

# Wirtschaftsbericht

## Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–9   2025	1–9   2024	Veränderung
Umsatzerlöse	1.331,4	1.182,9	12,5 %
EBITDA	246,7	220,5	11,9 %
EBITDA-Marge in %	18,5	18,6	- 0,1 PP
EBIT	117,1	93,2	25,7 %
EBIT-Marge in %	8,8	7,9	0,9 PP
Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter	34,9	23,1	51,0 %
ROCE in %	5,9	5,0	0,9 PP

### Wesentliche Ereignisse und Geschäfte

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

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.

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.

Wie in einer Kapitalmarktmitteilung am 27. Oktober 2025 kommuniziert, hat der Vorstand der HHLA die Jahresprognose für das laufende Geschäftsjahr angepasst. Ausschlaggebend waren gestiegene weltwirtschaftliche Unsicherheiten, insbesondere durch die US-Handelspolitik, sowie die anhaltenden Störungen der Lieferketten in Kombination mit weitreichenden Umbaumaßnahmen zur Automatisierung der Hamburger Anlagen. Für das Geschäftsjahr 2025 wird daher mit weniger starken Mengen- und Ergebniszuwächsen gerechnet. Da operative und investive Maßnahmen flexibel an die sich schnell wandelnden Umfeldbedingungen anzupassen sind, hat der Vorstand zudem auch die Mehrjahresprognose vorerst

ausgesetzt. Alle übrigen im [zusammengefassten Lagebericht 2024](#) [en](#) enthaltenen Angaben zum erwarteten Geschäftsverlauf 2025 behalten ihre Gültigkeit. [Prognosebericht](#)

Darüber hinaus waren im Mitteilungszeitraum grundsätzlich weder im 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 in den ersten neun Monaten 2025 gegenüber dem Vergleichszeitraum um 6,7 % auf 4.798 Tsd. TEU (im Vorjahr: 4.496 Tsd. TEU). An den **Hamburger Containerterminals** war ein Wachstum der Volumen für Fernost, Südamerika und Afrika sowie für die Zubringerverkehre (Feeder) zu verzeichnen.

An den **internationalen Containerterminals** stieg die Umschlagmenge im Berichtszeitraum stark an. Dazu trugen alle internationalen Terminals bei, insbesondere die Terminals in Triest und Odessa. Am Container Terminal Odessa (CTO) erfolgte die Wiederaufnahme des wasserseitigen Umschlags im dritten Quartal 2024.

Der **Containertransport** verzeichnete einen starken Anstieg um 13,6 % auf 1.501 Tsd. TEU (im Vorjahr: 1.321 Tsd. TEU). Sowohl Bahn- als auch Straßentransporte konnten stark zulegen. Zum starken Mengenanstieg der Bahntransporte trugen insbesondere die Verkehre mit den norddeutschen und adriatischen Seehäfen sowie die Verkehre im deutschsprachigen Raum bei. Zudem waren im Vorjahreszeitraum die Transportmengen der Roland Spedition erst ab Juni enthalten.

Die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns erhöhten sich im Mitteilungszeitraum um 12,5 % auf 1.331,4 Mio. € (im Vorjahr: 1.182,9 Mio. €). Der starke Anstieg war vor allem auf die deutlich erhöhten Leistungsdaten zurückzuführen. Zusätzlich wirkten sich im Segment Container hohe Lagergelderlöse an den Containerterminals in Hamburg und Triest positiv aus. Im Segment Intermodal trugen zudem reguläre Preisanpassungen zum Anstieg bei.

Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik verzeichnete im Berichtszeitraum einen starken Umsatzanstieg auf 1.303,5 Mio. € (im Vorjahr: 1.155,9 Mio. €). Der Umsatz im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien belief sich auf 34,8 Mio. € (im Vorjahr: 34,3 Mio. €).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** erhöhten sich um 23,5 % auf 45,1 Mio. € (im Vorjahr: 36,5 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 11,3 % auf 1.262,6 Mio. € (im Vorjahr: 1.134,5 Mio. €). Während sich der Abschreibungsaufwand leicht erhöhte, verzeichneten die anderen Aufwandsarten einen starken Anstieg.

Der Anstieg des Materialaufwands ist vor allem auf die gestiegene Menge im Containertransport zurückzuführen. Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wirkten sich vor allem höhere Beratungsaufwendungen und gestiegene Grundsteuern im Immobilienbereich aus. Der Personalaufwand erhöhte sich in erster Linie aufgrund des Anstiegs in den Mengen.

