und der Lieferanten – entwickelt wurde.

Der **Verhaltenskodex der HHLA** legt zusammen mit weiteren konzerninternen Dokumenten die Leitlinien der unternehmerischen Aktivitäten verbindlich fest und unterstützt somit die Achtung und Einhaltung international anerkannter Standards. Er manifestiert ebenso die von der HHLA angestrebte Unternehmenskultur, die von Offenheit und Fairness geprägt ist. Der Verhaltenskodex der HHLA ist online abrufbar unter <https://hhl.de/compliance> .

Ergänzend zum Verhaltenskodex stellt die **Compliance-Richtlinie** ein zentrales Regelwerk des Compliance-Management-Systems der HHLA dar. Die Richtlinie beschreibt die Compliance-relevanten Aufgaben und Verantwortlichkeiten im HHLA-Konzern und die Compliance-Organisation. Die Richtlinie definiert dabei im Wesentlichen die Aufgaben und Verantwortlichkeiten der unterschiedlichen Unternehmensfunktionen (insbesondere Compliance-Beauftragte, Aufsichtsrat, Vorstand, Prozessverantwortliche, Compliance-Ansprechpartner). Darüber hinaus ist der HHLA-Verhaltenskodex formal in der Compliance-Richtlinie verankert.

Zusätzlich zu der Compliance-Richtlinie wurden Richtlinien für die relevanten Risikobereiche Wettbewerb und Antikorruption entwickelt. Diese legen dabei detailliert fest, welche Verhaltensweisen erlaubt sind und welche nicht.

Die **Antikorruptionsrichtlinie** der HHLA soll Führungskräften und Mitarbeitenden mit den darin aufgezeigten Sachverhalten eine Hilfestellung zur Beurteilung und Selbstkontrolle in Situationen, die eine Korruptionsrelevanz aufweisen, geben. Auf diese Weise wird ein wirksamer Beitrag zur Prävention von korruptiven Handlungen und zur Vermeidung von Gesetzesverstößen und den damit verbundenen Folgen geleistet. Weitere Details zum Thema Antikorruption finden sich im Abschnitt Bekämpfung von Korruption und Bestechung.

Die **Wettbewerbsrichtlinie** leitet allgemein verständlich Verhaltensanforderungen aus dem Wettbewerbsrecht ab und ist darauf ausgerichtet, über die wichtigsten Verbote des Wettbewerbsrechts aufzuklären, aber auch zulässige Verhaltensweisen aufzuzeigen, um so Verstöße zu vermeiden. Die Richtlinie dient der Vorbeugung gegen Kartellverstöße und wettbewerbswidriges Verhalten bei der HHLA und ihren Konzerngesellschaften, auch durch rechtzeitige Einbindung der Bereiche Recht und Compliance.

Darüber hinaus gibt es eine Richtlinie zur Überprüfung von Geschäftspartnern. Die Richtlinie regelt die Prozesse für das toolbasierte **Business-Partner-Screening**. Ziel dieser Richtlinie ist es, neben der Gewährleistung der Gesetzeskonformität die bestehenden und potenziellen Geschäftspartner einer Überprüfung und Risikoeinschätzung zu unterziehen, um auf diese Weise eine Basis für die Beurteilung und Entscheidung über die (weitere) Unterhaltung bzw. Aufnahme von Geschäftsbeziehungen zu schaffen.

Alle internen Richtlinien und Abläufe sind für betroffene interne Stakeholder über interne Kanäle wie das **Intranet** sowie als zusammenfassende Beschreibung für alle externen Stakeholder über die **Website** der HHLA auffindbar. Etwaige Änderungen der Compliance-Richtlinien werden mit dem zuständigen Vorstandsmitglied für Compliance abgestimmt und vom Gesamtvorstand beschlossen und anschließend an die Prozessverantwortlichen kommuniziert.

Ziel des HHLA-CMS ist das Hinwirken auf die **Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen und unternehmensinterner Richtlinien**. Das CMS wird fortlaufend überprüft und weiterentwickelt. 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 Mitarbeitenden des HHLA-Konzerns für die Beachtung der in ihrem Arbeitsbereich einschlägigen Rechtsvorschriften und internen Richtlinien zu sensibilisieren und damit auch ein entsprechendes Risikobewusstsein bei den Beschäftigten zu schaffen. In diesem Zusammenhang hat die HHLA ein **Schulungskonzept** zu den Inhalten des Verhaltenskodex und weiteren Themen erstellt. Im Berichtsjahr wurde die Schulung zum Verhaltenskodex als **E-Learning** aktualisiert. Dort werden alle Themen des Verhaltenskodex geschult und drei rotierende Schwerpunkte vertieft: Vielfalt & Respekt, Korruptionsprävention und Umgang mit vertraulichen Informationen. Die Schulung zum Verhaltenskodex sollen grundsätzlich alle Mitarbeitenden des HHLA-Konzerns absolvieren. Dabei ist zu unterscheiden, ob es sich um Mitarbeitende mit oder ohne festen PC-Arbeitsplatz und eigene E-Mail-Adresse handelt. Gewerbliche Mitarbeitende ohne PC-Arbeitsplatz und eigene E-Mail-Adresse sollen mindestens alle vier Jahre in Präsenz geschult werden. Mitarbeitende mit PC-Arbeitsplatz und eigener E-Mail-Adresse sollen alle zwei bis drei Jahre per E-Learning oder in Präsenz geschult werden.

Darüber hinaus gibt es zusätzliche **vertiefende Schulungen zur Korruptionsvermeidung** und zum Verhalten im Wettbewerb. Die Zielgruppe dieser Schulungen umfasst Mitarbeitende, die aufgrund ihrer Tätigkeit im Außenkontakt mit Geschäftspartnern bzw. Amtsträgern stehen bzw. Mitarbeitende, die aufgrund ihrer Tätigkeit im Kontakt mit Wettbewerbern stehen oder über wettbewerbsrechtlich relevante Informationen verfügen (z. B. auf Verbandsebene).

Die HHLA führt sowohl für neue Mitarbeitende als auch für neue Auszubildende jeweils eigene Einführungstage durch. Im Rahmen dieser Einführungstage werden die Themen Compliance und Datenschutz gezielt geschult. Hierdurch soll Compliance-Verstößen vorgebeugt werden.

Die Funktionen im HHLA-CMS werden zentral durch die **Compliance-Abteilung** unter Leitung des Konzern-Compliance-Beauftragten wahrgenommen, der an das für Compliance zuständige Vorstandsmitglied – derzeit der Arbeitsdirektor bzw. Personalvorstand – und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet. Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für Compliance und sorgt für die Implementierung und Durchführung des CMS sowie für seine Überwachung.

Auf dezentraler Ebene werden die Funktionen durch lokale Compliance-Ansprechpartner und -Beauftragte wahrgenommen, die an den Konzern-Compliance-Beauftragten berichten.

Bedenken hinsichtlich rechtswidriger Verhaltensweisen oder Verhaltensweisen, die im Widerspruch zum Verhaltenskodex oder ähnlichen internen Regeln stehen, werden unter anderem durch das **Interne Kontrollsystem (IKS)**, die Interne Revision, das Hinweisgebersystem, eine gelebte Fehlerkultur und niedrigschwellige Ansprache der Compliance-Abteilung sowie Mitarbeitergespräche ermittelt. Hinweise auf Verstöße werden von der Compliance-Abteilung untersucht und im Rahmen der regelmäßigen Compliance-Berichterstattung (quartalsweise) dem zuständigen Vorstand übermittelt. Bei wesentlichen Verstößen erfolgt eine Ad-hoc-Berichterstattung.

