

Zwischenlagebericht

Wirtschaftliches Umfeld	13
Geschäftsentwicklung	15
Segmententwicklung	21
Personal	24
Nachtragsbericht	25
Risiko- und Chancenbericht	26
Prognosebericht	26

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Laut dem Internationalen Währungsfonds (IWF) zeigt sich die **Weltwirtschaft** trotz Handelsspannungen und politischer Unsicherheit etwas widerstandsfähiger als noch im April 2025 angenommen (World Economic Outlook, April und Juli 2025). Dies ist vor allem auf angekündigte Pausen im US-Zollstreit und erste Handelsabkommen zurückzuführen. Zudem fielen die Wirtschaftsdaten für das erste Quartal deutlich stärker aus als zuvor erwartet. Gleichwohl bleibt die Widerstandsfähigkeit der Weltwirtschaft angesichts der fortbestehenden Unsicherheiten fragil. Die jüngste Zollvereinbarung zwischen der EU und den USA wurde im IWF-Bericht allerdings noch nicht berücksichtigt.

Die IWF-Ökonomen betonten, dass sich der **Welthandel** kurzfristig beschleunigt habe. Vor der Anfang April angekündigten Einführung von US-Zöllen gegen nahezu alle Handelspartner sei noch verstärkt gehandelt worden – so habe es beispielsweise außergewöhnlich hohe Medikamentenlieferungen aus Irland in die USA gegeben. Zudem liegen die tatsächlich erhobenen Zölle im Durchschnitt niedriger als ursprünglich von Präsident Trump angekündigt.

In **China** hat sich die wirtschaftliche Expansion im zweiten Quartal 2025 weniger stark verlangsamt als erwartet. Nach einem Wachstum von 5,4 % im ersten Quartal legte die chinesische Wirtschaft im zweiten Quartal um 5,2 % zu. Damit zeigte die zweitgrößte Volkswirtschaft ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber den US-Zöllen. Eine stärkere Konjunkturabkühlung konnte bislang durch wirtschaftspolitische Impulse sowie vorgezogene Lieferungen chinesischer Fabriken verhindert werden.

Im **Euroraum** mehren sich die Anzeichen für eine konjunkturelle Erholung, getragen von einem starken Zuwachs des irischen Bruttoinlandsprodukts.

Die Wachstumsperspektiven für **Deutschland** haben sich laut IWF hingegen leicht aufgehellt, nachdem im April noch eine Stagnation prognostiziert worden war. Gleichwohl ist die deutsche Wirtschaft – wie von den Experten erwartet – im zweiten Quartal 2025 um 0,1 % im Vergleich zum Vorquartal geschrumpft. In den ersten drei Monaten des Jahres hatte es noch ein leichtes Wirtschaftswachstum von 0,3 % gegeben. Von Januar bis Mai 2025 stiegen die Exporte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 0,2 %, während die Importe um 4,6 % zunahmen.

Branchenumfeld

Die Containerschifffahrt wird nach Einschätzung des Marktforschungsinstitutes Drewry von einem komplexen Zusammenspiel makroökonomischer, operativer, regulatorischer und verhaltensbedingter Faktoren beeinflusst. Die weitreichenden US-Zölle unter Präsident Trump sowie spätere Rücknahmen und Eskalationen führten zu erheblichen Störungen der Lieferketten. Zusätzlich hat ein kurzer militärischer Konflikt zwischen Israel und dem Iran die Sorge vor einer weiteren regionalen Eskalation geschürt.

Der weltweite Containerumschlag stieg im ersten Quartal 2025 infolge von Vorzieheffekten um 7,0 % gegenüber dem Vorjahr und lag damit deutlich über der zuvor prognostizierten Zunahme von 3,9 %. Dieser Effekt gilt jedoch nicht nachhaltig. Nach jüngster Einschätzung von Drewry dürfte sich das Wachstum im **globalen Containerumschlag** im zweiten Quartal 2025 mit einem Plus von 1,9 % gegenüber dem Vorjahresquartal spürbar verlangsamen. Die volatile Nachfrageentwicklung sowie die anhaltenden Störungen der Schifffahrtslinien durch Angriffe der Huthi-Rebellen im Roten Meer erhöhen den operativen Druck auf die Häfen. In der Folge kam es zu rückläufigen Umschlagproduktivitäten, längeren Verweildauern der Schiffe und erhöhten Wartezeiten.

Trotz anhaltender globaler Handelsspannungen und der Krise im Nahen Osten setzte sich die Erholung der **europäischen Häfen** im ersten Quartal 2025 fort. Das Containeraufkommen im Fahrtgebiet Europa stieg in den ersten drei Monaten 2025 insgesamt um 5,6 % und konnte damit das sechste Mal in Folge zulegen, wenngleich weiterhin unter dem weltweiten Durchschnitt. Das Wachstum erstreckte sich über alle europäischen Fahrtgebiete. Besonders dynamisch entwickelte sich der Containerumschlag im Fahrtgebiet Skandinavien und baltischer Raum, das mit einem Plus von 10,2 % alle anderen Regionen Europas übertraf. Nach Einschätzung der Experten von Drewry soll sich die Wachstumsdynamik der europäischen Häfen im zweiten Quartal 2025 jedoch abschwächen.

