

Zwischenlagebericht

Wirtschaftliches Umfeld	11
Geschäftsentwicklung	13
Segmententwicklung	19
Personal	23
Nachtragsbericht	24
Risiko- und Chancenbericht	24
Prognosebericht	25

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die **Weltwirtschaft** wurde im ersten Halbjahr 2026 nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds (IWF) von gegensätzlichen Einflussfaktoren geprägt. Während der Nahostkonflikt die globale Konjunktur durch hohe Energiepreise und eine erhöhte Unsicherheit belastete, setzte der KI-getriebene Technologiesektor wichtige Wachstumsimpulse. Die wirtschaftlichen Auswirkungen fielen dabei regional sehr unterschiedlich aus und hingen maßgeblich von der Betroffenheit durch den Konflikt sowie der Einbindung in globale technologiebezogene Wertschöpfungsketten ab. Von den veränderten Handelsbedingungen profitierten insbesondere energieexportierende Volkswirtschaften außerhalb des Konfliktgebiets. Länder mit einer starken Position in technologieorientierten Branchen verzeichneten trotz höherer Energiekosten eine robuste Wirtschaftsentwicklung. Dagegen gerieten energieimportierende Volkswirtschaften mit geringer Beteiligung an technologiegetriebenen Wertschöpfungsketten zunehmend unter Druck.

Insgesamt zeigte sich die Weltwirtschaft jedoch widerstandsfähiger als erwartet. Die globale Wirtschaftsleistung wuchs im ersten Quartal 2026 mit einer annualisierten Rate von 3,0 % und damit um 0,3 Prozentpunkte stärker als zuletzt vom IWF im Rahmen des World Economic Outlook vom April 2026 prognostiziert.

Der **Welthandel** wurde nach Einschätzung des IWF durch Vorzieheffekte bei Handel und Produktion sowie die belastenden Auswirkungen von Zöllen gebremst. Zudem führten Anpassungen internationaler Handelsbeziehungen und Lieferketten zu einer schrittweisen Verlagerung von Handelsströmen und Transportwegen. Gleichzeitig setzte sich das dynamische Wachstum des technologiebezogenen Handels fort. Insbesondere die hohe Nachfrage nach KI-Anwendungen, Halbleitern und digitaler Infrastruktur wirkte stabilisierend auf die Entwicklung des globalen Handels.

Im zweiten Quartal 2026 verlor **China** an wirtschaftlicher Dynamik. Nach einem Wachstum von 5,0 % im ersten Quartal erhöhte sich das Bruttoinlandsprodukt im zweiten Quartal nur noch um 4,3 %. Für das erste Halbjahr ergab sich damit ein Wirtschaftswachstum von 4,7 %, das innerhalb des von der chinesischen Regierung für das Gesamtjahr angestrebten Korridors von 4,5 % bis 5,0 % lag. Die Entwicklung verlief jedoch uneinheitlich. Während Industrieproduktion und Außenhandel weiterhin robust expandierten, blieb die Binnennachfrage verhalten. Nach Einschätzung des IWF belasteten insbesondere die hohen Energiepreise, handelspolitische Unsicherheiten sowie strukturelle Herausforderungen die wirtschaftliche Entwicklung.

Im **Euroraum** schwächte sich die konjunkturelle Dynamik im Verlauf des ersten Halbjahres 2026 ab. Nach Einschätzung des IWF wirkten insbesondere die gestiegenen Energiepreise trotz fiskalischer Stützungsmaßnahmen sowie das weiterhin geringe Verbrauchervertrauen belastend auf die wirtschaftliche Entwicklung.

Die **deutsche Wirtschaft** verzeichnete zu Jahresbeginn trotz der Belastungen durch den Krieg im Nahen Osten ein überraschendes Wachstum. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg das Bruttoinlandsprodukt im ersten Quartal 2026 gegenüber dem Vorquartal um 0,3 % und damit stärker als erwartet. Impulse gingen vor allem von höheren privaten und staatlichen Konsumausgaben sowie einer positiven Exportentwicklung aus. Von Januar bis Mai 2026 erhöhten sich die Exporte gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 3,0 %, während die Importe um 3,7 % zunahmen.

Branchenumfeld

Der weltweite Containerverkehr entwickelte sich in den vergangenen Jahren trotz geopolitischer Konflikte, handelspolitischer Spannungen und konjunktureller Unsicherheiten robuster als erwartet. Auch der Jahresauftakt 2026 fiel nach Einschätzung von Drewry überraschend positiv aus. Das Containeraufkommen in den weltweiten Häfen stieg im ersten Quartal 2026 um 3,7 %. Wesentliche Impulse gingen von vorgezogenen Transporten im Vorfeld erwarteter Zoll- und Kostensteigerungen sowie der anhaltend hohen Nachfrage nach Elektronikprodukten und KI-bezogenen Komponenten aus. Gleichzeitig nahm die Volatilität im Markt infolge des Konflikts im Nahen Osten deutlich zu. Nach jüngster Schätzung von Drewry dürfte sich das Wachstum des **globalen Containerumschlags** im zweiten Quartal 2026 auf 2,0 % abgeschwächt haben. Die volatile Nachfrageentwicklung und die anhaltenden Störungen der Schifffahrtslinien infolge der temporären Schließungen der Straße von Hormus erhöhten die operative Komplexität in den Häfen. Dies führte zu längeren Schiffsverweildauern, steigenden Wartezeiten und einer geringeren Umschlagproduktivität.

Der **Containerumschlag in Europa** legte im ersten Quartal 2026 zuvor um 2,8 % zu, die Wachstumsdynamik schwächte sich damit gegenüber den Vorquartalen jedoch spürbar ab. Für das zweite Quartal 2026 erwartet Drewry wieder einen stärkeren Zuwachs von 6,1 %. Impulse kommen dabei vor allem aus den Fahrtgebieten Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer sowie Skandinavien und baltischer Raum. In Nordwesteuropa blieb die Entwicklung hingegen verhalten. Nach einem Anstieg des Containeraufkommens um lediglich 0,8 % im ersten Quartal rechnet Drewry für das zweite Quartal mit einem Rückgang um 1,6 %.