Für den Fall, dass ein begründeter Compliance-Verstoß vorliegt, regelt die Compliance-Richtlinie, welche Maßnahmen bzw. Arbeitsschritte zu prüfen und/oder einzuleiten sind. Im diesem Rahmen ist auch geregelt, in welche Arbeitsschritte ggf. der Vorstand einbezogen werden soll. Dies ist z.B. bei der Entscheidung über die Durchführung weiterer Maßnahmen (z.B. interne Ermittlungen durch die zentrale Compliance-Abteilung oder lokale Compliance-Beauftragte) und auch bei der Definition des Untersuchungsauftrags bei Beteiligung der Revision der Fall. Durch die direkte Berichtslinie zum Vorstand ist eine niedrigschwellige Kommunikation mit dem Vorstand im gesamten Prüfungsprozess jederzeit gewährleistet. Ferner wird die finale Entscheidung über die Sanktionierung durch die Geschäftsleitung getroffen. Das digitale Hinweisgebersystem steht allen internen und externen Stakeholdern zur Verfügung, die auf digitalem Weg, wahlweise auch anonym, Hinweise auf potenzielle Compliance-Risiken und -Verstöße melden möchten. Meldungen können jederzeit über eine geschützte Anwendung, die von einem spezialisierten Anbieter zur Verfügung gestellt wird, abgegeben werden. Die Meldekanäle sind so konzipiert, dass die Identität der hinweisgebenden Person – sofern sie anonym bleiben möchte – und Dritter, die in der Meldung genannt werden, stets vertraulich bleibt und unbefugte Mitarbeitende keinen Zugriff darauf haben.

Im Berichtsjahr wurde für alle HHLA-Compliance-Beauftragten eine Schulung zur Nutzung des digitalen HHLA-Hinweisgeberportals durchgeführt. Mitarbeitende werden unter anderem über Aushänge in den Terminals, Einträge im Intranet und im Rahmen von Compliance-Schulungen zu den vorhandenen Meldekanälen informiert.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Die HHLA steht 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. Aufgrund des Geschäftsmodells, der geografischen Präsenz und der Ergebnisse der fortlaufenden Risikoanalyse wurde Korruption als einer der wesentlichen Risikobereiche identifiziert und entsprechend in der Compliance-Richtlinie verankert. Ein erhöhtes Risiko für Vorfälle im Bereich Korruption sieht die HHLA bei den Funktionen im Einkauf und Vertrieb. Korruption hat das Potenzial, das Ansehen des Unternehmens und seiner Beschäftigten erheblich zu beschädigen, und kann schwerwiegende Konsequenzen, wie z.B. Strafverfahren, wirtschaftliche Schäden und Reputationsverluste, nach sich ziehen.

Zur Korruptionsvermeidung formuliert die HHLA ihre Vorgaben im Verhaltenskodex sowie in der Antikorruptionsrichtlinie.

Mit der Antikorruptionsrichtlinie wird den Mitarbeitenden das notwendige Wissen über die Annahme und Gewährung von Vorteilen gegenüber Geschäftspartnern und Amtsträgern vermittelt und anhand von praktischen Beispielen veranschaulicht.

Als Maßnahme zur Korruptionsvermeidung wurden im Berichtszeitraum Beschäftigte mit regelmäßigem Kontakt zu Geschäftspartnern und Amtsträgern zum Thema Korruptionsvermeidung per E-Learning geschult. Dies ist auch für die kommenden Jahre geplant.

Die Konzern-Compliance-Abteilung und die lokalen Compliance-Beauftragten in den ausländischen Einheiten untersuchen Sachverhalte, die einen Compliance-Verstoß begründen könnten, unabhängig und objektiv. Über im HHLA-Konzern aufgetretene Fälle von Korruption und Bestechung (wie bei allen anderen Compliance-Verstößen) sowie über die dagegen unternommenen und die anderen laufenden Maßnahmen berichtet der Konzern-Compliance-Beauftragte mindestens auf Quartalsbasis an das für Compliance zuständige Vorstandsmitglied und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates. Im Bedarfsfall kann der Konzern-Compliance-Beauftragte auch direkt an den Aufsichtsrat berichten.

Die Anzahl aufgetretener Korruptionsfälle wird fortlaufend anhand eines internen Berichtssystems im Rahmen des CMS dokumentiert und überwacht, um 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. Es gab während des Berichtsjahrs keine Verurteilungen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften und keine Verstöße gegen Verfahren zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung.

Über das digitale Hinweisgebersystem der HHLA und ihrer Tochtergesellschaften können jederzeit Hinweise im Zusammenhang mit Korruption und Bestechung übermittelt werden. Des Weiteren erfolgen eine jährliche Risikoinventur im Bereich Compliance, die auch Korruptionsrisiken beinhaltet, sowie eine fortlaufende Überprüfung der Richtlinien und Prozesse.

Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten

Die HHLA steht im Austausch mit öffentlichen und politischen Entscheidungsträgern zur Gestaltung der Rahmenbedingungen für maritime Hafenwirtschaft, den Intermodalverkehr sowie für innovative, digitale Transport- und Logistiktechnologien, jeweils mit dem übergeordneten Ziel der nachhaltigen Verbesserung maritimer und intermodaler Transportströme.

Die Interessen der HHLA werden schwerpunktmäßig über Mitgliedschaften in Verbänden und Vereinen wahrgenommen, darunter dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), dem Hafen Hamburg Marketing (HHM), dem Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH), der Logistik-Initiative Hamburg (LIHH) und dem Industrieverband Hamburg (IVH).

Lobbying-Aktivitäten macht die HHLA transparent über das Transparenzregister der EU sowie das Lobbyregister beim Deutschen Bundestag. Die Registernummer der HHLA im Transparenzregister der EU lautet 129567748171-77, die Registernummer im Lobbyregister beim Deutschen Bundestag lautet R004944.

Zuständig für die Beaufsichtigung dieser Tätigkeiten ist der Director Corporate Affairs, Johannes Berg. Er ist seit März 2024 für das EU-Parlament akkreditiert. Die Stabsstelle Corporate Affairs berichtet an das für Compliance zuständige Vorstandsmitglied.

Position zu Transport- und Nachhaltigkeitsthemen

Die HHLA hat eine klare Vision für die Zukunft des Hafenbetriebs und der Logistik: Das Unternehmen setzt auf Digitalisierung, Automatisierung und Nachhaltigkeit als Schlüsselstrategien. Initiativen wie die Nutzung von grüner Energie, der Einsatz von Elektromobilität und die Förderung nachhaltiger Transportlösungen sind zentrale Bestandteile der Unternehmenspolitik. Die HHLA engagiert sich daher aktiv in Projekten, die darauf abzielen, den Hafenbetrieb umweltfreundlicher zu gestalten und die globale Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen.

In diesem Zusammenhang ist der Klimaschutz-Projektionsbericht 2023 für Deutschland von Relevanz. Der Bericht enthält Prognosen und Analysen zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland sowie zu den Maßnahmen, die notwendig sind, um die Klimaziele zu erreichen. Der Bericht hilft der HHLA, die zukünftigen regulatorischen Anforderungen besser zu verstehen und frühzeitig darauf zu reagieren. Der Klimaschutz-Projektionsbericht gibt auch Hinweise auf staatliche Förderprogramme und finanzielle Unterstützung für Unternehmen, die in Klimaschutzmaßnahmen investieren. Für die HHLA können solche Informationen nützlich sein, um finanzielle Anreize zu identifizieren und Fördermittel für ihre Projekte zu beantragen. Das Ziel der politischen Interessenvertretung ist hier in erster Linie auf die Herstellung einer Informationslage für die HHLA ausgerichtet.