Entwicklung des Containerumschlags nach Fahrtgebieten

in %	Q2 2025	Q1 2025
Welt	1,9	7,0
Asien insgesamt	1,4	6,7
China	0,8	7,7
Europa insgesamt	0,4	5,6
Nordwesteuropa	1,1	5,5
Skandinavien und baltischer Raum	- 5,2	10,2
Westliches Mittelmeer	- 3,2	2,8
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	4,1	6,4

Quelle: Drewry Maritime Research, Container Forecast Q2/2025, Juli 2025

Die bislang von Port Authorities bzw. Betreibergesellschaften gemeldeten Umschlagzahlen der **Nordrange-Häfen** bestätigen die von Drewry erwartete regionale Entwicklung grundsätzlich, zeigen jedoch Unterschiede in der Dynamik der einzelnen Standorte. Im größten Containerhafen Europas, Rotterdam, wurden im ersten Halbjahr 2025 rund 7,0 Mio. TEU

umgeschlagen – ein Plus von 2,7 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Hafen Antwerpen-Brügge verzeichnete im gleichen Zeitraum ein noch stärkeres Wachstum um 3,7 % auf 6,9 Mio. TEU. Der Hamburger Hafen verzeichnete für das erste Halbjahr 2025 einen Mengenzuwachs auf 4,2 Mio. TEU. Nach Angaben der Hamburg Port Authority (HPA) entspricht das einem Plus von rund zehn Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum 2024.

Für die anderen Häfen in der Deutschen Bucht lagen zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch keine vollständigen Halbjahresdaten vor. Zwischen Januar und April entwickelten sich die Umschlagmengen in den Bremischen Häfen dynamisch und stiegen um 6,3 % auf 1,6 Mio. TEU. In Wilhelmshaven verdoppelte sich das Containeraufkommen im ersten Quartal 2025 sogar – mit einem Umschlag von 274 Tsd. TEU entspricht das einem Zuwachs von 102,2 %.

Geschäftsentwicklung

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2025	1–6 2024	Veränderung
Umsatzerlöse	884,5	760,3	16,3 %
EBITDA	165,2	143,1	15,5 %
EBITDA-Marge in %	18,7	18,8	- 0,1 PP
EBIT	79,4	58,9	34,8 %
EBIT-Marge in %	9,0	7,7	1,3 PP
Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter	19,1	13,2	44,4 %
ROCE in %	6,0	4,8	1,2 PP

Wesentliche Ereignisse und Geschäfte

Im zweiten Quartal erfolgte die Aufnahme der am 23. April 2025 gegründeten Gesellschaft hubload GmbH, Hamburg, mit der Zuordnung zum Segment Logistik in den Konsolidierungskreis der HHLA als vollkonsolidierte Gesellschaft.

Am 29. April 2025 erfolgte die Unterzeichnung des Anteilskauf- und Übernahmevertrages an der Eurobridge Intermodal Terminal LLC, Svoboda/Ukraine. Sämtliche Regelungen stehen unter dem Vorbehalt etwaig erforderlicher Zustimmungen durch relevante Aufsichtsbehörden, deren Erfüllung bis zur Beschlussfassung des Konzernabschlusses noch ausstehend war. Die Aufnahme der Gesellschaft in den Konsolidierungskreis der HHLA wird voraussichtlich zum Ende des dritten Quartals 2025 erfolgen.

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 des Mietvertrags bis 2049 mit entsprechender Anpassung des Barwerts der Mietzahlungen für die Laufzeit des geänderten Mietvertrags vereinbart. Die Auswirkungen sind in der [Bilanzanalyse](#) beschrieben.

Die im ersten Halbjahr 2025 eingetretene wirtschaftliche Entwicklung der HHLA entspricht im Wesentlichen der im [zusammengefassten Lagebericht 2024](#)  abgegebenen Prognose. Auf Basis der Geschäftsentwicklung in den ersten sechs Monaten 2025 konkretisiert der Vorstand der HHLA seine Einschätzung zur erwarteten EBIT-Entwicklung für das laufende Geschäftsjahr. [Prognosebericht](#)

Darüber hinaus waren im Mitteilungszeitraum grundsätzlich weder im unmittelbaren Umfeld der HHLA noch innerhalb des Konzerns besondere Ereignisse und Geschäfte mit wesentlicher Auswirkung auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage zu verzeichnen.

Ertragslage

Der **Containerumschlag** an den HHLA-Containerterminals stieg gegenüber dem Vorjahr um 7,9 % auf 3.172 Tsd. TEU (im Vorjahr: 2.940 Tsd. TEU) an. Einen Zuwachs verzeichneten an den Hamburger Containerterminals vor allem die Volumen für das Fahrtgebiet Fernost, insbesondere China, die Ladungsmengen mit anderen europäischen Hochseehäfen und die Mengen der Zubringerverkehre (Feeder). Die Mengen der Fahrtgebiete Nordamerika und Mittlerer Osten entwickelten sich rückläufig. Bei den internationalen Terminals ist der starke Anstieg neben der Wiederaufnahme des wasserseitigen Umschlags am Container Terminal Odessa (CTO) im dritten Quartal 2024 vor allem auf einen Mengenzuwachs bei PLT Italy zurückzuführen.

Der **Containertransport** verzeichnete einen Anstieg um 19,6 % auf 997 Tsd. TEU (im Vorjahr: 833 Tsd. TEU). Die Bahntransporte profitierten von einem starken Anstieg der Verkehre mit den norddeutschen und den adriatischen Seehäfen sowie den DACH-Verkehren. Zudem waren im Vorjahr die Transportmengen der Roland Spedition erst ab Juni enthalten. Die Straßentransporte konnten im Berichtszeitraum ebenfalls stark zulegen.

Die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns erhöhten sich im Mitteilungszeitraum um 16,3 % auf 884,5 Mio. € (im Vorjahr: 760,3 Mio. €). Neben der positiven Entwicklung im Containerumschlag und Containertransport wirkten sich auch die gestiegenen Durchschnittserlöse im Segment Container aus. Dazu trugen ein günstiger Modalsplit sowie hohe Lagergelderlöse an den Containerterminals aufgrund temporär erhöhter Verweildauern bei.

Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erzielte im Berichtszeitraum einen Umsatz in Höhe von 865,7 Mio. € (im Vorjahr: 742,5 Mio. €). Der Anstieg vollzog sich nahezu analog zum Konzern. Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien verzeichnete einen Umsatz in Höhe von 23,4 Mio. € (im Vorjahr: 23,0 Mio. €).

Die **Bestandsveränderungen** erreichten im Berichtszeitraum - 2,7 Mio. € (im Vorjahr: 2,2 Mio. €), die **aktivierten Eigenleistungen** 4,2 Mio. € (im Vorjahr: 4,6 Mio. €).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** erhöhten sich um 24,0 % auf 30,3 Mio. € (im Vorjahr: 24,4 Mio. €). Ursache für den Anstieg waren im Zuge der Umstrukturierung O'Swaldkai gebuchte Erträge, im Wesentlichen veranlasst durch die Mietvertragsverlängerung und die Übergabe von Immobilien.

Die **operativen Aufwendungen** erhöhten sich um 14,2 % auf 836,9 Mio. € (im Vorjahr: 732,7 Mio. €). In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sowie im Material- und

Personalaufwand gab es jeweils einen starken Anstieg, lediglich der Anstieg in den Abschreibungen fiel nur leicht aus.

Der **Materialaufwand** stieg im Berichtszeitraum um 17,3 % auf 302,9 Mio. € (im Vorjahr: 258,2 Mio. €) an. Ursächlich waren die verbesserten Leistungsdaten insbesondere im materialintensiven Containertransport. Die Materialaufwandsquote stieg auf 34,2 % (im Vorjahr: 34,0 %) an.

Beim **Personalaufwand** war ein starker Anstieg gegenüber dem Vorjahreswert um 13,2 % auf 339,9 Mio. € zu verzeichnen (im Vorjahr: 300,2 Mio. €). Der Zuwachs in den Leistungsdaten, ein Anstieg der Beschäftigtenzahl durch die Geschäftsausweitung bei den Bahntransporten und die Auswirkungen der Tarifierhöhungen sowie eine im Vorjahr enthaltene Teilauflösung der Restrukturierungsrückstellung waren hierfür maßgeblich. Die Personalaufwandsquote reduzierte sich auf 38,4 % (im Vorjahr: 39,5 %).

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** erhöhten sich im Berichtszeitraum stark um 20,2 % auf 108,3 Mio. € (im Vorjahr: 90,1 Mio. €). Ursächlich hierfür waren vor allem höhere Aufwendungen für Beratung, Grundsteuern im Immobilienbereich und Instandhaltung. Der Anteil am erwirtschafteten Umsatz erhöhte sich auf 12,2 % (im Vorjahr: 11,9 %).

Das **Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** erhöhte sich um 15,5 % auf 165,2 Mio. € (im Vorjahr: 143,1 Mio. €). Die wesentliche Einflussgröße war der starke Anstieg in den Leistungsdaten. Die EBITDA-Marge reduzierte sich auf 18,7 % (im Vorjahr: 18,8 %).

Im **Abschreibungsaufwand** gab es einen leichten Anstieg um 2,0 % auf 85,9 Mio. € (im Vorjahr: 84,2 Mio. €). Der Anteil am erwirtschafteten Umsatz ging auf 9,7 % (im Vorjahr: 11,1 %) zurück.

Beim **Betriebsergebnis (EBIT)** war im Mitteilungszeitraum ein Anstieg um 20,5 Mio. € bzw. 34,8 % auf 79,4 Mio. € (im Vorjahr: 58,9 Mio. €) zu verzeichnen. Die **EBIT-Marge** betrug 9,0 % (im Vorjahr: 7,7 %). Im Teilkonzern Hafenlogistik erhöhte sich das EBIT um 40,1 % auf 72,4 Mio. € (im Vorjahr: 51,7 Mio. €). Im Teilkonzern Immobilien reduzierte sich das EBIT um 3,4 % auf 6,7 Mio. € (im Vorjahr: 7,0 Mio. €).

Der Nettoaufwand aus dem **Finanzergebnis** erhöhte sich um 6,0 Mio. € bzw. 26,5 % auf 28,5 Mio. € (im Vorjahr: 22,5 Mio. €).

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns bewegte sich mit 36,8 % oberhalb der des Vorjahres (im Vorjahr: 35,7 %). Die Erhöhung der Steuerquote resultierte unter anderem aus der Ergebnisnormalisierung insbesondere der inländischen Konzerngesellschaften bei korrespondierendem Steueraufwand.

Das **Ergebnis nach Steuern** erhöhte sich um 37,4 % von 23,4 Mio. € auf 32,1 Mio. €. Das **Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter** lag mit 19,1 Mio. € über dem Vorjahr (im Vorjahr: 13,2 Mio. €). Das **Ergebnis je Aktie** betrug 0,25 € (im Vorjahr: 0,18 €). Das Ergebnis je Aktie im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik belief sich auf 0,21 € (im Vorjahr: 0,12 €). Im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien lag das Ergebnis je Aktie mit 1,40 € unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1,61 €). Die **Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE)** erreichte einen Wert von 6,0 % (im Vorjahr: 4,8 %).

Vermögens- und Finanzlage

Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns erhöhte sich zum 30. Juni 2025 gegenüber dem Jahresende 2024 um insgesamt 213,8 Mio. € auf 3.497,8 Mio. € (zum 31. Dezember 2024: 3.284,0 Mio. €).