Zusätzlich wirkten sich die Geschäftsausweitung im Bahntransport, tarifliche Lohn-erhöhungen sowie der verstärkte Einsatz von Mitarbeitenden aus dem Personalpool des Gesamthafenbetriebs (GHB) an den Hamburger Containerterminals aus.

Das Betriebsergebnis (EBIT) verzeichnete im Mitteilungszeitraum einen Anstieg um 25,7 % auf 117,1 Mio. € (im Vorjahr: 93,2 Mio. €). Die **EBIT-Marge** betrug 8,8 % (im Vorjahr: 7,9 %). Im Teilkonzern Hafenlogistik erhöhte sich das EBIT um 31,7 % auf 107,4 Mio. € (im Vorjahr: 81,5 Mio. €). Im Teilkonzern Immobilien gab es einen EBIT-Rückgang um 16,9 % auf 9,5 Mio. € (im Vorjahr: 11,4 Mio. €).

Der Nettoaufwand aus dem Finanzergebnis erhöhte sich um 6,3 Mio. € bzw. 18,4 % auf 40,4 Mio. € (im Vorjahr: 34,1 Mio. €).

Die effektive Steuerquote des Konzerns blieb mit 31,3 % nahezu unverändert gegenüber der Konzernsteuerquote des Vorjahres (im Vorjahr: 31,5 %). Der Gesamtsteueraufwand des Konzerns erhöhte sich zum 30. September 2025 im Vergleich zum Vorjahr im gleichen quotalen Verhältnis zum Anstieg des Konzern-EBTs.

Das **Ergebnis nach Steuern** stieg um 12,2 Mio. € auf 52,8 Mio. € (im Vorjahr: 40,5 Mio. €). Das **Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter** lag mit 34,9 Mio. € stark über dem Vorjahresergebnis (im Vorjahr: 23,1 Mio. €). Das **Ergebnis je Aktie** betrug 0,46 € (im Vorjahr: 0,31 €). Das Ergebnis je Aktie im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik belief sich auf 0,41 € (im Vorjahr: 0,22 €). Im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien lag das Ergebnis je Aktie mit 1,97 € unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 2,54 €). Die **Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE)** erreichte einen Wert von 5,9 % (im Vorjahr: 5,0 %).

## Finanz- und Vermögenslage

### Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns erhöhte sich zum 30. September 2025 gegenüber dem Jahresende 2024 um insgesamt 275,6 Mio. € auf 3.559,6 Mio. € (zum 31. Dezember 2024: 3.284,0 Mio. €).

### Bilanzstruktur

in Mio. €	30.09.2025	31.12.2024
<b>Aktiva</b>		
Langfristiges Vermögen	2.889,5	2.628,2
Kurzfristiges Vermögen	670,1	655,8
	<b>3.559,6</b>	<b>3.284,0</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	853,1	823,8
Langfristige Schulden	2.149,5	2.004,1
Kurzfristige Schulden	557,0	456,1
	<b>3.559,6</b>	<b>3.284,0</b>

Auf der Aktivseite der Bilanz stiegen die **langfristigen Vermögenswerte** um 261,4 Mio. € auf 2.889,5 Mio. € an (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 14,3 Mio. € auf 670,1 Mio. € zu (zum 31. Dezember 2024: 655,8 Mio. €). Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und dem gegenläufig wirkenden Rückgang der Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen.

Auf der Passivseite erhöhte sich das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2024 um 29,3 Mio. € auf 853,1 Mio. € (zum 31. Dezember 2024: 823,8 Mio. €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem positiven Gesamtergebnis der Berichtsperiode und der gegenläufig wirkenden Dividendenausschüttung. Die Eigenkapitalquote verringerte sich jedoch auf 24,0 % (zum 31. Dezember 2024: 25,1 %).

Die **langfristigen Schulden** nahmen um 145,4 Mio. € auf 2.149,5 Mio. € zu (zum 31. Dezember 2024: 2.004,1 Mio. €). Grund hierfür war im Wesentlichen die Zunahme der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten sowie der langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen. Gegenläufig wirkte die Abnahme der Pensionsrückstellungen.