Die HHLA hat klare Positionen zu verschiedenen politischen und regulatorischen Initiativen, die den Hafenbetrieb und die Logistikbranche betreffen. Durch aktive Beteiligung an politischen Diskussionen und Gremien will die HHLA sicherstellen, dass ihre Interessen und die spezifischen Bedürfnisse der Hafen- und Logistikbranche Gehör finden und im besten Fall Berücksichtigung erfahren, was strategische Vorteile mit sich bringen kann. Die HHLA kann durch ihre politischen Aktivitäten den Einsatz von Fördermitteln und Gesetzen zur Unterstützung grüner Technologien und digitaler Transformation vorantreiben, was ihre Wettbewerbsfähigkeit stärkt und die Nachhaltigkeitsziele unterstützt. Eine Auswahl an wichtigen Themen, die jedoch keineswegs Anspruch auf Vollständigkeit hat, und die entsprechenden Standpunkte der HHLA sind im Folgenden aufgelistet. Diese stehen im Einklang mit den wesentlichen Risiken, Chancen und Auswirkungen der HHLA.

Nationale Hafenstrategie

Auf bundespolitischer Ebene unterstützt die HHLA die nationale Hafenstrategie, die auf die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und die nachhaltige Transformation deutscher Häfen abzielt. Die Strategie, die im März 2024 verabschiedet wurde, umfasst Maßnahmen zur Förderung der Digitalisierung, zur Entwicklung der Häfen als Knotenpunkte der Energiewende und zur Verbesserung der Infrastruktur. Die HHLA sieht diese Initiativen als essenziell an, um die Rolle des Hamburger Hafens als wichtiger internationaler Handelsplatz zu sichern und auszubauen. Diese Standpunkte werden durch das Unternehmen, aber auch durch die

Mitwirkung in Unternehmensverbänden, wie dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe, in den politischen Diskurs eingebracht.

Greening Freight Package

Im Rahmen des Greening Freight Package der EU setzt sich die HHLA für die Dekarbonisierung des Güterverkehrs ein. Das Unternehmen arbeitet aktiv an der Reduzierung seiner CO₂-Emissionen durch den Einsatz von Elektromobilität, grüner Energie und nachhaltigen Transportlösungen, wie beispielsweise dem Schienengüterverkehr. Die HHLA strebt an, bis 2040 klimaneutral zu werden, und unterstützt politische Maßnahmen, die den Übergang zu umweltfreundlicheren Logistiklösungen fördern. [Klimawandel](#)

U-Space-Regulierung

Die U-Space-Regulierung der EU, die die Integration von Drohnen in den Luftraum regelt, wird von der HHLA positiv gesehen. Mit der Tochtergesellschaft HHLA Sky arbeitet das Unternehmen bereits an innovativen Drohneneinsatzlösungen für den Hafenbetrieb. Diese Technologie soll zur Effizienzsteigerung und zur Reduktion von Umweltbelastungen beitragen. Die HHLA unterstützt daher die Schaffung von sicheren und regulierten Lufträumen für den Einsatz von Drohnen in städtischen und industriellen Gebieten.

Trans-European Transport Network (TEN-T)

Die HHLA befürwortet das TEN-T-Netzwerk, das eine bessere Anbindung und Integration europäischer Verkehrsnetze anstrebt. Der Hamburger Hafen als einer der bedeutendsten Knotenpunkte im TEN-T-Korridor profitiert von verbesserten Infrastrukturen und Verbindungen zu europäischen Märkten. Die HHLA setzt sich für den Ausbau und die Modernisierung von Infrastrukturprojekten ein, die den intermodalen Transport stärken und die Logistiknetzwerke effizienter gestalten.

Nationale Wasserstoffstrategie

Die HHLA plant, Wasserstoff als nachhaltigen Energieträger einzusetzen, um die Emissionen im Hafenbereich signifikant zu reduzieren. Dies beinhaltet den Einsatz von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen und Geräten im Hafenbetrieb. Ziel der ausgeübten Interessenvertretung war und ist es in diesem Zusammenhang, eine entsprechende Projektförderung für Pilotprojekte im Hamburger Hafen, bei denen es um die Pilotierung von wasserstoffbetriebenen Schwerlastgeräten geht, zu sichern.

Wasserstoffbeschleunigungsgesetz (WasserstoffBG)

Das WasserstoffBG kann finanzielle Anreize und Fördermittel bereitstellen, die es der HHLA ermöglichen, in die notwendige Infrastruktur und Technologie für Wasserstoffprojekte zu investieren. Dies umfasst beispielsweise den Bau von Elektrolyseuren und Wasserstofftankstellen sowie die Anschaffung wasserstoffbetriebener Fahrzeuge. Ziel der HHLA ist es, dass das Gesetz einen klaren regulatorischen Rahmen bietet. Die HHLA setzt sich für vereinfachte Genehmigungsverfahren ein, was die Planung und Umsetzung von Wasserstoffprojekten beschleunigt.

Lieferantenmanagement

Beschaffung bei der HHLA

Der Bereich Einkauf, der zentral in der Management-Holding in Hamburg organisiert ist, übernimmt die Beschaffung für den Großteil der inländischen Mehrheitsbeteiligungen und berät zum Teil die ausländischen Beteiligungen, so etwa die Gesellschaften, die unter der HHLA International GmbH lokal organisiert sind. Die Gesellschaften der METRANS-Gruppe sind im Bereich Beschaffung autark organisiert.

Das Beschaffungsspektrum der HHLA umfasst Investitionsgüter wie Hafenumschlagsgeräte, Verbrauchsgüter und Dienstleistungen wie Instandhaltungen, Logistik-, Bau- oder Beratungsleistungen, die zum überwiegenden Teil aus Deutschland und aus Ländern innerhalb Europas stammen. Die HHLA setzt dabei auf strategische und partnerschaftliche Kooperationen mit ausgewählten Geschäftspartnern.

Grundsätzlich ist die Lieferantenstruktur stark abhängig vom jeweiligen Bedarf. Für den Bereich Einkauf der Management-Holding gilt, dass rund 32 % des beauftragten Volumens bei Lieferanten platziert wurden, die direkt aus Hamburg stammen. Rund 71 % 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.

Das Beschaffungsspektrum der METRANS-Gruppe konzentriert sich als Dienstleister im intermodalen Transport vor allem auf Investitionsgüter, Energie und Dienstleistungen, die für die Erbringung der Transportleistungen essenziell sind.

In puncto Investitionsgüter steht ein wesentlicher Teil des Beschaffungsvolumens in Verbindung mit dem Ausbau und dem Betrieb der Hinterlandterminals. Hier geht es um den Erwerb oder die Miete geeigneter Flächen und die, in diesem Zuge, benötigten Bauleistungen. Weitere Schwerpunkte für Investitionen sind Waggons und Lokomotiven, die entweder direkt gekauft oder gemietet werden, sowie Umschlagsgeräte.

Bestandteile des Einkaufsportfolios, die mit dem eigentlichen Transport verbunden sind, sind Energie, Infrastrukturentgelte oder direkte Transportleistungen (sowohl schienengebundene als auch Lkw-Transporte), die in den jeweiligen Ländern erworben werden, in denen die METRANS-Gruppe aktiv ist.