Bilanzstruktur

in Mio. €	30.06.2025	31.12.2024
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	2.791,4	2.628,2
Kurzfristiges Vermögen	706,4	655,8
	3.497,8	3.284,0
Passiva		
Eigenkapital	862,9	823,8
Langfristige Schulden	2.096,3	2.004,1
Kurzfristige Schulden	538,6	456,1
	3.497,8	3.284,0

Auf der Aktivseite der Bilanz stiegen die **langfristigen Vermögenswerte** um 163,3 Mio. € auf 2.791,4 Mio. € (zum 31. Dezember 2024: 2.628,2 Mio. €). Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus den getätigten Investitionen abzüglich der planmäßigen Abschreibungen in das Sachanlagevermögen und die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. In den Investitionen in das Sachanlagevermögen ist die Aktivierung eines Nutzungsrechts aufgrund einer Mietvertragsverlängerung für Logistikflächen enthalten, die entsprechend zu einer Passivierung einer Verbindlichkeit aus Leasingverhältnissen innerhalb der lang- und kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen führte.

Die **kurzfristigen Vermögenswerte** nahmen um 50,6 Mio. € auf 706,4 Mio. € zu (zum 31. Dezember 2024: 655,8 Mio. €). Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen. Gegenläufig wirkte der Rückgang der Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern.

Auf der Passivseite erhöhte sich das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2024 um 39,1 Mio. € auf 862,9 Mio. € (zum 31. Dezember 2024: 823,8 Mio. €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem positiven Gesamtergebnis der Berichtsperiode. Die Eigenkapitalquote reduzierte sich leicht auf 24,7 % (zum 31. Dezember 2024: 25,1 %).

Die **langfristigen Schulden** nahmen um 92,2 Mio. € auf 2.096,3 Mio. € zu (zum 31. Dezember 2024: 2.004,1 Mio. €). Grund hierfür war im Wesentlichen die Zunahme der langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen sowie der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten. Gegenläufig wirkte die Abnahme der Pensionsrückstellungen.

Der Anstieg der **kurzfristigen Schulden** um 82,5 Mio. € auf 538,6 Mio. € (zum 31. Dezember 2024: 456,1 Mio. €) wurde im Wesentlichen verursacht durch die Zunahme der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen, der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie der kurzfristigen finanziellen und nicht finanziellen Verbindlichkeiten.

Investitionsanalyse

Das **Investitionsvolumen** belief sich im Mitteilungszeitraum auf 247,9 Mio. € und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert von 134,3 Mio. €. Wesentlicher Treiber war die Verlängerung eines Mietvertrags für Logistikflächen. Von den getätigten Investitionen entfielen 236,8 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 123,2 Mio. €) und 11,1 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 11,1 Mio. €). Bei den Investitionen handelte es sich – ohne Berücksichtigung der genannten Mietvertragsverlängerung – zum überwiegenden Teil um Erweiterungsinvestitionen.

Ein wesentlicher Teil der **Investitionstätigkeit** entfiel im ersten Halbjahr 2025 auf die Verlängerung eines Mietvertrages für Logistikflächen sowie die Beschaffung von Containerbrücken und Großgeräten für den Horizontaltransport auf den HHLA-Containerterminals im Hamburger Hafen. Darüber hinaus wurde in den Erwerb von Lokomotiven und Containertragwagen sowie die Erweiterung der Hinterlandterminals der METRANS-Gruppe investiert. Im Teilkonzern Immobilien lag der Investitionsschwerpunkt auf der Entwicklung der Hamburger Speicherstadt.

Liquiditätsanalyse

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	1–6 2025	1–6 2024
Finanzmittelfonds am 01.01.	285,6	242,3
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	129,2	99,0
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 122,9	- 134,3
Free Cashflow	6,3	- 35,3
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	10,5	- 58,5
Veränderungen des Finanzmittelfonds	16,9	- 93,9
Finanzmittelfonds am 30.06.	302,4	148,4
Kurzfristige Einlagen	0,0	0,0
Verfügbare Liquidität	302,4	148,4

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** von 129,2 Mio. € (im Vorjahr: 99,0 Mio. €) setzte sich im Berichtszeitraum im Wesentlichen aus dem Ergebnis vor Zinsen und Steuern in Höhe von 79,4 Mio. € (im Vorjahr: 58,9 Mio. €), den Ab- bzw. Zuschreibungen auf nicht finanzielle Vermögenswerte mit 85,9 Mio. € (im Vorjahr: 84,2 Mio. €) sowie der Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva mit 71,9 Mio. € (im Vorjahr: 33,0 Mio. €) zusammen. Gegenläufig wirkte im Wesentlichen die Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und anderer Aktiva mit 67,1 Mio. € (im Vorjahr: 33,6 Mio. €).

Aus der **Investitionstätigkeit** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 122,9 Mio. € (im Vorjahr: 134,3 Mio. €). Dieser resultierte mit 131,7 Mio. € (im Vorjahr: 109,6 Mio. €) überwiegend aus Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien. Gegenläufig wirkten die Einzahlungen aus kurzfristigen Einlagen in Höhe von 20,0 Mio. € (im Vorjahr: 0,0 Mio. €).

Der **Free Cashflow** als Summe der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit betrug 6,3 Mio. € (im Vorjahr: - 35,3 Mio. €).

Aus der **Finanzierungstätigkeit** ergab sich ein Mittelzufluss in Höhe von 10,5 Mio. € (im Vorjahr: Mittelabfluss in Höhe von 58,5 Mio. €). Dieser resultierte im Wesentlichen aus den Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten in Höhe von 48,6 Mio. € (im Vorjahr: 33,5 Mio. €). Gegenläufig wirkten die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 26,7 Mio. € (im Vorjahr: 24,6 Mio. €) sowie die Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten in Höhe von 9,6 Mio. € (im Vorjahr: 55,3 Mio. €).