Entwicklung des Containerumschlags nach Fahrtgebieten

in %	Q2 2026	Q1 2026
Welt	2,0	3,7
Asien insgesamt	3,5	6,6
China	2,5	7,0
Europa insgesamt	6,1	2,8
Nordwesteuropa	- 1,6	0,8
Skandinavien und baltischer Raum	11,3	- 1,7
Westliches Mittelmeer	8,9	1,2
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	14,7	8,9

Quelle: Drewry Maritime Research, Container Forecast Q2/2026, Juli 2026

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 europäischen Containerhafen Rotterdam lag die Umschlagmenge im ersten Halbjahr 2026 mit einem Rückgang um 0,1 % auf 7,0 Mio. TEU nahezu auf Vorjahresniveau. Der Hafen Antwerpen-Brügge verzeichnete im gleichen Zeitraum einen Rückgang um 1,5 % auf 6,8 Mio. TEU.

Für die Häfen in der Deutschen Bucht lagen zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch keine vollständigen Halbjahresdaten vor. Der Hamburger Hafen verzeichnete für das erste Quartal 2026 einen Mengenrückgang um 1,6 % auf 2,0 Mio. TEU. In den Bremischen Häfen erhöhte sich das Containeraufkommen zwischen Januar und April 2026, begünstigt durch Verschiebungen infolge der Neuordnung der Reederei-Allianzen, um 5,4 % auf 1,7 Mio. TEU. Im JadeWeserPort in Wilhelmshaven setzte sich das starke Wachstum nach dem Einstieg von Hapag-Lloyd fort. Im ersten Quartal 2026 erhöhte sich das Containeraufkommen dort um 60,7 % auf 440 Tsd. TEU.

Geschäftsentwicklung

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2026	1–6 2025	Veränderung
Umsatzerlöse	910,9	884,5	3,0 %
EBITDA	156,3	165,2	- 5,4 %
EBITDA-Marge in %	17,2	18,7	- 1,5 PP
EBIT	51,3	79,4	- 35,3 %
EBIT-Marge in %	5,6	9,0	- 3,4 PP
Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter	- 4,2	19,1	neg.
ROCE in %	3,5	6,0	- 2,5 PP

Wesentliche Ereignisse und Geschäfte

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). Nach Abschluss des Verfahrens zur Festlegung der angemessenen Barabfindung hat die PoH mit Schreiben vom 21. April 2026 ein konkretisiertes Übertragungsverlangen an die Gesellschaft übermittelt und in diesem Schreiben die Barabfindung mit 21,16 € je A-Aktie und 40,31 € je S-Aktie festgelegt. Auf der Hauptversammlung der HHLA AG am 11. Juni 2026 wurde die Übertragung der A-Aktien der Minderheitsaktionäre auf die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE (PoH) als Hauptaktionärin gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung gemäß §§ 327a ff. AktG beschlossen. Der aktienrechtliche Squeeze-out wird mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

Laut Auskunft des Landgerichts Hamburg wurden zwei Anfechtungsklagen gegen den Squeeze-out-Beschluss der Hauptversammlung erhoben. Die Eintragung des Squeeze-out-Beschlusses in das Handelsregister erfolgt erst im Falle einer Abweisung oder Rücknahme der Anfechtungsklagen oder nach erfolgreichem Abschluss eines sogenannten Freigabeverfahrens nach § 327e Abs. 2 i. V. m. § 319 Abs. 6 AktG.

Mit Beschluss vom 28. April 2026 hat der Vorstand der HHLA AG die dauerhafte Einstellung des Geschäftsbetriebs der Tochtergesellschaft omoqo GmbH, Hamburg, zum 30. September 2026 beschlossen. Die ergebniswirksamen Sondereffekte aus dem Beschluss und die daraus resultierenden Maßnahmen sind dargestellt in der Beschreibung der Entwicklung [Segment Logistik](#).

Wie in einer Kapitalmarktmittelung am 20. Juli 2026 kommuniziert, hat der Vorstand der HHLA die Jahresprognose für das laufende Geschäftsjahr angepasst. Weitreichende Umbaumaßnahmen zur Automatisierung der Hamburger Containerterminals in Verbindung mit umfangreichen Infrastrukturmaßnahmen im Schienennetz führten im bisherigen Jahresverlauf zu stärkeren operativen Beeinträchtigungen als erwartet. Dadurch blieb die Entwicklung der Umschlag- und Transportmengen hinter den ursprünglichen Annahmen zurück. Gleichzeitig wirkten sich das herausfordernde gesamtwirtschaftliche Umfeld und anhaltende geopolitische Unsicherheiten belastend auf die Geschäftsentwicklung aus. Zudem wird aufgrund der aktuellen Entwicklungen nicht mehr davon ausgegangen, dass die HHLA die Auswirkungen des Wintereinbruchs zu Jahresbeginn im weiteren Jahresverlauf vollständig kompensieren kann. Vor diesem Hintergrund erwartet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2026 eine niedrigere Umsatz- und Ergebnisentwicklung als bislang prognostiziert. Weitere Informationen zur aktualisierten Prognose enthält der [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 ging gegenüber dem Vorjahr um 6,7 % auf 2.959 Tsd. TEU zurück (im Vorjahr: 3.172 Tsd. TEU). Ausschlaggebend waren fortlaufende Modernisierungsmaßnahmen an den Hamburger Containerterminals, der witterungsbedingt schwache Jahresauftakt und rückläufige Mengen in den Fahrtgebieten China und Nordamerika und bei den Zubringerverkehren (Feeder).

Der **Containertransport** verringerte sich um 1,2 % auf 985 Tsd. TEU (im Vorjahr: 997 Tsd. TEU). Ursächlich waren insbesondere geringere Verkehre mit den adriatischen Seehäfen und im deutschsprachigen Raum sowie die schwierigen Witterungsbedingungen zu Jahresbeginn.

Die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns erhöhten sich im Mitteilungszeitraum um 3,0 % auf 910,9 Mio. € (im Vorjahr: 884,5 Mio. €). Die gegenläufige Entwicklung zu den Leistungsdaten resultierte insbesondere aus zusätzlichen Lagergelderlösen im Segment Container sowie aus erforderlichen Preisanpassungen und einem veränderten Umsatzmix im Segment Intermodal.

Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erzielte im Berichtszeitraum einen Umsatz in Höhe von 891,6 Mio. € (im Vorjahr: 865,7 Mio. €). Der Umsatzanstieg verlief nahezu analog zur Entwicklung auf Konzernebene. Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien verzeichnete einen Umsatz in Höhe von 24,2 Mio. € (im Vorjahr: 23,4 Mio. €).

Die **Bestandsveränderungen** erreichten im Berichtszeitraum 0,6 Mio. € (im Vorjahr: - 2,7 Mio. €), die **aktivierten Eigenleistungen** 5,9 Mio. € (im Vorjahr: 4,2 Mio. €).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** gingen um 8,8 % auf 27,6 Mio. € zurück (im Vorjahr: 30,3 Mio. €). Im Vorjahr waren Erträge aus der Umstrukturierung des O'Swaldkais enthalten, die insbesondere auf die Verlängerung von Mietverträgen sowie die Übergabe von Immobilien zurückzuführen waren.