Die Lieferantenstruktur ist durch den aktuellen Bedarf und den geografischen Rahmen geprägt.

Definitionen und Berechnungsmethoden

- Systemseitig zum 31. Dezember 2025 abgerufen sind die Beschaffungsvorgänge im Berichtszeitraum. Diese sind auf Basis der Kontaktdaten ausgewertet.
- Die Datenerhebung erfolgt für die Gesellschaften, für die der Bereich Einkauf der HHLA die Beschaffung verantwortet.

Lieferantenmanagement und Nachhaltigkeit bei der HHLA

Neben den Aspekten wirtschaftliche Stabilität, Qualität, Zuverlässigkeit und Innovationskraft legt die HHLA großen Wert auf eine nachhaltige Beschaffung, die mit der sorgfältigen **Auswahl ihrer Lieferanten** beginnt. Im Rahmen eines entsprechenden Qualifizierungsprozesses weisen die Lieferanten mittels einer Selbstauskunft nach, dass sie die Qualitätsstandards der HHLA in den Bereichen Nachhaltigkeit, Compliance, Beschaffung und Arbeitsschutz erfüllen. Hierbei werden unter anderem Kriterien wie die Existenz verbindlicher Richtlinien zum Thema Ökologie, die Implementierung eines (ggf. zertifizierten) Arbeitsschutzmanagementsystems oder die Einführung eines Compliance-Programms herangezogen. Darüber hinaus prüft die HHLA projektbasiert konkrete Anforderungen in Bezug auf ökologische und soziale Kriterien, beispielsweise bei der Beschaffung von grünem Strom.

Definitionen und Berechnungsmethoden

- Ausgewertet ist der Anteil der bestätigten Lieferantenkodizes. Die Daten sind systemseitig erfasst, zum 31. Dezember 2025 abgerufen und mit den im Berichtszeitraum beauftragten Lieferanten abgeglichen. Diese sind auf Basis der Kontaktdaten ausgewertet.
- Die Datenerhebung erfolgt für die Gesellschaften, für die der Bereich Einkauf der HHLA die Beschaffung verantwortet.

Mit dem Anspruch, Risiken entlang der Lieferkette konsequent zu minimieren, verpflichtet die HHLA ihre Zulieferer und Dienstleister mit wesentlichen Umsatzvolumen zur Einhaltung des **Lieferantenkodex**. Relevant ist dies für die HHLA ab einem jährlichen Umsatz in Höhe von 10.000 €. Im Jahr 2025 wurden 96 % des Beschaffungsvolumens der HHLA mit Geschäftskontakten realisiert, die den Kodex bestätigt oder eigene gleichwertige Regularien nachgewiesen haben.

Mit Beginn des neuen Jahres werden Lieferanten zur Einhaltung des Lieferantenkodex auch durch einen neuen Zusatz in den Einkaufsbedingungen verpflichtet. Die HHLA hat die Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes wie z. B. die Durchführung einer externen Risikoanalyse und die Bewertung der Lieferanten in einem mehrstufigen Prozess umgesetzt. Beim Lieferantenkodex orientiert sich die HHLA an den Prinzipien des United Nations Global Compact (UNGC) und den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO). Der Kodex umfasst die Aspekte Menschenrechte, Arbeits- und Gesundheitsschutz, Umweltschutz und Nachhaltigkeit sowie das Verhalten im Geschäftsumfeld. Lieferanten können dabei ebenfalls einen eigenen gleichwertigen Kodex nachweisen. Da die globalen Lieferketten sehr komplex sind, konzentriert sich die HHLA im Wesentlichen auf ihre direkten Lieferanten, erwartet aber, dass die Lieferanten die Bemühungen zur Einhaltung der Standards auch auf ihre Vorlieferanten übertragen.

Der HHLA-Lieferantenkodex wurde Anfang 2023 aufgrund der Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes erweitert. Er ist auch auf der Internetseite der HHLA als deutsch- und englischsprachiges Dokument verfügbar und wird sowohl im Rahmen des

Onboardings neuer Lieferanten als auch auf Basis einer Risikoanalyse eingefordert. Bei der Bewertung der Lieferantenrisiken ist in einem einheitlichen Konzernstandard ein mehrstufiger Prozess etabliert. Zunächst werden die abstrakten Risiken, die warengruppen- und die länderspezifischen Risiken betrachtet. Hier fließen auch Einschätzungen der Mitarbeiter aus dem Einkauf ein, die natürlich zu Compliance-Themen und dem Lieferantenkodex unterrichtet worden sind. Bei einer geringen Anzahl von Lieferanten und Dienstleistern wurden dabei potenzielle Risiken identifiziert.

In weiteren Schritten werden die Ergebnisse weiter validiert und zusätzliche Informationen aus Sanktionslistenprüfungen und Business-Partner-Screenings herangezogen, mit deren Hilfe u.a. regelmäßig Bestandslieferanten und neue Lieferanten geprüft werden, und gegebenenfalls ein Lieferanten-Self-Assessment durchgeführt.

Bisher sind keine relevanten Risiken und Verstöße bekannt geworden, die zu individuellen Maßnahmen geführt hätten. Die HHLA behält sich neben der Vereinbarung von Maßnahmen und einem Auditrecht bei schweren Verstößen aber auch das Recht vor, eine Geschäftsbeziehung abubrechen.

Vorhaben

Für die HHLA ist es unerlässlich, der wachsenden Bedeutung von Nachhaltigkeit und Umweltverantwortung in der Geschäftswelt gerecht zu werden. Dies betrifft sowohl die HHLA selbst als auch ihre direkten und mittelbaren Lieferanten. Um den Risiken in der Lieferkette adäquat begegnen und sich ergebende Chancen nutzen zu können, entwickelt die HHLA daher das Lieferantenmanagement im Bereich der sozialen, ökologischen und ökonomischen Aspekte konsequent weiter.

Der Prozess der systematischen und risikoorientierten Bewertung der Lieferanten soll künftig noch gestärkt werden. So ist etwa geplant, 2026 eine geeignete Softwarelösung einzuführen. Darüber sollen auch Nachhaltigkeitsratings von Dienstleistern eingebunden werden, um für Lieferanten mit höheren Risikofaktoren durch unabhängige Ratingagenturen weitere Informationen zur Risikovalidierung heranziehen zu können.

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 2025 sorgfältig mit den

Empfehlungen und Anregungen des DCGK befasst und am 8. Dezember 2025 ihre jährliche Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Die Unternehmensführung und Unternehmenskultur der HHLA und des Konzerns entspricht danach – bis auf die nachfolgend beschriebenen Ausnahmen – den Empfehlungen sowie größtenteils auch den Anregungen des DCGK.

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

„Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass seit dem 19. Mai 2025 (Datum der letzten Aktualisierung der 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 nicht stets 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 Einhalts- 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 3. Juli 2025 hat das Vergütungssystem für den Vorstand mit großer Mehrheit (99,7 % der abgegebenen Stimmen) gebilligt.