Der HHLA-Konzern verfügte zum 30. Juni 2025 über ausreichend Liquidität. Bis zum Bilanzstichtag traten keine Liquiditätsengpässe auf. Der **Finanzmittelfonds** betrug zum Ende des ersten Halbjahres 2025 insgesamt 302,4 Mio. € (zum 30. Juni 2024: 148,4 Mio. €) und entsprach wie im Vorjahr der verfügbaren **Liquidität** zum Bilanzstichtag. Die verfügbare Liquidität zum 30. Juni 2025 bestand aus Cash-Pool-Forderungen gegenüber der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH in Höhe von 52,1 Mio. € (zum 30. Juni 2024: 17,4 Mio. €) sowie aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten und kurzfristigen Einlagen in Höhe von 250,4 Mio. € (zum 30. Juni 2024: 131,0 Mio. €).

Segmententwicklung

Segment Container

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2025	1–6 2024	Veränderung
Umsatzerlöse	426,2	378,7	12,6 %
EBITDA	88,4	78,7	12,2 %
EBITDA-Marge in %	20,7	20,8	- 0,1 PP
EBIT	42,8	34,4	24,5 %
EBIT-Marge in %	10,0	9,1	0,9 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	3.172	2.940	7,9 %

Im ersten Halbjahr 2025 entwickelte sich der **Containerumschlag** an den **Containerterminals der HHLA** positiv und stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich um 7,9 % auf 3.172 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 2.940 Tsd. TEU).

An den **Hamburger Containerterminals** lag der Umschlag mit 3.006 Tsd. TEU um 6,9 % über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 2.811 Tsd. TEU). Während die Mengen der **Überseeverkehre** mit den Fahrtgebieten Nordamerika und Mittlerer Osten stark rückläufig waren, stiegen die Volumen im Fahrtgebiet Fernost – insbesondere China – deutlich an. Zusätzlich wurden höhere Ladungsmengen im Verkehr mit anderen europäischen Hochseehäfen, vor allem aus Belgien, dem Vereinigten Königreich, Frankreich und den Niederlanden, erzielt. Grund hierfür waren temporäre, aber weiterhin bestehende Routenveränderungen infolge des militärischen Konflikts im Roten Meer. Die Mengen der **Zubringerverkehre (Feeder)** konnten gegenüber dem Vorjahreszeitraum stark zulegen. Neben den finnischen Verkehren verzeichnete auch der Containerumschlag mit Polen sowie innerhalb Deutschlands einen starken Anstieg. Die Ladungsmengen aus Estland entwickelten sich währenddessen rückläufig. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag lag bei 19,6 % (im Vorjahr: 18,7 %).

Die **internationalen Containerterminals** verzeichneten einen starken Anstieg des Umschlagvolumens von 28,7 % auf 165 Tsd. TEU (im Vorjahr: 129 Tsd. TEU). Dies ist neben dem Mengenzuwachs bei HHLA PLT Italy besonders auf die Wiederaufnahme des wasserseitigen Umschlags am Container Terminal Odessa (CTO) im dritten Quartal 2024 zurückzuführen. Auch die wasserseitigen Umschlagvolumen am Multifunktionsterminal HHLA TK Estonia stiegen geringfügig an.

Die **Umsatzerlöse** des Segments stiegen im Berichtszeitraum im Wesentlichen wegen der höheren Umschlagmenge stark um 12,6 % auf 426,2 Mio. € (im Vorjahr: 378,7 Mio. €). Darüber hinaus trug die positive Entwicklung an den internationalen Containerterminals der HHLA zur Umsatzsteigerung bei. Treiber waren neben der erwähnten Wiederaufnahme der Abfertigung von Containerschiffen am CTO die positive Mengen- und Erlösentwicklung in Triest sowie höhere Lagergeldlöse am Multifunktionsterminal in Tallinn.

Die im Betriebsergebnis berücksichtigten sonstigen betrieblichen Erträge und die Aufwendungen – zusammen als **EBIT-Kosten** definiert – nahmen im Betrachtungszeitraum per saldo um 11,4 % stark zu. Hauptursache für diesen Anstieg war die Mengenentwicklung. Zudem war der Personalaufwand durch die Tarifentwicklung, den zusätzlichen Einsatz von Mitarbeitenden aus dem Pool des Gesamthafenbetriebs (GHB), einen Anstieg des Aufwands für Beratungen und Dienstleistungen sowie gestiegene Aufwendungen für bezogene Leistungen stark erhöht. Zusätzlich nahm der Abschreibungsaufwand infolge notwendiger Investitionen leicht zu. Gegenläufig wirkten sich die seit März 2023 durchgeführten Maßnahmen zur Ergebnissicherung an den Hamburger Containerterminals sowie weitere umfangreiche Transformationsprozesse innerhalb des Segments Container aus.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** erhöhte sich erlösbedingt um 24,5 % auf 42,8 Mio. € (im Vorjahr: 34,4 Mio. €). Die EBIT-Marge stieg um 0,9 Prozentpunkte auf 10,0 % (im Vorjahr: 9,1 %).

Zur Steigerung der Energie- und Kosteneffizienz setzte die HHLA ihre **Investitionen** in klimafreundliche und modernisierte Terminaltechnik fort.

Am Container Terminal Altenwerder (CTA) schreitet die Inbetriebnahme von drei neuen Containerbrücken voran, die im zweiten Halbjahr 2025 den Betrieb aufnehmen und das Automatisierungsniveau erhöhen sollen. Parallel läuft die Fertigung eines zweiten Lieferloses. Der Ausbau der Infrastruktur für die Elektrifizierung von Zugmaschinen wurde fortgesetzt; neun von 19 bestellten emissionsfreien Fahrzeugen wurden 2024 geliefert und in Betrieb genommen. Der im Vorjahr bestellte hochautomatisierte Bahnkran befindet sich in der Montage. Die Ablösung des vorhandenen AGV-Systems (AGV – Automated Guided Vehicle) ist für 2026 geplant und befindet sich aktuell in Vorbereitung.