Die **operativen Aufwendungen** erhöhten sich um 6,8 % auf 893,6 Mio. € (im Vorjahr: 836,9 Mio. €). Wesentliche Treiber waren neben einem leichten Anstieg im Materialaufwand und moderat gestiegenen sonstigen betrieblichen Aufwendungen insbesondere der deutlich gestiegene Personalaufwand sowie die stark erhöhten Abschreibungen.

Der **Materialaufwand** stieg im Berichtszeitraum um 1,9 % auf 308,7 Mio. € (im Vorjahr: 302,9 Mio. €) an. Ursächlich waren neben den gestiegenen Treibstoffkosten insbesondere operative Belastungen bei den Bahnverkehren. Die Materialaufwandsquote reduzierte sich auf 33,9 % (im Vorjahr: 34,2 %).

Beim **Personalaufwand** war ein deutlicher Anstieg gegenüber dem Vorjahreswert um 8,3 % auf 368,0 Mio. € zu verzeichnen (im Vorjahr: 339,9 Mio. €). Neben den Tarifierhöhungen wirkten sich insbesondere operative Belastungen im Zusammenhang mit Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen an den Hamburger Containerterminals sowie die Geschäftsausweitung im Intermodalverkehr aufwandssteigernd aus. Die Personalaufwandsquote erhöhte sich auf 40,4 % (im Vorjahr: 38,4 %).

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** erhöhten sich im Berichtszeitraum moderat um 3,3 % auf 111,9 Mio. € (im Vorjahr: 108,3 Mio. €). Ursächlich hierfür waren vor allem höhere Aufwendungen für kurzfristiges Leasing bei den Bahngesellschaften. Der Anteil am erwirtschafteten Umsatz erhöhte sich auf 12,3 % (im Vorjahr: 12,2 %).

Das **Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** ging um 5,4 % auf 156,3 Mio. € zurück (im Vorjahr: 165,2 Mio. €). Die wesentliche Einflussgröße war neben dem Rückgang in den Leistungsdaten der Anstieg im Personalaufwand. Die EBITDA-Marge reduzierte sich auf 17,2 % (im Vorjahr: 18,7 %).

Im **Abschreibungsaufwand** gab es einen starken Anstieg um 22,3 % auf 105,0 Mio. € (im Vorjahr: 85,9 Mio. €). Maßgeblich hierfür waren die außerplanmäßige Wertberichtigung auf langfristige immaterielle Vermögenswerte bei der omoqo GmbH in Höhe von 9,4 Mio. €

sowie die Abnahme neuer Containerbrücken und die Aktivierung der Werkstatt am Container Terminal Burchardkai. Der Anteil am erwirtschafteten Umsatz erhöhte sich auf 11,5 % (im Vorjahr: 9,7 %).

Beim **Betriebsergebnis (EBIT)** war im Mitteilungszeitraum ein Rückgang um 28,0 Mio. € bzw. 35,3 % auf 51,3 Mio. € (im Vorjahr: 79,4 Mio. €) zu verzeichnen. Die **EBIT-Marge** betrug 5,6 % (im Vorjahr: 9,0 %). Im Teilkonzern Hafenlogistik reduzierte sich das EBIT um 39,7 % auf 43,7 Mio. € (im Vorjahr: 72,4 Mio. €). Im Teilkonzern Immobilien erhöhte sich das EBIT um 11,0 % auf 7,5 Mio. € (im Vorjahr: 6,7 Mio. €).

Der Nettoaufwand aus dem **Finanzergebnis** erhöhte sich um 2,6 Mio. € bzw. 9,2 % auf 31,1 Mio. € (im Vorjahr: 28,5 Mio. €).

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns lag mit 83,0 % stark über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 36,8 %). Ursache hierfür waren unterjährige Verluste einzelner inländischer Gesellschaften, für die zum Stichtag keine aktiven latenten Steuern angesetzt wurden. Dadurch erhöhte sich der ausgewiesene Steueraufwand im Verhältnis zum Ergebnis erheblich.

Das **Ergebnis nach Steuern** reduzierte sich stark um 89,3 % von 32,1 Mio. € auf 3,4 Mio. €. Das **Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter** lag mit - 4,2 Mio. € unter dem Vorjahr (im Vorjahr: 19,1 Mio. €). Das **Ergebnis je Aktie** betrug - 0,06 € (im Vorjahr: 0,25 €). Das Ergebnis je Aktie im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik belief sich auf - 0,11 € (im Vorjahr: 0,21 €). Im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien lag das Ergebnis je Aktie mit 1,51 € über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1,40 €). Die **Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE)** erreichte einen Wert von 3,5 % (im Vorjahr: 6,0 %).

Vermögens- und Finanzlage

Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns erhöhte sich zum 30. Juni 2026 gegenüber dem Jahresende 2025 um insgesamt 134,4 Mio. € auf 3.609,0 Mio. € (zum 31. Dezember 2025: 3.474,6 Mio. €).

Bilanzstruktur

in Mio. €	30.06.2026	31.12.2025
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	3.003,2	2.894,7
Kurzfristiges Vermögen	605,8	579,9
	3.609,0	3.474,6
Passiva		
Eigenkapital	840,5	837,2
Langfristige Schulden	2.187,6	2.121,3
Kurzfristige Schulden	580,8	516,1
	3.609,0	3.474,6

Auf der Aktivseite der Bilanz stiegen die **langfristigen Vermögenswerte** um 108,5 Mio. € auf 3.003,2 Mio. € (zum 31. Dezember 2025: 2.894,7 Mio. €). Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus den getätigten Investitionen abzüglich der planmäßigen Abschreibungen in das Sachanlagevermögen und die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Gegenläufig wirkte der Rückgang der immateriellen Vermögenswerte im Wesentlichen aufgrund der Umgliederung in die zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte.

Die **kurzfristigen Vermögenswerte** nahmen um 25,9 Mio. € auf 605,8 Mio. € zu (zum 31. Dezember 2025: 579,9 Mio. €). Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen nicht finanziellen Vermögenswerte. Außerdem wurden zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte ausgewiesen. Gegenläufig wirkte ein Rückgang der Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen sowie der Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen.