- c. Nach dem im Einklang mit Empfehlung C.1 verabschiedeten Anforderungs- bzw. Kompetenzprofil des Aufsichtsrats für seine Zusammensetzung in der im Dezember 2022 beschlossenen Fassung – welches insofern die Empfehlungen C.9, C.10 und C.12 spiegelt – sollen dem Aufsichtsrat auf Seiten der Anteilseigner mindestens zwei Mitglieder – darunter der Vorsitzende des Prüfungsausschusses – angehören, die unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand und zudem auch vom kontrollierenden Aktionär sind (C.9 und C.10). Darüber hinaus sollen dem Aufsichtsrat keine Personen angehören, die Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben (C.12). Nach Empfehlung C.1 Satz 4 sollen Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung die im Anforderungs- bzw. Kompetenzprofil niedergelegten Ziele berücksichtigen und gleichzeitig die Ausfüllung des Kompetenzprofils für das Gesamtgremium anstreben. Nach der Wahl von Søren Toft, Hugues Favard und Kristin Berger durch die Hauptversammlung und der Wahl von Hugues Favard zum Vorsitzenden des Prüfungsausschusses gehören dem Aufsichtsrat drei Mitglieder an, die hauptberuflich für die MSC-Gruppe tätig sind. Diese hält indirekt eine wesentliche Beteiligung an der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE, deren Anteile mehrheitlich (indirekt) von der Freien und Hansestadt Hamburg gehalten werden und die wiederum die Mehrheit der Anteile an der HHLA hält. Søren Toft und Hugues Favard sind zudem als nicht geschäftsführende Direktoren Mitglieder des Verwaltungsrats der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE. Von den weiteren Vertretern der Anteilseignerseite sind Dr. Andreas Dressel und Katharina Kriston jeweils hauptberuflich für die Freie und Hansestadt Hamburg und mithin die indirekte Mehrheitsgesellschaft in der HHLA tätig. Demnach verfügt der Aufsichtsrat der HHLA mit Marcus Vitt bis auf Weiteres noch über ein Mitglied, das vollständig unabhängig vom kontrollierenden Aktionär ist, so dass insoweit eine Abweichung von den Empfehlungen C.9, C.10 und C.1 Satz 4 erklärt wird. Im Hinblick auf Empfehlung C.12 wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass die MSC-Gruppe in Teilbereichen auch im Wettbewerb zur HHLA steht, so dass insoweit vorsorglich auch eine Abweichung erklärt wird. Das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat wurde im Dezember 2025 entsprechend angepasst. Der Aufsichtsrat bzw. die Anteilseignerseite ist der Ansicht, dass der Aufsichtsrat und die Anteilseignerseite mit hochqualifizierten und erfahrenen Führungspersönlichkeiten besetzt ist. Die Besetzung reflektiert zudem die Beteiligungsstruktur der HHLA

Hamburg, 8. Dezember 2025

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Der Aufsichtsrat“

Vergütungsbericht und Vergütungssystem

Der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2025 nebst dem Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG, das geltende Vergütungssystem gemäß § 87a Abs. 1 und 2 Satz 1 AktG und der letzte Vergütungsbeschluss gemäß § 113 Abs. 3 AktG werden unter www.hhla.de/corporategovernance öffentlich zugänglich gemacht.

Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

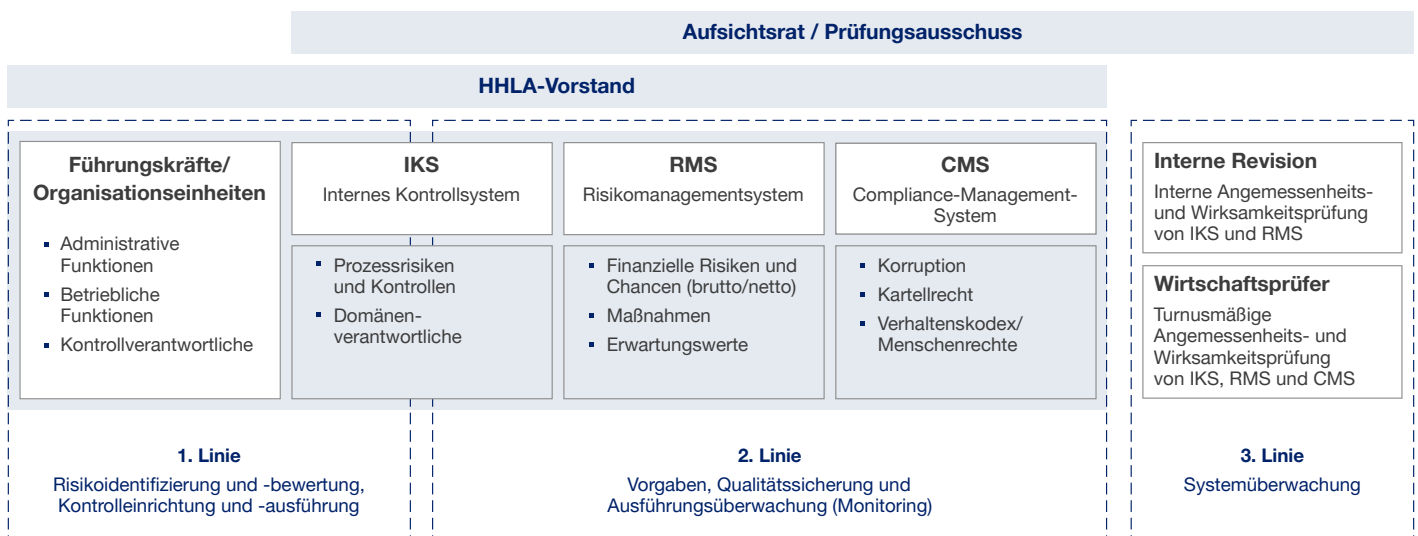
Konzernaufbau und Konzernsteuerung

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

Governance-Systeme

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

Governance-Systeme der HHLA



Compliance

Die Einhaltung für die Unternehmenstätigkeit relevanter gesetzlicher Bestimmungen und unternehmensinterner Richtlinien (nachfolgend auch „Compliance“) wird bei der HHLA als wesentlicher Teil der Corporate Governance verstanden. Herzstück des Compliance-Management-Systems (CMS) der HHLA ist ein Verhaltenskodex, der übergeordnete Grundsätze zu besonders Compliance-relevanten Themen wie z. B. Verhalten im Wettbewerb, Vermeidung von Korruption, Diskriminierung und Interessenkonflikten sowie dem Umgang mit sensiblen Unternehmensinformationen und dem Datenschutz unterliegenden Daten formuliert. Der Verhaltenskodex wird ergänzt durch weiterführende Konzernrichtlinien, u. a. zu den Themen Korruptionsvermeidung und Verhalten im Wettbewerb. Weiterhin trägt ein konzernweites Business-Partner-Screening-System sowie ein Lieferantenkodex zur Reduktion von Compliance-Risiken bei. 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-Systeme¹

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

Im Rahmen der Tätigkeit der internen Revision, die turnusgemäß Prüfungen in allen wesentlichen Konzerneinheiten und Prozessen durchführt, 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 regelmäßige externe Prüfungen der einzelnen Systembestandteile nach anerkannten Standards bestätigt. Das CMS wurde zuletzt in der Berichtsperiode 2021 geprüft, das RMS in der Berichtsperiode 2022, das IKS in der Berichtsperiode 2024 und die interne Revision in der Berichtsperiode 2025. 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), Bilanzpressekonferenzen und Pressegespräche, Presse- und ggf. Ad-hoc-Mitteilungen sowie in den Hauptversammlungen. Ein ständig nutzbares und aktuelles Kommunikationsmedium ist die Internetseite www.hhla.de, die alle relevanten Informationen in deutscher und englischer Sprache verfügbar macht. Neben Informationen zum HHLA-Konzern und zur HHLA-Aktie ist dort auch der Finanzkalender zu finden, der einen Überblick über wichtige Termine bietet. Darüber hinaus steht die Investor-Relations-Abteilung als Ansprechpartner für Fragen von Aktionären, Investoren und Analysten zur Verfügung.