Am Container Terminal Burchardkai (CTB) wurden zusätzliche Automatikblöcke in Betrieb genommen und bauliche Maßnahmen auf der AGV-Fläche weitergeführt.

Am Terminal Tollerort (CTT) wurde ein wasserstoffbetriebener Van Carrier geliefert, der zeitnah im betrieblichen Einsatz getestet wird. Zudem wurde ein zweiter Drehspreader für Projektladungen übernommen.

Segment Intermodal

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2025	1–6 2024	Veränderung
Umsatzerlöse	400,5	327,7	22,2 %
EBITDA	72,3	64,3	12,4 %
EBITDA-Marge in %	18,0	19,6	- 1,6 PP
EBIT	48,2	39,2	23,1 %
EBIT-Marge in %	12,0	11,9	0,1 PP
Containertransport in Tsd. TEU	997	833	19,6 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafenhinterland verzeichneten die HHLA-Transportgesellschaften im ersten Halbjahr 2025 einen starken Mengenanstieg. Der **Containertransport** erhöhte sich insgesamt um 19,6 % auf 997 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 833 Tsd. TEU).

Die **Bahntransporte** konnten im Vergleich zum Vorjahr um 20,2 % auf 863 Tsd. TEU (im Vorjahr: 719 Tsd. TEU) zulegen. Zum starken Mengenanstieg trugen insbesondere die Verkehre mit den norddeutschen und den adriatischen Seehäfen sowie die DACH-Verkehre bei. Zudem waren im Vorjahr die Transportmengen der Roland Spedition erst ab Juni enthalten. Die **Straßentransporte** verzeichneten ebenfalls einen starken Anstieg um 16,0 % auf 133 Tsd. TEU (im Vorjahr: 115 Tsd. TEU).

Die **Umsatzerlöse** lagen mit 400,5 Mio. € um 22,2 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 327,7 Mio. €) und stiegen damit stärker als die Transportmenge. Gründe hierfür waren insbesondere Preisanpassungen sowie der höhere Bahnanteil an der Transportmenge, der sich gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte auf 86,6 % erhöhte (im Vorjahr: 86,2 %).

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** belief sich im Mitteilungszeitraum auf 48,2 Mio. € (im Vorjahr: 39,2 Mio. €) und erhöhte sich somit um 23,1 %. Die EBIT-Marge stieg um 0,1 Prozentpunkte auf 12,0 % (im Vorjahr: 11,9 %). Ursächlich für die starke EBIT-Entwicklung war im Wesentlichen der Anstieg der Transportmenge. Negativ wirkten dagegen operative Belastungen durch Baustellen auf wesentlichen Transportstrecken und die hohe Auslastung in den norddeutschen Seehäfen.

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2025	1–6 2024	Veränderung
Umsatzerlöse	44,8	38,7	15,7 %
EBITDA	10,1	5,3	91,3 %
EBITDA-Marge in %	22,6	13,6	9,0 PP
EBIT	3,7	- 1,4	pos.
EBIT-Marge in %	8,4	- 3,5	pos.
Equity-Beteiligungsergebnis	2,1	2,0	5,8 %

Die **Umsatzerlöse** der konsolidierten Gesellschaften übertrafen in den ersten sechs Monaten mit 44,8 Mio. € das Vorjahr um 15,7 % (im Vorjahr: 38,7 Mio. €). Der Anstieg war im Wesentlichen auf die Leasinggesellschaft für den intermodalen Verkehr, die Automatisierungstechnik und die Fahrzeuglogistik zurückzuführen.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** betrug im Berichtszeitraum 3,7 Mio. € (im Vorjahr: - 1,4 Mio. €). Bei teils gegenläufigen Entwicklungen der Einzelgesellschaften verzeichnete die Fahrzeuglogistik – auch begünstigt durch sonstige betriebliche Erträge – einen starken Ergebnisanstieg. Die Leasinggesellschaft steigerte das Ergebnis ebenfalls stark.

Das **Equity-Beteiligungsergebnis** des Segments Logistik lag mit 2,1 Mio. € um 5,8 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 2,0 Mio. €).

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2025	1–6 2024	Veränderung
Umsatzerlöse	23,4	23,0	1,8 %
EBITDA	11,8	11,7	0,7 %
EBITDA-Marge in %	50,6	51,1	- 0,5 PP
EBIT	6,7	7,0	- 3,4 %
EBIT-Marge in %	28,8	30,4	- 1,6 PP

Der Hamburger Markt für Büroflächen hat laut dem aktuellen Marktbericht von Grossmann & Berger im zweiten Quartal 2025 an Dynamik verloren. So stieg der Flächenumsatz zum Halbjahr mit rund 216 Tsd. m² nur noch um 5,4 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mit rund 205 Tsd. m². Die Leerstandsquote stieg gegenüber dem Vorjahr weiter um 1,1 Prozentpunkte auf 6,1 %.

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

Die **Umsatzerlöse** stiegen im Berichtszeitraum leicht um 1,8 % auf 23,4 Mio. € (im Vorjahr: 23,0 Mio. €). Bei einem annähernd konstanten Erlösniveau im Fischmarktareal resultierte der Anstieg aus erfolgreichen Anschluss- bzw. Neuvermietungen in der Speicherstadt.

Das kumulierte **Betriebsergebnis (EBIT)** sank im Berichtszeitraum dagegen moderat um 3,4 % auf 6,7 Mio. € (im Vorjahr: 7,0 Mio. €). Der Mieterlöszuwachs sowie die rückläufigen Instandhaltungskosten konnten dabei die erhöhten Aufwendungen für nicht-operative Leistungen und Abschreibungen nicht vollständig kompensieren.