Auf der Passivseite erhöhte sich das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2025 um 3,4 Mio. € auf 840,5 Mio. € (zum 31. Dezember 2025: 837,2 Mio. €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem positiven Gesamtergebnis der Berichtsperiode abzüglich der Ausschüttung an nicht beherrschende Anteilseigner. Die Eigenkapitalquote reduzierte sich auf 23,3 % (zum 31. Dezember 2025: 24,1 %).

Die **langfristigen Schulden** nahmen um 66,3 Mio. € auf 2.187,6 Mio. € zu (zum 31. Dezember 2025: 2.121,3 Mio. €). Grund hierfür war im Wesentlichen die Zunahme der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten. Gegenläufig wirkte die Abnahme der langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen.

Der Anstieg der **kurzfristigen Schulden** um 64,8 Mio. € auf 580,8 Mio. € (zum 31. Dezember 2025: 516,1 Mio. €) wurde im Wesentlichen verursacht durch die Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie der kurzfristigen finanziellen und nicht finanziellen Verbindlichkeiten.

Investitionsanalyse

Das **Investitionsvolumen** belief sich im Mitteilungszeitraum auf 221,8 Mio. € und lag damit unter dem Vorjahreswert von 247,9 Mio. €, der von der Verlängerung eines Mietvertrags für Logistikflächen getrieben war. Von den getätigten Investitionen entfielen 207,4 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 236,8 Mio. €) und 14,4 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 11,1 Mio. €). Bei den Investitionen handelte es sich zum überwiegenden Teil um Erweiterungsinvestitionen.

Der Schwerpunkt der **Investitionstätigkeit** lag im ersten Halbjahr 2026 auf der Beschaffung von Containerbrücken und Großgeräten für den Horizontaltransport auf den HHLA-Containerterminals im Hamburger Hafen sowie auf dem Ausbau und der Modernisierung der internationalen Containerterminals. Darüber hinaus wurde in den Erwerb von Lokomotiven und Containertragwagen sowie die Erweiterung der Hinterlandterminals der METRANS-Gruppe investiert. Im Teilkonzern Immobilien konzentrierte sich die Investitionstätigkeit auf die Entwicklung der Hamburger Speicherstadt.

Liquiditätsanalyse

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	1–6 2026	1–6 2025
Finanzmittelfonds am 01.01.	196,1	285,6
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	98,0	129,2
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 197,8	- 122,9
Free Cashflow	- 99,8	6,3
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	53,2	10,5
Veränderungen des Finanzmittelfonds	- 46,6	16,9
Finanzmittelfonds am 30.06.	149,5	302,4
Kurzfristige Einlagen	0,0	0,0
Verfügbare Liquidität	149,5	302,4

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** von 98,0 Mio. € (im Vorjahr: 129,2 Mio. €) setzte sich im Berichtszeitraum im Wesentlichen aus dem Ergebnis vor Zinsen und Steuern in Höhe von 51,3 Mio. € (im Vorjahr: 79,4 Mio. €), den Ab- bzw. Zuschreibungen auf nicht finanzielle Vermögenswerte mit 105,0 Mio. € (im Vorjahr: 85,9 Mio. €) sowie der Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva mit 53,0 Mio. € (im Vorjahr: 71,9 Mio. €) zusammen. Gegenläufig wirkten im Wesentlichen die Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und anderer Aktiva mit 66,9 Mio. € (im Vorjahr: 67,1 Mio. €), die Auszahlungen für Zinsen in Höhe von 29,1 Mio. € (im Vorjahr: 20,8 Mio. €) sowie die gezahlten Ertragsteuern in Höhe von 20,7 Mio. € (im Vorjahr: 18,1 Mio. €).

Aus der **Investitionstätigkeit** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 197,8 Mio. € (im Vorjahr: 122,9 Mio. €). Dieser resultierte überwiegend aus Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien mit 180,9 Mio. € (im Vorjahr: 131,7 Mio. €) sowie aus Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte mit 14,4 Mio. € (im Vorjahr: 11,1 Mio. €).

Der **Free Cashflow** als Summe der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit betrug - 99,8 Mio. € (im Vorjahr: 6,3 Mio. €).

Aus der **Finanzierungstätigkeit** ergab sich ein Mittelzufluss in Höhe von 53,2 Mio. € (im Vorjahr: Mittelzufluss in Höhe von 10,5 Mio. €). Dieser resultierte im Wesentlichen aus den Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten in Höhe von 89,2 Mio. € (im Vorjahr: 48,6 Mio. €). Gegenläufig wirkten die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 25,1 Mio. € (im Vorjahr: 26,7 Mio. €) sowie die Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten in Höhe von 8,1 Mio. € (im Vorjahr: 9,6 Mio. €).

Der HHLA-Konzern verfügte zum 30. Juni 2026 über ausreichend Liquidität. Bis zum Bilanzstichtag traten keine Liquiditätsengpässe auf. Der **Finanzmittelfonds** betrug zum Ende des ersten Halbjahres 2026 insgesamt 149,5 Mio. € (zum 30. Juni 2025: 302,4 Mio. €) und entsprach wie im Vorjahr der verfügbaren **Liquidität** zum Bilanzstichtag. Die verfügbare Liquidität zum 30. Juni 2026 bestand aus Cash-Pool-Forderungen gegenüber der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH in Höhe von 8,4 Mio. € (zum 30. Juni 2025: 52,1 Mio. €) sowie aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmit-

teläquivalenten und kurzfristigen Einlagen in Höhe von 141,1 Mio. € (zum 30. Juni 2025: 250,4 Mio. €).

Segmententwicklung

Segment Container

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2026	1–6 2025	Veränderung
Umsatzerlöse	426,6	426,2	0,1 %
EBITDA	69,0	88,4	- 22,0 %
EBITDA-Marge in %	16,2	20,7	- 4,5 PP
EBIT	17,2	42,8	- 59,9 %
EBIT-Marge in %	4,0	10,0	- 6,0 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	2.959	3.172	- 6,7 %

Im ersten Halbjahr 2026 entwickelte sich der **Containerumschlag** an den Containerterminals der HHLA rückläufig und sank im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich um 6,7 % auf 2.959 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 3.172 Tsd. TEU).