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. Der Vorstandsvorsitzende koordiniert die Arbeit des Vorstands. Die Einzelheiten sind in einer **Geschäftsanweisung** 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 dem 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.

Der amtierende Vorstand und seine Zuständigkeiten

Der amtierende Vorstand der HHLA

Jeroen Eijnsink¹	Jens Hansen	Torben Seebold	Annette Geiß
Vorsitzender des Vorstands	Mitglied des Vorstands	Mitglied des Vorstands	Mitglied des Vorstands
Container Vertrieb	Betrieb ²	Arbeitsdirektor	Finanzen und Controlling ⁴
Corporate Affairs	Technik ²	Personalmanagement	Segment Immobilien
Corporate Office und M&A	Schwimmkrane	Vielfalt und Inklusion	Investor Relations
Nachhaltigkeit / Energiemanagement	Informationssysteme	Arbeitsschutzmanagement	Revision
Segment Intermodal		Einkauf und Materialwirtschaft	
Segment Logistik		Recht und Versicherungen ³	
Unternehmensentwicklung			
Unternehmenskommunikation			
Vorstandsprojekte			
Wasserstoffprojekte			

1 Seit 1. Oktober 2025

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

3 Einschließlich Compliance

4 Einschließlich Organisation

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.

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 bis zum 30. September 2025 50 % und beträgt seit dem 1. Oktober 2025 25 %. 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 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 Aufsichtsrat

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.

mung des Aufsichtsrats. Weitere wesentliche Aufgaben sind die Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses.

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

Die Aufsichtsratsmitglieder sind dem **Unternehmensinteresse** verpflichtet. Kein Mitglied des Aufsichtsrats darf bei seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen oder Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. **Interessenkonflikte** sind unverzüglich dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Über aufgetretene **Interessenkonflikte** und deren Behandlung informiert der Aufsichtsrat im [Bericht des Aufsichtsrats](#). Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur 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 2025 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. Der im September 2023 im Zusammenhang mit der Ankündigung der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE zur Abgabe eines freiwilligen öffentlichen Übernahmeangebots an die Aktionäre der HHLA eingerichtete Übernahmeausschuss konnte nach dem Vollzug der Beteiligung und dem Abschluss der Zusammenschlussvereinbarung am 10. Februar 2025 aufgelöst werden. Die jeweiligen Ausschussvorsitzenden berichten dem Aufsichtsrat regelmäßig in der nächsten Sitzung über die Arbeit ihres Ausschusses.

Finanzausschuss

Mitglieder: Katharina Kriston (Vors., seit 05.11.2025), Dr. Sibylle Roggencamp (Vors., bis 30.09.2025), Stefan Koop (stellv. Vors.), Kristin Berger (seit 24.05.2025), Hugues Favard (seit 10.02.2025), Alexander Grant, Dr. Norbert Kloppenburg (bis 10.01.2025), Prof. Dr. Burkhard Schwenker (bis 23.05.2025), Maren Ulbrich

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: Hugues Favard (seit 10.02.2025, Vors. seit 24.05.2025), Prof. Dr. Burkhard Schwenker (bis 23.05.2025, Vors. vom 10.02.2025 bis 23.05.2025), Dr. Norbert Kloppenburg (Vors., bis 10.01.2025), Alexander Grant (stellv. Vors.), Kristin Berger (seit 10.02.2025), Stefan Koop, Katharina Kriston (seit 05.11.2025), Bettina Lentz (bis 06.01.2025), Dr. Sibylle Roggencamp (24.05.2025 bis 30.09.2025), Maren Ulbrich

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. Andreas Dressel (Vors., seit 05.11.2025), Dr. Sibylle Roggencamp (bis 30.09.2025, Vors. vom 10.02.2025 bis 30.09.2025), Bettina Lentz (Vors. bis 06.01.2025), Franziska Reisener (stellv. Vors.), Alexander Grant, Prof. Dr. Rüdiger Grube (24.05.2025 bis 30.09.2025), Holger Heinzl, Katharina Kriston (seit 05.11.2025), Andreas Rieckhof (10.02.2025 bis 30.09.2025), Prof. Dr. Burkhard Schwenker (bis 23.05.2025), Marcus Vitt (seit 05.11.2025)

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: Marcus Vitt (seit 01.10.2025, Vors. seit 05.11.2025), Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vors., bis 30.09.2025), André Kretschmar (seit 01.04.2025, stellv. Vors. seit 19.05.2025), Berthold Bose (stellv. Vors., bis 31.03.2025), Kristin Berger (seit 05.11.2025), Dr. Andreas Dressel (seit 05.11.2025), Stefan Koop, Franziska Reisener, Andreas Rieckhof (bis 30.09.2025), Dr. Sibylle Roggencamp (bis 30.09.2025)

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: Marcus Vitt (seit 01.10.2025, Vors. seit 05.11.2025), Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vors., bis 30.09.2025), Katharina Kriston (stellv. Vors., seit 05.11.2025), Andreas Rieckhof (stellv. Vors., bis 30.09.2025), Kristin Berger (seit 05.11.2025), Dr. Sibylle Roggencamp (bis 30.09.2025)

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: Marcus Vitt (Vors., seit 01.10.2025), Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vors., bis 30.09.2025), Berthold Bose (stellv. Vors., bis 31.03.2025), André Kretschmar (stellv. Vors., seit 01.04.2025), Stefan Koop, Katharina Kriston (seit 05.11.2025), Andreas Rieckhof (bis 30.09.2025)

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. 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 – zuletzt im Dezember 2025 – 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, als leitender Angestellter oder in Aufsichtsgremien

Zeitliche Verfügbarkeit

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

Mandatsgrenzen

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

Altersgrenze und Zugehörigkeitsdauer

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

Anforderungen und Ziele für das Gesamtgremium

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

Allgemeine Anforderungen

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

Spezifische Kenntnisse und Erfahrungen

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

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

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

Unabhängigkeit und Interessenkonflikte

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

Zur Vermeidung potenzieller Interessenkonflikte sollen dem Aufsichtsrat nicht mehr als zwei ehemalige Vorstandsmitglieder angehören. 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 Kristin Berger, Dr. Andreas Dressel, Hugues Favard, Holger Heinzel, Søren Toft und Marcus Vitt 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 %. Von den aktuellen Mitgliedern überschreitet kein Mitglied die Altersgrenze und kein Mitglied gehört dem Aufsichtsrat 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 Marcus Vitt – wie auch sein Vorgänger Prof. Dr. Rüdiger Grube – darüber hinaus auch unabhängig vom kontrollierenden Aktionär ist. In Bezug auf die Aufsichtsratsmitglieder Dr. Andreas Dressel und Katharina Kriston weist der Aufsichtsrat 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. In Bezug auf die Aufsichtsratsmitglieder Søren Toft, Hugues Favard und Kristin Berger weist der Aufsichtsrat ferner vorsorglich darauf hin, dass diese jeweils hauptberuflich für die MSC-Gruppe tätig sind, die indirekt eine wesentliche Beteiligung an der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE hält, deren Anteile mehrheitlich (indirekt) von der Freien und Hansestadt Hamburg gehalten werden und die wiederum die Mehrheit der Anteile an der HHLA hält. Dr. Andreas Dressel, Søren Toft und Hugues Favard sind zudem als nicht geschäftsführende Direktoren Mitglieder des Verwaltungsrats der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE. Schließlich wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass die MSC-Gruppe in Teilbereichen auch im Wettbewerb zur HHLA steht. Auf Basis der vorstehenden Ausführungen verfügt der Aufsichtsrat über ein vollständig unabhängiges Mitglied im Sinne des DCGK; das entspricht 16,66 % der Anteilseignerseite bzw. 8,33 % 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 25 %.