Personal

Beschäftigte nach Segmenten

	30.06.2025	31.12.2024	Veränderung
Container	3.047	3.030	0,6 %
Intermodal	2.952	2.879	2,5 %
Holding/Übrige	658	623	5,6 %
Logistik	286	272	5,1 %
Immobilien	101	102	- 1,0 %
HHLA-Konzern	7.044	6.906	2,0 %

Zur Jahresmitte 2025 beschäftigte die HHLA insgesamt 7.044 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Stand zum 31. Dezember 2024 erhöhte sich die Zahl um 138 Personen.

Beschäftigte nach Segmenten

Im Segment Container ist die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit 3.047 Personen gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen. Im Segment Intermodal stieg die Beschäftigtenanzahl um 73 auf 2.952. Der hohe Anstieg im Segment Intermodal resultierte aus der personellen Verstärkung in der METRANS-Gruppe. In der strategischen Management-Holding Holding/Übrige ist die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch den organisatorischen Wechsel im Rahmen des CTX-Programms um 35 Personen auf 658 gestiegen. Im Segment Logistik erhöhte sich die Anzahl um 14 Personen. Insgesamt wuchs die Zahl der Beschäftigten im HHLA-Konzern um 138 Personen bzw. 2,0 %.

Beschäftigte nach Regionen

Zum Berichtsstichtag lag der geografische Schwerpunkt mit 3.728 Beschäftigten in Deutschland (zum 31. Dezember 2024: 3.669), von denen mehr als die Hälfte am Standort Hamburg tätig war. Dies entspricht einem Anteil von 52,9 % (zum 31. Dezember 2024: 53,1 %). Die Anzahl der Arbeitsplätze im Ausland stieg im ersten Halbjahr 2025 um 79 bzw. 2,4 % auf 3.316 (zum 31. Dezember 2024: 3.237). Dabei nahm die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Intermodalgesellschaften in Tschechien, der Slowakei, Slowenien, Kroatien und Ungarn um 29 bzw. 1,4 % auf 2.106 zu (zum 31. Dezember 2024: 2.077). Die Anzahl der Beschäftigten in den Tochterunternehmen in Polen, Estland, Italien, Österreich, Türkei, Serbien, Kasachstan, Georgien und den Niederlanden stieg um 53 bzw. 6,5 % auf 867 (31. Dezember 2024: 814). In der Ukraine sank die Belegschaft um 3 Personen auf 343 Beschäftigte (zum 31. Dezember 2024: 346).

Nachtragsbericht

Mit Ad-hoc-Mitteilung vom 23. Juni 2025 verkündete der Aufsichtsrat der HHLA AG, dass die Vorstandsvorsitzende, Frau Angela Titzrath, spätestens zum 31. Dezember 2025 aus dem Unternehmen ausscheiden wird. Der Aufsichtsrat beschließt in seiner Sitzung vom 30. Juli 2025, dass Frau Titzrath das Unternehmen zum 30. September 2025 verlassen wird.

Herr Jeroen Eijsink wurde durch den Aufsichtsrat der HHLA AG in gleicher Sitzung mit Wirkung ab dem 1. Oktober 2025 zum Vorsitzenden des Vorstands bestellt.

Nach dem Bilanzstichtag 30. Juni 2025 traten keine weiteren nennenswerten Ereignisse von wesentlicher Bedeutung ein.

Risiko- und Chancenbericht

Der russische Angriffskrieg in der Ukraine, der Nahostkrieg und die geopolitischen Spannungen mit ihren weltwirtschaftlichen Auswirkungen, u. a. in Form der Befahrbarkeit von Handelsrouten und der Zollkonflikte, sind in ihrem weiteren Verlauf nur schwer vorhersagbar und lassen die Risikobewertungen unverändert unter erhöhter Unsicherheit stehen.

Angesichts bestehender Tarifabschlüsse bzw. -einigungen werden kurzfristig keine wesentlichen Streikrisiken erwartet, während entsprechende Risiken im Geschäftsbericht 2024 noch im Bereich des Möglichen lagen. Mittelfristig bleiben Streikrisiken unverändert bedeutsam.

Darüber hinaus gelten die im [zusammengefassten Lagebericht 2024](#) getroffenen Aussagen hinsichtlich der Risiko- und Chancensituation des HHLA-Konzerns fort. Die identifizierten Risiken haben unverändert keinen existenzbedrohenden Charakter. Auch für die Zukunft sind aus heutiger Sicht keine Risiken erkennbar, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden.

Prognosebericht

Ausblick auf die Gesamtwirtschaft

Der Internationale Währungsfonds (IWF) bewertet die Aussichten für die **Weltwirtschaft** trotz des anhaltenden Handelsstreits positiver als zuletzt. Für das laufende Jahr wird ein globales Wirtschaftswachstum von 3,0 % erwartet. Die Anhebung der Prognose basiert auf einem stärkeren als erwarteten Vorzieheffekt im internationalen Handel angesichts drohender höherer Zölle, zugleich niedrigeren effektiven US-Zollsätzen als im April angekündigt, einer Verbesserung der finanziellen Bedingungen – unter anderem infolge eines schwächeren US-Dollars – sowie einer expansiven Fiskalpolitik in einigen wichtigen Ländern. Ungewissheiten bestehen weiterhin hinsichtlich der US-Zollpolitik und geopolitischer Spannungen.

In den **fortgeschrittenen Volkswirtschaften** wird im laufenden Jahr unterschiedliches Wachstum erwartet. Für die USA rechnet der IWF mit einer stärkeren Konjunktur, da die Zollsätze niedriger ausfallen als Anfang April angekündigt und die finanziellen Bedingungen lockerer sind. Für viele fortgeschrittene Volkswirtschaften prognostiziert der IWF hingegen ein schwächeres Wachstum.