An den **Hamburger Containerterminals** lag der Umschlag mit 2.786 Tsd. TEU um 7,3 % unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 3.006 Tsd. TEU). Neben dem witterungsbedingt schwachen Jahresauftakt wurde die Umschlagentwicklung durch die fortlaufenden Modernisierungsmaßnahmen an den Hamburger Containerterminals beeinflusst. Zusätzliche Belastungen ergaben sich durch die geopolitischen Spannungen im Nahen Osten sowie die daraus resultierenden Anpassungen internationaler Transport- und Warenströme. Darüber hinaus blieb die Entwicklung einzelner Fahrtgebiete von dienst- und kundenbezogenen Verschiebungen infolge der Neuordnung von Allianzen geprägt. So entwickelten sich die Mengen der Überseeverkehre mit den Fahrtgebieten Nordamerika und Fernost, insbesondere China, rückläufig. Zusätzliches Umschlagvolumen aus den Fahrtgebieten Australien und Mittleren Osten sowie aus dem Verkehr mit anderen europäischen Hochseehäfen – insbesondere aus Deutschland, den Niederlanden und Frankreich – konnte diese Effekte nur teilweise ausgleichen.

Auch die Mengen der Zubringerverkehre (Feeder) nahmen gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich ab. Insbesondere die Verkehre aus Skandinavien, Litauen und dem Vereinigten Königreich waren stark rückläufig. Positiv entwickelten sich hingegen die Ladungsmengen aus Deutschland, den Niederlanden und Polen. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag lag bei 19,5 % (im Vorjahr: 19,6 %).

Die **internationalen Containerterminals** verzeichneten währenddessen einen Anstieg des Umschlagvolumens um 4,6 % auf 173 Tsd. TEU (im Vorjahr: 165 Tsd. TEU). Maßgeblich hierfür war der stark erhöhte wasserseitige Umschlag am Container Terminal Odessa (CTO). Die wasserseitigen Umschlagvolumen an den Multifunktionsterminals HHLA TK Estonia und

HHLA PLT Italy gingen dagegen zurück. Ursache waren u. a. die schwierige wirtschaftliche Situation in Estland sowie Re-Routungen im Mittelmeer infolge der geopolitischen Spannungen.

Trotz der rückläufigen Mengenentwicklung lagen die **Umsatzerlöse** des Segments Container im Berichtszeitraum aufgrund zusätzlicher Lagergelderlöse infolge längerer Verweildauern mit einem geringfügigen Anstieg um 0,1 % auf 426,6 Mio. € nahezu auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 426,2 Mio. €). Darüber hinaus wirkte sich die Mengen- und Erlösentwicklung an den internationalen Containerterminals der HHLA positiv aus.

Die im Betriebsergebnis berücksichtigten Aufwendungen und sonstigen betrieblichen Erträge – zusammen als EBIT-Kosten definiert – nahmen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2025 um 6,8 % zu. Ursächlich waren insbesondere ein deutlich gestiegener Personalaufwand infolge der Tarifentwicklung sowie des zusätzlichen Einsatzes von Mitarbeitenden aus dem Pool des Gesamthafenbetriebs (GHB). Zudem wirkten sich die Umbaumaßnahmen und die AGV-Einführung am Container Terminal Burchardkai (CTB) belastend auf die Produktivität aus und führten zu zusätzlichen Aufwendungen. Darüber hinaus erhöhte sich der Abschreibungsaufwand stark, insbesondere durch die Inbetriebnahme neuer Großgeräte sowie der Werkstatt am CTB. Der Materialaufwand war trotz des Mengenrückgangs leicht erhöht. Maßgeblich hierfür waren gestiegene Treibstoffkosten infolge der Eskalation des Konflikts im Nahen Osten. Gegenläufig wirkten Maßnahmen zur Ergebnissicherung an den Hamburger Containerterminals.

Belastet durch den deutlichen Anstieg der Aufwendungen sank das **operative Betriebsergebnis (EBIT)** um 59,9 % auf 17,2 Mio. € (im Vorjahr: 42,8 Mio. €). Die EBIT-Marge ging deutlich um 6,0 Prozentpunkte auf 4,0 % zurück (im Vorjahr: 10,0 %).

Die HHLA setzt die Modernisierung ihrer Hamburger Containerterminals sowie Investitionen in klimafreundliche und moderne Terminaltechnik konsequent fort.

Am Container Terminal Altenwerder (CTA) befinden sich mittlerweile 20 batteriebetriebene elektrische Zugmaschinen im Einsatz, die erforderliche Ladeinfrastruktur ist vollumfänglich vorhanden. Damit ist die Elektrifizierung der Hinterlandflotte abgeschlossen. Die im Rahmen des IHATEC-Projektes „Containerterminal 4.0“ begonnene Automatisierung eines Bahnkrans befindet sich weiterhin in der Test- und Integrationsphase. Der fünfte Bahnkran wurde im zweiten Quartal 2026 in Betrieb genommen. Darüber hinaus wurde das erste Los mit drei neuen Zwei-Katz-Containerbrücken im April 2026 an den Betrieb übergeben. Derzeit läuft die Stabilisierungsphase. Nach der Anlieferung des zweiten Loses erfolgt die Montage weiterer drei Containerbrücken. Die Beauftragungen für das dritte und vierte Los sind bereits erfolgt. Der notwendige Rückbau weiterer ZPMC-Containerbrücken zur Vorbereitung der Montage des dritten Loses wurde abgeschlossen.

Am CTB wurden vorbereitende Arbeiten an den Blöcken 28 und 29 des Lagerkransystems durchgeführt. Die AGV-Abfertigung ist in Betrieb und wurde auf die Liegeplätze 3 und 4 ausgeweitet. Zudem wurde das im Rahmen des AGV-Projekts errichtete Werkstattgebäude in Betrieb genommen. Für den weiteren Jahresverlauf ist die Anschaffung einer neuen Containerbrücke für die Liegeplätze 1 und 2 vorgesehen.

Am Container Terminal Tollerort (CTT) wurde eine Anzahlung für acht im Bau befindliche Hybrid-Van-Carrier geleistet. Die Fahrzeuge sollen im vierten Quartal des laufenden Geschäftsjahres übernommen werden. Darüber hinaus wurde die Erweiterung der Umschlagflächen für Airbus-Flugzeugteile umgesetzt. Dadurch konnte die Umschlagkapazität für diese anspruchsvollen Stückgüter verdoppelt werden.

Segment Intermodal

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2026	1–6 2025	Veränderung
Umsatzerlöse	425,5	400,5	6,3 %
EBITDA	71,7	72,3	- 0,8 %
EBITDA-Marge in %	16,8	18,0	- 1,2 PP
EBIT	47,5	48,2	- 1,6 %
EBIT-Marge in %	11,2	12,0	- 0,8 PP
Containertransport in Tsd. TEU	985	997	- 1,2 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafenhinterland verzeichneten die HHLA-Transportgesellschaften im ersten Halbjahr 2026 einen leichten Mengenrückgang. Der **Containertransport** verringerte sich insgesamt um 1,2 % auf 985 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 997 Tsd. TEU).