Der Anstieg der **kurzfristigen Schulden** um 100,9 Mio. € auf 557,0 Mio. € (zum 31. Dezember 2024: 456,1 Mio. €) wurde im Wesentlichen verursacht durch die Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen sowie der kurzfristigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten.

## Investitionsanalyse

Das Investitionsvolumen betrug im Mitteilungszeitraum 378,1 Mio. € und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert von 208,4 Mio. €. Wesentlicher Treiber war die Verlängerung eines Mietvertrags für Logistikflächen.

Neben dieser Vertragsverlängerung entfiel in den ersten neun Monaten 2025 ein wesentlicher Teil der Investitionstätigkeit auf die Beschaffung von Großgeräten für den Horizontaltransport und Containerbrücken 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. €	1–9   2025	1–9   2024
<b>Finanzmittelfonds am 01.01.</b>	<b>285,6</b>	<b>242,3</b>
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	215,4	163,8
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 230,2	- 194,1
<b>Free Cashflow</b>	<b>- 14,8</b>	<b>- 30,3</b>
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 2,1	- 108,2
Veränderungen des Finanzmittelfonds	- 17,0	- 138,7
<b>Finanzmittelfonds am 30.09.</b>	<b>268,6</b>	<b>103,7</b>
Kurzfristige Einlagen	0,0	0,0
Verfügbare Liquidität	268,6	103,7

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** von 215,4 Mio. € (im Vorjahr: 163,8 Mio. €) setzte sich im Berichtszeitraum im Wesentlichen aus dem Ergebnis vor Zinsen und Steuern in Höhe von 117,1 Mio. € (im Vorjahr: 93,2 Mio. €), den Ab- bzw. Zuschreibungen auf nicht finanzielle Vermögenswerte mit 129,6 Mio. € (im Vorjahr: 127,3 Mio. €) sowie der Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva mit 91,5 Mio. € (im Vorjahr: 49,5 Mio. €) zusammen. Gegenläufig wirkten im Wesentlichen die Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva mit 56,6 Mio. € (im Vorjahr: 42,1 Mio. €), die gezahlten Ertragsteuerzahlungen in Höhe von 35,7 Mio. € (im Vorjahr: 36,1 Mio. €) sowie die Auszahlungen für Zinsen in Höhe von 32,3 Mio. € (im Vorjahr: 27,3 Mio. €).

Aus der **Investitionstätigkeit** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 230,2 Mio. € (im Vorjahr: 194,1 Mio. €). Dieser resultierte mit 233,4 Mio. € (im Vorjahr: 165,9 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 - 14,8 Mio. € (im Vorjahr: - 30,3 Mio. €).

Aus der **Finanzierungstätigkeit** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 2,1 Mio. € (im Vorjahr: 108,2 Mio. €). Dieser resultierte aus den Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 38,3 Mio. € (im Vorjahr: 39,4 Mio. €) sowie den Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-)Krediten in Höhe von 36,6 Mio. € (im Vorjahr: 67,4 Mio. €) und aus den gezahlten Dividenden und Ausgleichsverpflichtungen an Aktionäre des Mutterunternehmens in Höhe von 11,3 Mio. € (im Vorjahr: 11,8 Mio. €) bzw. an nicht beherrschende Anteilsinhaber in Höhe von 25,4 Mio. € (im Vorjahr: 25,0 Mio. €). Gegenläufig wirkten die neu aufgenommenen Finanzkredite in Höhe von 109,6 Mio. € (im Vorjahr: 35,5 Mio. €).

Der HHLA-Konzern verfügte zum 30. September 2025 über ausreichend Liquidität. Bis zum Bilanzstichtag traten keine Liquiditätsengpässe auf. Der **Finanzmittelfonds** betrug zum Ende des dritten Quartals insgesamt 268,6 Mio. € (zum 30. September 2024: 103,7 Mio. €)

und entsprach der verfügbaren **Liquidität** des Konzerns zum Bilanzstichtag (zum 30. September 2024: 103,7 Mio. €). Die verfügbare Liquidität zum 30. September 2025 bestand aus Cash-Pool-Forderungen gegenüber der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH in Höhe von 21,4 Mio. € (zum 30. September 2024: 5,8 Mio. €) sowie aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten und kurzfristigen Einlagen in Höhe von 247,2 Mio. € (zum 30. September 2024: 97,9 Mio. €).