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 ¹	Alter	Führungserfahrung	Internationale Erfahrung	Unabhängigkeit ²	(Hafen-) Logistik	Intermodal	Immobilien	Strategie	Betrieb und Technik	Marketing & Vertrieb	Investoren & Kapitalmarkt	IT & Digitalisierung	Recht, Corporate Governance & Compliance	Finanzen, Controlling und Risikomanagement	Abschlussprüfung ³	Rechnungslegung ³	Nachhaltigkeit/ESG ⁴
Marcus Vitt (seit 01.10.2025)	0	60	✓	✓	✓	✓	–	✓	✓	–	✓	✓	✓	✓	✓	–	✓	✓
Prof. Dr. Rüdiger Grube (bis 30.09.2025)	8,5	73	✓	✓	✓	✓	✓	–	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	–	–	✓
Kristin Berger (seit 04.02.2025)	1	40	✓	✓	–	✓	–	✓	✓	–	–	–	–	✓	✓	✓ ⁵	✓ ⁵	–
Berthold Bose (bis 31.03.2025)	8,5	62	✓	✓	n.a.	✓	–	–	✓	✓	–	–	✓	–	–	–	–	✓
Dr. Andreas Dressel (seit 01.10.2025)	0	51	✓	✓	–	✓	–	✓	✓	–	–	–	–	✓	✓	–	✓	✓
Hugues Favard (seit 05.02.2025)	1	49	✓	✓	n.a.	✓	✓	–	✓	✓	–	✓	✓	–	✓	✓ ⁶	✓ ⁶	✓
Alexander Grant	3,5	44	–	–	n.a.	✓	–	✓	–	✓	–	✓	✓	–	✓	–	–	✓
Holger Heinzel	3,5	56	✓	✓	n.a.	✓	✓	✓	✓	–	–	✓	–	–	✓	✓	✓	✓
Dr. Norbert Kloppenburg (bis 10.01.2025)	12,5	69	✓	✓	✓	✓	✓	–	✓	–	–	✓	–	✓	✓	✓ ⁷	✓	✓
Stefan Koop	3,5	46	–	–	n.a.	✓	–	–	–	✓	–	–	–	✓	✓	–	–	✓
André Kretschmar (seit 01.04.2025)	0,5	46	✓	–	n.a.	✓	✓	✓	–	✓	–	–	–	–	–	–	–	✓
Katharina Kriston (seit 01.10.2025)	0	53	✓	✓	–	✓	–	✓	✓	–	–	–	✓	✓	✓	–	–	✓

1 Zum 31. Dezember 2025 (gerundet) bzw. im Fall von Bettina Lentz und Dr. Norbert Kloppenburg zum Zeitpunkt des Ausscheidens.

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 Insbesondere in den für die HHLA als besonders relevant identifizierten Themen Klimaschutz und Transformation zur CO₂-Neutralität, gute und sichere Arbeitsbedingungen und Sicherstellung von Compliance.

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 (seit 10.02.2025) und Vorsitzender (seit 24.05.2025) des Prüfungsausschusses; der Sachverstand ergibt sich insbesondere aus langjähriger Berufserfahrung als Wirtschaftsprüfer und 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 im Vorstand der KfW-Bankengruppe. Hinzu kommt die mehrjährige Erfahrung als Vorsitzender des Prüfungsausschusses des HHLA-Aufsichtsrats.

8 Mitglied und vom 10.02.2025 bis 23.05.2025 Vorsitzender des Prüfungsausschusses, der Sachverstand ergibt sich insbesondere aus der mehrjährigen Tätigkeit 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.

	Allgemeine Anforderungen & Diversität					Branchenkenntnis			Fachliche Kompetenzen									
	Zugehörigkeitsdauer ¹	Alter	Führungserfahrung	Internationale Erfahrung	Unabhängigkeit ²	(Hafen-) Logistik	Intermodal	Immobilien	Strategie	Betrieb und Technik	Marketing & Vertrieb	Investoren & Kapitalmarkt	IT & Digitalisierung	Recht, Corporate Governance & Compliance	Finanzen, Controlling und Risikomanagement	Abchlussprüfung ³	Rechnungslegung ³	Nachhaltigkeit/ESG ⁴
Bettina Lenz (bis 06.01.2025)	1	64	✓	–	–	✓	–	✓	✓	–	–	–	✓	✓	✓	–	✓	✓
Franziska Reisener	3,5	39	–	–	n.a.	✓	–	✓	–	✓	–	–	✓	–	✓	–	–	–
Andreas Rieckhof (bis 30.09.2025)	5,5	66	✓	✓	–	✓	–	✓	✓	–	✓	–	✓	✓	✓	–	–	✓
Dr. Sibylle Roggencamp (bis 30.09.2025)	13,5	58	✓	–	–	✓	✓	✓	✓	–	–	✓	–	✓	✓	–	✓	✓
Prof. Dr. Burkhard Schwenker (bis 23.05.2025)	6,5	67	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	–	✓	✓	–	–	✓	–	✓ ⁸	✓
Søren Toft (seit 24.05.2025)	0,5	52	✓	✓	–	✓	✓	–	✓	✓	✓	✓	✓	–	✓	–	✓	✓
Maren Ulbrich	2	43	✓	✓	n.a.	✓	–	–	–	✓	–	–	–	✓	✓	–	–	✓

1 Zum 31. Dezember 2025 (gerundet) bzw. im Fall von Bettina Lenz und Dr. Norbert Kloppenburg zum Zeitpunkt des Ausscheidens.

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 Insbesondere in den für die HHLA als besonders relevant identifizierten Themen Klimaschutz und Transformation zur CO₂-Neutralität, gute und sichere Arbeitsbedingungen und Sicherstellung von Compliance.

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 (seit 10.02.2025) und Vorsitzender (seit 24.05.2025) des Prüfungsausschusses; der Sachverstand ergibt sich insbesondere aus langjähriger Berufserfahrung als Wirtschaftsprüfer und 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 im Vorstand der KfW-Bankengruppe. Hinzu kommt die mehrjährige Erfahrung als Vorsitzender des Prüfungsausschusses des HHLA-Aufsichtsrats.

8 Mitglied und vom 10.02.2025 bis 23.05.2025 Vorsitzender des Prüfungsausschusses, der Sachverstand ergibt sich insbesondere aus der mehrjährigen Tätigkeit als Vorsitzender des Aufsichtsrats und Mitglied des Risikoausschusses des Aufsichtsrats der Hamburger Sparkasse AG (Haspa) und als Mitglied des Aufsichtsrats des Bankhauses M.M. Warburg & CO.

Selbstbeurteilung

Die letzte Selbstbeurteilung mit externer Unterstützung wurde im Sommer 2023 mit Hilfe eines unabhängigen Beraters durchgeführt. Die Zusammenarbeit wurde insgesamt als sehr gut und effizient bewertet. Darüber hinaus arbeitet der Aufsichtsrat kontinuierlich an der weiteren Verbesserung der Effizienz seiner Tätigkeit.