Die **Bahntransporte** gingen im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 % auf 855 Tsd. TEU zurück (im Vorjahr: 863 Tsd. TEU). Der leichte Mengenrückgang war vor allem auf rückläufige Verkehre mit den adriatischen Seehäfen sowie auf geringere Transportmengen im deutschsprachigen Raum zurückzuführen. Die **Straßentransporte** verzeichneten ebenfalls einen Rückgang um 2,4 % auf 130 Tsd. TEU (im Vorjahr: 133 Tsd. TEU). Ein wesentlicher Einflussfaktor waren außerdem die schwierigen Witterungsbedingungen zu Jahresbeginn.

Die **Umsatzerlöse** lagen mit 425,5 Mio. € um 6,3 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 400,5 Mio. €) und entwickelten sich damit gegenläufig zur Transportmenge. Gründe hierfür waren insbesondere erforderliche Preisanpassungen sowie ein veränderter Umsatzmix. Der Bahnanteil an der Transportmenge lag mit 86,8 % nahezu auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 86,6 %).

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** belief sich im Mitteilungszeitraum auf 47,5 Mio. € (im Vorjahr: 48,2 Mio. €) und verringerte sich somit um 1,6 %. Die EBIT-Marge ging um 0,8 Prozentpunkte auf 11,2 % zurück (im Vorjahr: 12,0 %). Ursächlich für die rückläufige EBIT-Entwicklung war im Wesentlichen der Rückgang der Transportmenge. Auch die anhaltenden operativen Belastungen durch Baustellen auf wesentlichen Transportstrecken und die hohe Auslastung der norddeutschen Seehäfen wirkten sich negativ auf die Ergebnisentwicklung aus.

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2026	1–6 2025	Veränderung
Umsatzerlöse	48,0	44,8	7,0 %
EBITDA	11,3	10,1	11,5 %
EBITDA-Marge in %	23,5	22,6	0,9 PP
EBIT	- 6,7	3,7	neg.
EBIT-Marge in %	- 14,0	8,4	neg.
Equity-Beteiligungsergebnis	2,0	2,1	- 4,5 %

Die **Umsatzerlöse** der konsolidierten Gesellschaften stiegen in den ersten sechs Monaten um 7,0 % auf 48,0 Mio. € (im Vorjahr: 44,8 Mio. €). Bei teils gegenläufigen Entwicklungen der Einzelgesellschaften verzeichnete die Leasinggesellschaft für den intermodalen Verkehr ein starkes Umsatzwachstum.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** belief sich auf - 6,7 Mio. € (im Vorjahr: 3,7 Mio. €). Es wurde maßgeblich durch eine außerplanmäßige Wertberichtigung auf langfristige immaterielle Vermögenswerte bei der omoqo GmbH in Höhe von 9,4 Mio. € belastet. Die Fahrzeuglogistik blieb zudem ergebnisseitig stark hinter dem Vorjahr zurück, das von sonstigen betrieblichen Erträgen profitiert hatte. Die Leasinggesellschaft konnte ihr Ergebnis hingegen im Zuge des weiteren Geschäftshochlaufs stark steigern.

Das **Equity-Beteiligungsergebnis** des Segments Logistik lag mit 2,0 Mio. € um 7,0 % unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 2,1 Mio. €).

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2026	1–6 2025	Veränderung
Umsatzerlöse	24,2	23,4	3,7 %
EBITDA	13,2	11,8	11,5 %
EBITDA-Marge in %	54,4	50,6	3,8 PP
EBIT	7,5	6,7	11,0 %
EBIT-Marge in %	30,9	28,8	2,1 PP

Nach Angaben von Grossmann & Berger blieb das Marktumfeld auf dem Hamburger Büromarkt auch im zweiten Quartal 2026 sehr verhalten. Der Flächenumsatz sank gegenüber dem Vorjahr um 13,9 % auf rund 186.000 m². Die Leerstandsquote erhöhte sich um 1,1 Prozentpunkte auf 7,2 %.

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal konnten sich jedoch von diesem Markttrend entkoppeln und verzeichneten im ersten Halbjahr 2026 eine stabile Entwicklung bei annähernder Vollvermietung in beiden Quartieren.

Die **Umsatzerlöse** stiegen im Berichtszeitraum moderat um 3,7 % auf 24,2 Mio. € (im Vorjahr: 23,4 Mio. €). Zum Umsatzanstieg trugen dabei auch Neuvermietungen nach Projektabschluss in der Speicherstadt bei.

Trotz höherer Instandhaltungskosten erhöhte sich kumulierte **Betriebsergebnis (EBIT)** im Berichtszeitraum stark um 11,0 % auf 7,5 Mio. € (im Vorjahr: 6,7 Mio. €) infolge gestiegener Erlöse sowie des Wegfalls hoher Einmalaufwendungen für nicht-operative Leistungen, die das Vorjahresergebnis belastet hatten.

Personal

Beschäftigte nach Segmenten

	30.06.2026	31.12.2025	Veränderung
Container	3.116	3.081	1,1 %
Intermodal	3.250	3.130	3,8 %
Holding/Übrige	649	668	- 2,8 %
Logistik	282	289	- 2,4 %
Immobilien	99	101	- 2,0 %
HHLA-Konzern	7.396	7.269	1,7 %

Zur Jahresmitte 2026 beschäftigte die HHLA insgesamt 7.396 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Stand zum 31. Dezember 2025 erhöhte sich die Zahl um 127 Personen.

Beschäftigte nach Segmenten

Im Segment Container ist die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit 3.116 Personen gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen. Im Segment Intermodal stieg die Beschäftigtenanzahl um 120 auf 3.250 am stärksten. Der deutliche Anstieg resultierte aus der personellen Verstärkung 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 19 Personen auf 649 gesunken. Im Segment Logistik reduzierte sich die Anzahl um 7 Personen. Insgesamt wuchs die Zahl der Beschäftigten im HHLA-Konzern um 127 Personen.

Beschäftigte nach Regionen

Zum Berichtsstichtag lag der geografische Schwerpunkt mit 3.787 Beschäftigten in Deutschland (zum 31. Dezember 2025: 3.776), von denen mehr als die Hälfte am Standort Hamburg tätig war. Dies entspricht einem Anteil von 51,2 % (zum 31. Dezember 2025: 51,9 %). Die Anzahl der Arbeitsplätze im Ausland stieg im ersten Halbjahr 2026 um 116 bzw. 3,3 % auf 3.609 (zum 31. Dezember 2025: 3.493). Dabei nahm die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Intermodalgesellschaften in Tschechien, der Slowakei, Slowenien, Kroatien und Ungarn um 105 bzw. 4,9 % auf 2.229 zu (zum 31. Dezember 2025: 2.124).