## Segmententwicklung

### Segment Container

#### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1-9   2025	1-9   2024	Veränderung
Umsatzerlöse	641,8	578,1	11,0 %
EBITDA	129,1	117,6	9,7 %
EBITDA-Marge in %	20,1	20,3	- 0,2 PP
EBIT	60,4	51,0	18,3 %
EBIT-Marge in %	9,4	8,8	0,6 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	4.798	4.496	6,7 %

In den ersten neun Monaten 2025 entwickelte sich der **Containerumschlag** an den **Containerterminals der HHLA** positiv und stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich um 6,7 % auf 4.798 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 4.496 Tsd. TEU).

An den **Hamburger Containerterminals** lag der Umschlag mit 4.548 Tsd. TEU um 6,0 % über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 4.292 Tsd. TEU). Während die Mengen der **Überseeverkehre** mit dem Fahrtgebiet Nordamerika stark und dem Fahrtgebiet Mittleren Osten moderat rückläufig waren, stiegen die Umschlagmengen der Fahrtgebiete Fernost – insbesondere China – sowie Südamerika und Afrika an. Deutlich erhöhte Ladungsmengen wurden zudem im Verkehr mit anderen europäischen Hochseehäfen erzielt, vor allem aus Belgien, dem Vereinigten Königreich, Frankreich und den Niederlanden. Ursache hierfür sind weiterhin bestehende Routenverlagerungen 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 anderen deutschen Häfen einen starken Anstieg. Rückläufig entwickelten sich hingegen die Ladungsmengen aus Estland und Lettland. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag lag bei 19,6 % (im Vorjahr: 19,0 %).

Die **internationalen Containerterminals** verzeichneten einen starken Anstieg des Umschlagvolumens von 23,1 % auf 250 Tsd. TEU (im Vorjahr: 203 Tsd. TEU). Dies ist neben Mengenzuwächsen bei HHLA PLT Italy besonders auf die Wiederaufnahme des wasserseitigen Umschlags am Container Terminal Odessa (CTO) im dritten Quartal 2024 zurückzu-

führen. Auch die wasserseitigen Umschlagvolumen am Multifunktionsterminal HHLA TK Estonia stiegen leicht an.

Die **Umsatzerlöse** des Segments stiegen im Berichtszeitraum im Wesentlichen aufgrund der höheren Umschlagmenge stark um 11,0 % auf 641,8 Mio. € (im Vorjahr: 578,1 Mio. €). Darüber hinaus trug die positive Entwicklung an den internationalen Containerterminals der HHLA zur Umsatzsteigerung bei. Treiber waren besonders die positive Mengen- und Erlösentwicklung in Triest, höhere Lagergelderlöse am Multifunktionsterminal in Tallinn sowie die Wiederaufnahme des wasserseitigen Umschlags am CTO. Gegenläufig wirkten sich vor allem die im Jahr 2024 sehr starken Erlöse aus dem Getreidetransport am CTO aus. Diese waren im aktuellen Geschäftsjahr vergleichbar gering.

Die im Betriebsergebnis berücksichtigten sonstigen betrieblichen Erträge und die Aufwendungen – zusammen als **EBIT-Kosten** definiert – nahmen im Betrachtungszeitraum per saldo um 10,2 % zu. Treiber für diesen Anstieg war u. a. die positive Mengenentwicklung. Insbesondere der Personalaufwand war durch die Tarifentwicklung und den zusätzlichen Einsatz von Mitarbeitenden aus dem Pool des Gesamthafenbetriebs (GHB) stark erhöht. Die Aufwendungen für Beratungen und Dienstleistungen sowie gestiegene Aufwendungen für bezogene Leistungen lagen ebenfalls stark über dem Vorjahr. Zusätzlich nahm der Abschreibungsaufwand infolge notwendiger Investitionen moderat zu. Gegenläufig wirkten sich besonders 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 mengen- und erlösbedingt um 18,3 % auf 60,4 Mio. € (im Vorjahr: 51,0 Mio. €). Die EBIT-Marge stieg um 0,6 Prozentpunkte auf 9,4 % (im Vorjahr: 8,8 %).