Auch für den **Euroraum** zeigt sich der IWF optimistischer und prognostiziert für 2025 ein stärkeres Wirtschaftswachstum, das vor allem auf den kräftigen Zuwachs in Irland zu Jahresbeginn zurückzuführen ist. Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland bleibt innerhalb der Eurozone sowie auf internationaler Ebene verhalten. Trotz des Milliardenpakets der neuen Bundesregierung für Investitionen in Infrastruktur und die Aufrüstung der Bundeswehr wird für Deutschland in diesem Jahr nur ein geringfügiges Wachstum von 0,1 % erwartet.

Das **Welthandelsvolumen** wird in diesem Jahr voraussichtlich höher ausfallen als zuletzt erwartet. Dieser Anstieg ist jedoch hauptsächlich auf vorgezogene Lieferungen zurückzuführen, die angesichts erhöhter handelspolitischer Unsicherheiten und der Erwartung strenger Handelsbeschränkungen erfolgt sind. Dieser Effekt ist nicht nachhaltig und dürfte in der zweiten Jahreshälfte nachlassen.

Erwartetes Bruttoinlandsprodukt (BIP) für das Jahr 2025

Wachstumserwartung in %	Januar	April	Juli
Welt	3,3	2,8	3,0
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	1,9	1,4	1,5
USA	2,7	1,8	1,9
Aufstrebende Volkswirtschaften	4,2	3,7	4,1
China	4,6	4,0	4,8
Russland	1,4	1,5	0,9
Euroraum	1,0	0,8	1,0
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	2,2	2,1	1,8
Deutschland	0,3	0,0	0,1
Welthandel	3,2	1,7	2,6

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF), Januar, April, Juli 2025

Ausblick auf das Branchenumfeld

Nach Einschätzung des Marktforschungsinstituts Drewry wird die Entwicklung des Containermarktes angesichts einer langen Reihe disruptiver Ereignisse zunehmend volatiler und schwerer vorhersehbar. Die Experten stellen sich daher die Frage, ob Volatilität zur neuen Normalität wird oder ob der Markt mittelfristig wieder in ein Gleichgewicht zurückfinden kann. Die Eskalation gegenseitiger Zölle unter der US-Regierung sowie die jüngsten Zollpausen und -kürzungen führten zu unerwarteten Nachfragespitzen. Zuletzt sorgten US-amerikanische Angriffe auf iranische Atomanlagen für das akute Risiko eines großflächigen regionalen Konflikts.

Entsprechend haben sich die weltwirtschaftlichen Aussichten angesichts globaler Handelsspannungen und regionaler Konflikte spürbar eingetrübt. Vor diesem Hintergrund wird für die zweite Jahreshälfte mit einer deutlichen Verlangsamung der Umschlagaktivitäten in den Häfen weltweit gerechnet. Drewry hat seine Prognose für den **weltweiten Containerumschlag** im Jahr 2025 gegenüber der März-Einschätzung bereits nach unten korrigiert – auf ein Wachstum von nur noch 1,9 %. Aufgrund der volatilen Rahmenbedingungen bleibt die Prognose mit vielen Unsicherheiten behaftet.

Die Prognosen für das **Fahrtgebiet Europa** wurden deutlich von 3,2 % auf 1,1 % gesenkt. Die Experten gehen für das zweite Halbjahr 2025 teilweise sogar von einem Rückgang im Containerumschlag aus. Zugleich verschärft sich die Überlastung in den wichtigsten nordeuropäischen Seeverkehrsdrehkreuzen aufgrund mehrfacher Streiks von Hafenbeschäftigten sowie der Umstellung von Containerdiensten infolge des Starts neuer Reederallianzen im Februar 2025. Große Häfen wie Antwerpen, Rotterdam, Hamburg und Bremerhaven sehen

sich zunehmend mit Abfertigungsproblemen konfrontiert, da sich Verspätungen in den Schiffsankünften häufen.

Erwarteter Containerumschlag 2025 nach Fahrtgebieten

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

Quelle: Drewry Maritime Research, Dezember 2024, April 2025 und Juli 2025

Erwartete Konzernentwicklung

Die im ersten Halbjahr 2025 eingetretene wirtschaftliche Entwicklung der HHLA entspricht im Wesentlichen der im [zusammengefassten Lagebericht 2024](#) abgegebenen Prognose.

Auf Basis der Geschäftsentwicklung in den ersten sechs Monaten 2025 konkretisiert der Vorstand der HHLA seine Einschätzung zur erwarteten EBIT-Entwicklung für das laufende Geschäftsjahr: Auf Konzernebene wird nun ein EBIT in einer Bandbreite von 195 bis 215 Mio. € erwartet (zuvor: 195 bis 235 Mio. €). Für den Teilkonzern Hafenlogistik liegt die erwartete EBIT-Spanne nun bei 180 bis 200 Mio. € (zuvor: 180 bis 220 Mio. €).

Alle übrigen im Geschäftsbericht 2024 enthaltenen Angaben zum erwarteten Geschäftsverlauf 2025 besitzen weiterhin Gültigkeit.

Erwartete Konzernentwicklung für das Geschäftsjahr 2025

Containerumschlag	Starker Anstieg
Containertransport	Starker Anstieg
Konzern	
Umsatzerlöse	Starker Anstieg
EBIT	in einer Bandbreite von 195 Mio. € bis 215 Mio. €
Investitionen	in einer Bandbreite von 460 bis 510 Mio. €
Teilkonzern Hafenlogistik	
Umsatzerlöse	Starker Anstieg
EBIT	in einer Bandbreite von 180 bis 200 Mio. €
Investitionen	in einer Bandbreite von 420 bis 470 Mio. €
Teilkonzern Immobilien	
Umsatzerlöse	Leichter Anstieg
EBIT	Starker Rückgang