Die Anzahl der Beschäftigten in den Tochterunternehmen in Polen, Estland, Italien, Österreich, der Türkei, Serbien, Kasachstan, Georgien und den Niederlanden stieg um 19 bzw. 1,9 % auf 1.015 (31. Dezember 2025: 996). In der Ukraine sank die Belegschaft um 8 Personen auf 365 Beschäftigte (zum 31. Dezember 2025: 373).

Nachtragsbericht

Nennenswerte Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 30. Juni 2026 nicht ein.

Risiko- und Chancenbericht

Der russische Angriffskrieg in der Ukraine, der Irankrieg sowie die damit verbundenen geopolitischen Spannungen und weltwirtschaftlichen Auswirkungen – insbesondere hinsichtlich Befahrbarkeit von Handelsrouten und Zollkonflikten – sind in ihrem weiteren Verlauf nur schwer vorhersagbar und lassen die Risikobewertungen unvermindert unter erhöhter Unsicherheit stehen.

Wie bereits im Vorquartal berichtet, ergeben sich aus den Auswirkungen des Irankriegs für die Geschäftstätigkeit der HHLA insbesondere Risiken in Form von steigenden Energiepreisen, konjunkturellen Risiken und Fahrtgebietseinschränkungen, die zu Mengenverlusten führen können. Die Auswirkungen dieser Entwicklungen lassen sich unverändert nicht abschließend einschätzen, da insbesondere die Dauer des Konflikts und die Effekte auf die globale Konjunktur nicht absehbar sind. Nach derzeitiger Einschätzung liegen diese Risiken weiterhin im für den HHLA-Konzern unbedeutenden Bereich.

Darüber hinaus gelten die im [zusammengefassten Lagebericht 2025](#)  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

Die weltwirtschaftlichen Perspektiven für das Jahr 2026 haben sich gegenüber der Frühjahrsprognose nur geringfügig abgeschwächt. Für das laufende Jahr wird ein globales Wachstum der **Weltwirtschaft** in Höhe von 3,0 % erwartet. Die Einschätzung des Internationalen Währungsfonds (IWF) basiert dabei auf der Annahme einer Normalisierung der Lage im Nahen Osten. Die Belastungen aus dem Irankrieg werden teilweise durch die beschleunigte Dynamik der weltweiten Technologieindustrie ausgeglichen. Treiber dieser Entwicklung sind insbesondere Fortschritte im Bereich der Künstlichen Intelligenz (KI) sowie deren zunehmende wirtschaftliche Nutzung.

Die **Risiken** für den Ausblick sind nach Einschätzung des IWF ausgewogener als noch im April, bleiben jedoch insgesamt abwärtsgerichtet. Die größte Unsicherheit geht weiterhin von einer erneuten Eskalation des Konflikts im Nahen Osten aus. Diese könnte die Volatilität an den Rohstoffmärkten verlängern, Lieferketten zusätzlich belasten, den Preisauftrieb verstärken und die Finanzierungsbedingungen verschlechtern. Belastend könnten darüber hinaus eine zunehmende Fragmentierung des Welthandels sowie eine Korrektur der derzeit hohen Erwartungen an technologiegetriebenes Wachstum wirken. Hinzu kommt, dass die wirtschaftspolitischen Handlungsspielräume vieler Staaten infolge hoher Verschuldung und vorausgegangener Krisenmaßnahmen begrenzt sind und negative Entwicklungen sich dadurch zusätzlich verstärken könnten.

Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung ergeben sich aus einer rascheren Normalisierung der Energiemärkte, höheren Technologieinvestitionen, sinkenden Handelsbarrieren infolge einer verstärkten internationalen Zusammenarbeit sowie Strukturreformen, die das mittelfristige Wachstum stärken könnten.

Für den **Welthandel** erwartet der IWF im Jahr 2026 eine spürbare Abschwächung der Dynamik. Nach einem Wachstum von 5,0 % im Vorjahr dürfte das weltweite Handelsvolumen lediglich um 3,5 % zulegen. Ursächlich hierfür sind neben Vorzieheffekten im internationalen Handel die Auswirkungen bestehender Zölle sowie die fortschreitende Neuordnung globaler Handels- und Lieferketten.

Die Entwicklung der **fortgeschrittenen Volkswirtschaften** dürfte im weiteren Jahresverlauf unterschiedlich ausfallen. Während Nettoenergieexporteure von höheren Energiepreisen und günstigen Terms-of-Trade-Effekten profitieren, stehen Nettoenergieimporteure weiterhin unter Druck. Ausnahme bilden Volkswirtschaften, die in besonderem Maße von technologiegetriebenen Wachstumsimpulsen profitieren.

Für die **USA** rechnet der IWF unverändert mit einem Wirtschaftswachstum von 2,3 % im Prognosezeitraum. Gestützt wird die Entwicklung insbesondere von robusten Unternehmensinvestitionen im Technologiesektor sowie weiterhin vergleichsweise günstige Finanzierungsbedingungen. Für den **Euroraum** erwarten die Experten hingegen eine Abschwächung der wirtschaftlichen Dynamik. Mit 0,9 % liegt die Wachstumsprognose für 2026 um 0,2 Prozentpunkte unter dem Ausblick vom April. Ausschlaggebend hierfür sind die Belas-

tungen durch höhere Energiepreise, ein verhaltenes Konsumklima sowie die schwache wirtschaftliche Entwicklung in Teilen des Euroraums. Auch für **Deutschland** zeigt sich der IWF zurückhaltender und erwartet für das Jahr 2026 ein verlangsamtes Wirtschaftswachstum von 0,7 %. Das sind 0,1 Prozentpunkte weniger als noch im Frühjahr prognostiziert.

Erwartetes Bruttoinlandsprodukt (BIP) für das Jahr 2026

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

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF), Januar, April, Juli 2026

Ausblick auf das Branchenumfeld

Nach Einschätzung des Marktforschungsinstituts Drewry wird der weltweite Containerumschlag zwar weiter wachsen, die Dynamik dürfte sich jedoch vor dem Hintergrund geopolitischer Spannungen, handelspolitischer Unsicherheiten und einer nachlassenden Konjunktur-entwicklung deutlich abschwächen. Nach den außergewöhnlich hohen Wachstumsraten von 7,4 % im Jahr 2024 und 6,5 % im Jahr 2025 erwartet Drewry für 2026 einen Anstieg des **weltweiten Containerumschlags** um 3,0 %. Gegenüber der Prognose vom März wurde der Ausblick zwar um 1,2 Prozentpunkte angehoben, da die Nachfrage im ersten Halbjahr stärker ausfiel als erwartet. Gleichwohl bleibt die Entwicklung des Containerverkehrs von geopolitischen Risiken und handelspolitischen Unsicherheiten geprägt. Darüber hinaus wird die Marktentwicklung zunehmend davon abhängen, inwieweit es den Reedereien gelingt, ihre Kapazitäten an die veränderten Nachfrage- und Transportmuster anzupassen.