Zur Steigerung der Energie- und Kosteneffizienz setzte die HHLA ihre **Investitionen** in klimafreundliche und moderne Terminaltechnik fort. Am Container Terminal Altenwerder (CTA) schreitet die Inbetriebnahme von drei ersatzweise beschafften Containerbrücken voran. Parallel läuft die Fertigung eines zweiten Lieferlozes. Der Ausbau der Infrastruktur für die Elektrifizierung von Zugmaschinen wurde fertiggestellt; zehn von 19 bestellten emissionsfreien Fahrzeugen wurden bereits geliefert und in Betrieb genommen. Die restlichen folgen im kommenden Quartal. Der im Vorjahr bestellte hochautomatisierte Bahnkran wurde montiert und befindet sich in der Inbetriebnahme. Die Ablösung des vorhandenen AGV-Steuerungssystems (AGV – Automated Guided Vehicle) ist für 2026 geplant und befindet sich aktuell in Vorbereitung. Am Container Terminal Burchardkai (CTB) wurden die Automatikblöcke 25 bis 27 in Betrieb genommen. Derzeit erfolgen Arbeiten an den Blöcken 28 und 29 und die baulichen Maßnahmen auf der AGV-Fläche werden weitergeführt. Am Container Terminal Tollerort (CTT) wurde ein wasserstoffbetriebener Van Carrier geliefert, der zeitnah im betrieblichen Einsatz getestet wird. Zudem wurde ein zweiter Dreh-Spreader für Projektladungen übernommen.



## Segment Intermodal

### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–9   2025	1–9   2024	Veränderung
Umsatzerlöse	604,1	521,9	15,8 %
EBITDA	112,3	101,0	11,2 %
EBITDA-Marge in %	18,6	19,4	- 0,8 PP
EBIT	76,2	62,7	21,5 %
EBIT-Marge in %	12,6	12,0	0,6 PP
Containertransport in Tsd. TEU	1.501	1.321	13,6 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafenhinterland verzeichneten die HHLA-Transportgesellschaften in den ersten neun Monaten 2025 einen starken Mengenanstieg. Der **Containertransport** erhöhte sich insgesamt um 13,6 % auf 1.501 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 1.321 Tsd. TEU).

Die **Bahntransporte** konnten im Vergleich zum Vorjahr um 13,7 % auf 1.300 Tsd. TEU (im Vorjahr: 1.144 Tsd. TEU) zulegen. Zum starken Mengenanstieg trugen insbesondere die Verkehre mit den norddeutschen und adriatischen Seehäfen sowie die Verkehre im deutschsprachigen Raum bei. Zudem waren im Vorjahresquartal die Transportmengen der Roland Spedition erst ab Juni enthalten. Die **Straßentransporte** verzeichneten ebenfalls einen starken Anstieg um 13,2 % auf 201 Tsd. TEU (im Vorjahr: 178 Tsd. TEU).

Die **Umsatzerlöse** lagen mit 604,1 Mio. € um 15,8 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 521,9 Mio. €) und stiegen damit stärker als die Transportmenge. Gründe hierfür waren u. a. erforderliche Preisanpassungen. Der Bahnanteil an der Transportmenge lag wie im Vorjahr bei 86,6 %.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** belief sich im Mitteilungszeitraum auf 76,2 Mio. € (im Vorjahr: 62,7 Mio. €) und erhöhte sich somit um 21,5 %. Die EBIT-Marge stieg um 0,6 Prozentpunkte auf 12,6 % (im Vorjahr: 12,0 %). 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. €	1–9   2025	1–9   2024	Veränderung
Umsatzerlöse	67,6	60,2	12,3 %
EBITDA	14,7	9,1	61,1 %
EBITDA-Marge in %	21,7	15,1	6,6 PP
EBIT	4,8	- 1,0	pos.
EBIT-Marge in %	7,1	- 1,7	pos.
Equity-Beteiligungsergebnis	3,2	2,8	15,1 %



Die **Umsatzerlöse** der konsolidierten Gesellschaften überschritten in den ersten neun Monaten mit 67,6 Mio. € das Vorjahr um 12,3 % (im Vorjahr: 60,2 Mio. €). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Leasinggesellschaft für den intermodalen Verkehr und die Fahrzeuglogistik zurückzuführen.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** betrug im Berichtszeitraum 4,8 Mio. € (im Vorjahr: - 1,0 Mio. €). Bei teils gegenläufigen Entwicklungen der Einzelgesellschaften verzeichneten die Fahrzeuglogistik und die Leasinggesellschaft einen starken Ergebnisanstieg, während die neuen, innovativen Geschäftsaktivitäten insgesamt stark unter dem Vorjahr blieben.