Weitere Informationen

Weitere Informationen zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats, zur Tätigkeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse sowie zur Zusammenarbeit mit dem Vorstand im Berichtszeitraum finden sich im [Bericht des Aufsichtsrats](#). Auf der Website des Unternehmens unter www.hhla.de sind zudem die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und die Lebensläufe der amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats veröffentlicht, die auch Informationen zum Werdegang und zu weiteren Mandaten bzw. wesentlichen Tätigkeiten enthalten und jährlich aktualisiert werden.

Angaben nach § 289f Abs. 2 Nr. 4 bis 5a 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 betrug bis zum 30. September 2025 50 %. Seit dem 1. Oktober 2025 beträgt er 25 %.

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 2025 gehörten der ersten und der zweiten Führungsebene jeweils 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 zu ermöglichen (Briefwahl). In der Einladung zur Hauptversammlung werden insbesondere die Art der Hauptversammlung (physisch oder virtuell), die Teilnahmebedingungen, das Verfahren für die Stimmabgabe (auch durch Bevollmächtigte) und die Rechte der Aktionäre erläutert. Außerdem hat die Gesellschaft eine Hotline für Fragen der Aktionäre eingerichtet.

Die vom Gesetz für die Hauptversammlung verlangten Berichte und Unterlagen einschließlich des Geschäftsberichts werden zusammen mit der Tagesordnung auf der Internetseite der Gesellschaft unter www.hhla.de/hauptversammlung veröffentlicht. Im Anschluss an die Hauptversammlung finden sich dort auch die Präsenz- und die Abstimmungsergebnisse.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Einzelabschluss der HHLA (AG-Abschluss) wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Der Konzernabschluss und die Zwischenberichte folgen den Regeln der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den nach § 315e Abs. 1 HGB ergänzend anzuwendenden Vorschriften des HGB. Nähere Erläuterungen zu den IFRS enthält dieser Geschäftsbericht im Konzernanhang. [Allgemeine Erläuterungen](#)

Grundlage für die Gewinnverwendung ist allein der AG-Abschluss. Die Abschlussprüfung wird mit einer Erweiterung der Prüfung nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG) durchgeführt. Hierzu sind im Rahmen der Jahresabschlussprüfung die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung sowie die wirtschaftlichen Verhältnisse zu prüfen und zu beurteilen.

Die Auswahl des Abschlussprüfers, seine Beauftragung, die Überwachung seiner Unabhängigkeit sowie der von ihm zusätzlich erbrachten Leistungen erfolgen im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben. Darüber hinaus wurde mit dem Abschluss- und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2025, der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungsausschusses unverzüglich über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangen-

heitsgründe 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 zuzurechnenden Teils des Bilanzgewinns, die Dividendenberechtigung der Inhaber von A-Aktien richtet sich nach der Höhe des verbleibenden Teils des Bilanzgewinns (§ 4 Abs. 1 der Satzung). Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 20 Abs. 1 der Satzung) und vermittelt die üblichen durch das AktG und die Satzung verbrieften Rechte und Pflichten. Sofern das Gesetz die Fassung eines Sonderbeschlusses durch Aktionäre einer Gattung vorschreibt, sind nur die Inhaber von Aktien dieser Gattung stimmberechtigt.
2. Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen, auch solche aus Vereinbarungen zwischen Gesellschaftern, bestehen nach Kenntnis des Vorstands nicht.
3. Für Angaben zu direkten oder indirekten Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten. [Konzernanhang, Tz. 35 Eigenkapital](#) und [Konzernanhang, Tz. 48 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen](#)
4. Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.
5. Arbeitnehmer, die am Kapital der Gesellschaft beteiligt sind, üben ihre Aktionärsrechte nach freiem Ermessen aus; es besteht keine Stimmrechtskontrolle.
- 6.1 Gemäß § 8 Satz 1 der Satzung der Gesellschaft besteht der Vorstand aus zwei oder mehr Personen. Die Ernennung und die Abberufung der Vorstandsmitglieder erfolgen nach

Maßgabe von § 84 AktG in Verbindung mit § 31 MitbestG und § 8 der Satzung durch den Aufsichtsrat.

6.2 Die Satzung kann durch Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Die Hauptversammlung beschließt gemäß §§ 179, 133 AktG und § 22 der Satzung über Satzungsänderungen mit der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und, soweit außer der Stimmenmehrheit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Soweit gesetzlich für bestimmte Satzungsänderungen zwingend eine größere Stimmen- bzw. Kapitalmehrheit vorgeschrieben ist, gilt die gesetzlich geforderte Mehrheit. Nach § 11 Abs. 4 der Satzung ist der Aufsichtsrat ermächtigt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur ihre Fassung betreffen. Sofern durch eine Satzungsänderung bei einer Kapitalerhöhung oder bei Maßnahmen nach dem Umwandlungsgesetz das Verhältnis zwischen A- und S-Aktien geändert werden soll, ist jeweils ein Sonderbeschluss der betroffenen A- bzw. S-Aktionäre gemäß § 138 AktG erforderlich. Änderungen der Satzung werden mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

7.1 Der Vorstand ist gemäß § 3 Abs. 4 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 15. Juni 2027 durch Ausgabe von bis zu 36.257.469 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 36.257.469,00 € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital I, vgl. § 3 Abs. 4 der Satzung). Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der S-Aktionäre ausgeschlossen. Darüber hinaus ist der Vorstand berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der A-Aktionäre in den im Beschluss näher definierten Fällen 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 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, Oktober 2018 und September/Okttober 2024 Schuldscheindarlehen sowie teilweise Namensschuldverschreibungen ausgegeben von denen einzelne Tranche bereits getilgt wurde. Die verbleibenden Schuldscheindarlehen und die Namensschuldverschreibungen im Gesamtvolumen von 358 Mio. € sind jeweils in Teilbeträgen in der Zeit zwischen Oktober 2026 und Oktober 2034 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 Fälligestellung 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 August 2025 hat die Gesellschaft einen Darlehensvertrag über ein syndiziertes, revolvinges Darlehen in Höhe von 400 Mio. € zur allgemeinen Finanzierung einschließlich der Finanzierung von Investitionen im Teilkonzern Hafenlogistik abgeschlossen. Im Falle eines Kontrollwechsels bei der HHLA sind die Darlehensgeber zur sofortigen Kündigung des Vertrages berechtigt. Ein Kontrollwechsel liegt vor, wenn die Freie und Hansestadt Hamburg nicht mehr direkt oder mittelbar mehr als 50,0 % der Aktien oder der Stimmrechte an der HHLA hält.

Ferner enthalten die Dienstverträge der Mitglieder des Vorstands eine Regelung, der zufolge sie im Falle eines Verlusts des Vorstandsmandats aufgrund einer Änderung der Mehrheitsverhältnisse (Change of Control) und vergleichbarer Sachverhalte einen Abfindungsanspruch haben. Ziffer 9

9. Die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder enthalten eine Regelung, die im Falle eines Verlusts des Vorstandsmandats ohne wichtigen Grund – einschließlich einer Beendigung aufgrund eines Kontrollwechsels (Change of Control), z. B. infolge eines Übernahme- oder Pflichtangebots – die Zahlung einer Abfindung an das jeweilige Vorstandsmitglied vorsieht. Die Abfindung ist dabei jeweils auf maximal zwei Jahresvergütungen (einschließlich Nebenleistungen) und zudem auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags begrenzt.

Die dargestellten Regelungen sind bei vergleichbaren börsennotierten Unternehmen üblich. Sie dienen nicht dem Zweck.

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 4. März 2026

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Jeroen Eijnsink



Annette Geiß



Jens Hansen



Torben Seebold

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.