Asien bleibt der zentrale Wachstumstreiber des weltweiten Containerverkehrs. Für 2026 erwartet Drewry einen Anstieg des Containerumschlags um 4,8 %. Mit einem Anteil von mehr als der Hälfte des weltweiten Hafenumschlags bleibt die Region das mit Abstand bedeutendste Fahrtgebiet. Während insbesondere Südostasien von der Verlagerung von Produktionskapazitäten profitiert, behauptet China seine Rolle als zentraler Hub für Vorprodukte, Halbleiter, Hightech-Komponenten und Exportgüter.

Für **Europa** erwartet Drewry im Jahr 2026 ein weiterhin positives, gegenüber den Vorjahren jedoch deutlich moderateres Wachstum im Containerumschlag von 4,1 %. Belastend wirken insbesondere die hohen Energiekosten, die schwache Investitionstätigkeit sowie die verhaltene Konsumnachfrage. Darüber hinaus beeinflussen die Folgen der Umleitungen im Roten Meer und die damit verbundenen längeren Transportwege die Entwicklung der europäischen Häfen. Europa bleibt dabei in hohem Maße von Importen aus Asien abhängig, die inzwischen nahezu 70 % aller Containerimporte der Region ausmachen.

Erwarteter Containerumschlag 2026 nach Fahrtgebieten

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

Quelle: Drewry Maritime Research, Dezember 2025, April 2026 und Juli 2026

Erwartete Konzernentwicklung

Auf Grundlage des bisherigen Geschäftsverlaufs sowie aktualisierter Einschätzungen für die weitere Entwicklung des Geschäftsjahres 2026 hat der Vorstand der HHLA am 20. Juli 2026 die Jahresprognose angepasst. Weitreichende Umbaumaßnahmen zur Automatisierung der Hamburger Containerterminals in Verbindung mit umfangreichen Infrastrukturmaßnahmen im Schienennetz führten im bisherigen Jahresverlauf zu stärkeren operativen Beeinträchtigungen als erwartet. Dadurch blieb die Entwicklung der Umschlag- und Transportmengen hinter den ursprünglichen Annahmen zurück. Gleichzeitig wirkten sich das herausfordernde gesamtwirtschaftliche Umfeld und anhaltende geopolitische Unsicherheiten belastend auf die Geschäftsentwicklung aus. Zudem wird aufgrund der aktuellen Entwicklungen nicht mehr davon ausgegangen, dass die HHLA die Auswirkungen des Wintereinbruchs zu Jahresbeginn im weiteren Jahresverlauf vollständig kompensieren kann. Vor diesem Hintergrund erwartet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2026 eine niedrigere Umsatz- und Ergebnisentwicklung als bislang prognostiziert.

Für den **Teilkonzern Hafenlogistik** wird nunmehr ein leichter Rückgang im Containerumschlag gegenüber dem Vorjahr erwartet (zuvor: deutlicher Anstieg). Für den Containertransport wird mit einem leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahr gerechnet (zuvor: starker Anstieg).

Für die Umsatzerlöse wird von einem deutlichen Anstieg im Vergleich zum Vorjahr ausgegangen (zuvor: starker Anstieg). Die Erwartung für das operative Betriebsergebnis (EBIT) wurde aus den oben genannten Gründen angepasst und liegt nunmehr in der Bandbreite von 135 bis 155 Mio. € (zuvor: 160 bis 180 Mio. €).

Für den **Teilkonzern Immobilien** wird unverändert mit einem Umsatz auf dem Niveau des Vorjahres gerechnet und für das operative Betriebsergebnis (EBIT) von einem deutlichen Rückgang ausgegangen.

Auf **Konzernebene** wird nunmehr ebenfalls ein deutlicher Umsatzanstieg erwartet (zuvor: starker Anstieg). Auch die Erwartung für das operative Betriebsergebnis (EBIT) wurde infolge der geänderten Annahmen angepasst und liegt nunmehr in einer Bandbreite von 150 bis 170 Mio. € (zuvor: 175 bis 195 Mio. €).

Bei den Erwartungen hinsichtlich der Investitionstätigkeit ergeben sich keine Änderungen. Für den Konzern werden weiterhin Investitionen in einer Bandbreite von 430 bis 480 Mio. € erwartet. Davon werden voraussichtlich weiterhin 400 bis 450 Mio. € auf den Teilkonzern Hafenlogistik entfallen. Alle übrigen im Geschäftsbericht 2025 enthaltenen Angaben zum erwarteten Geschäftsverlauf 2026 besitzen weiterhin Gültigkeit.

Erwartete Konzernentwicklung für das Geschäftsjahr 2026

	2025	Prognose 26.03.2026	Prognose 20.07.2026
Containerumschlag	6.295	Deutlicher Anstieg	Leichter Rückgang
Containertransport	1.982	Starker Anstieg	Leichter Anstieg
Konzern			
Umsatzerlöse	1.756,2	Starker Anstieg	Deutlicher Anstieg
EBIT	160,5	In einer Bandbreite von 175 bis 195 Mio. €	In einer Bandbreite von 150 bis 170 Mio. €
Investitionen	500,9	In einer Bandbreite von 430 bis 480 Mio. €	In einer Bandbreite von 430 bis 480 Mio. €
Teilkonzern Hafenlogistik			
Umsatzerlöse	1.718,8	Starker Anstieg	Deutlicher Anstieg
EBIT	144,7	In einer Bandbreite von 160 bis 180 Mio. €	In einer Bandbreite von 135 bis 155 Mio. €
Investitionen	465,9	In einer Bandbreite von 400 bis 450 Mio. €	In einer Bandbreite von 400 bis 450 Mio. €
Teilkonzern Immobilien			
Umsatzerlöse	46,3	Auf Vorjahresniveau	Auf Vorjahresniveau
EBIT	15,4	Deutlicher Rückgang	Deutlicher Rückgang

Prognoseveränderungen blau gekennzeichnet

Skala: leicht < moderat < deutlich < stark