Das **Equity-Beteiligungsergebnis** des Segments übertraf mit 3,2 Mio. € das Vorjahr um 15,1 % (im Vorjahr: 2,8 Mio. €).

## Segment Immobilien

### Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1-9   2025	1-9   2024	Veränderung
Umsatzerlöse	34,8	34,3	1,5 %
EBITDA	17,2	18,6	- 7,6 %
EBITDA-Marge in %	49,3	54,1	- 4,8 PP
EBIT	9,5	11,4	- 16,9 %
EBIT-Marge in %	27,3	33,3	- 6,0 PP

Der Hamburger Markt für Büroflächen hat laut dem aktuellen Marktbericht von Grossmann & Berger im dritten Quartal 2025 weiter an Dynamik verloren. So stieg der Flächenumsatz per September mit rund 313.000 m<sup>2</sup> nur noch um 4,3 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von rund 300.000 m<sup>2</sup>. Die Leerstandsquote stieg gegenüber dem Vorjahr weiter um 1,5 Prozentpunkte auf 6,5 %.

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

Die **Umsatzerlöse** stiegen im Berichtszeitraum leicht um 1,5 % auf 34,8 Mio. € (im Vorjahr: 34,3 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 dagegen stark um 16,9 % auf 9,5 Mio. € (im Vorjahr: 11,4 Mio. €). Grund hierfür waren hohe Einmalaufwendungen für nicht-operative Leistungen, die durch die gestiegenen Mieterlöse und geringeren Instandhaltungskosten nicht kompensiert werden konnten.

## Nachtragsbericht

Herr Jeroen Eijsink hat mit Wirkung ab dem 1. Oktober 2025 die Aufgaben als Vorsitzender des Vorstands übernommen.

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

## Risiko- und Chancenbericht

Hinsichtlich der Risiko- und Chancensituation des HHLA-Konzerns gelten – soweit nicht anders in diesem Bericht dargestellt – die im [zusammengefassten Lagebericht 2024](#) getroffenen Aussagen 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

### Erwartete Konzernentwicklung 2025

Basierend auf dem bisherigen Geschäftsverlauf und aktuellen Einschätzungen zum vierten Quartal, hat der Vorstand der HHLA am 27. Oktober 2025 im Rahmen einer Kapitalmarktmitteilung die Jahresprognose für das laufende Geschäftsjahr angepasst. Infolge deutlich gestiegener weltwirtschaftlicher Unsicherheiten, insbesondere durch die US-Handelspolitik, hat sich das geschäftliche Umfeld der HHLA zuletzt weniger robust gezeigt als ursprünglich angenommen. Dies zeigt sich vor allem in den anhaltenden Störungen der Lieferketten. In Verbindung mit weitreichenden Umbaumaßnahmen zur Automatisierung der Hamburger Anlagen wird mit weniger starken Mengen- und Ergebniszuwächsen für das Geschäftsjahr 2025 gerechnet.

Vor diesem Hintergrund wird im **Teilkonzern Hafenlogistik** nunmehr ein deutlicher Anstieg im Containerumschlag gegenüber dem Vorjahr erwartet (vorher: starker Anstieg). Auch die Erwartung für das Betriebsergebnis (EBIT) wurde aus den oben genannten Gründen angepasst und liegt nunmehr in der Bandbreite von 145 bis 160 Mio. € (zuvor: 180 bis 200 Mio. €).

Auf Konzernebene wurde dementsprechend die Erwartung für das Betriebsergebnis (EBIT) ebenfalls angepasst und liegt nunmehr in einer Bandbreite von 160 bis 175 Mio. € (zuvor: 195 bis 215 Mio. €).

Alle übrigen im [zusammengefassten Lagebericht 2024](#) enthaltenen Angaben zum erwarteten Geschäftsverlauf 2025 behalten ihre Gültigkeit.

## Erwartete Konzernentwicklung für das Geschäftsjahr 2025

	Prognose 26.03.2025	Prognose 14.08.2025	Prognose 27.10.2025
Containerumschlag	Starker Anstieg	Starker Anstieg	Deutlicher Anstieg
Containertransport	Starker Anstieg	Starker Anstieg	Starker Anstieg
<b>Konzern</b>			
Umsatzerlöse	Starker Anstieg	Starker Anstieg	Starker Anstieg
EBIT	in einer Bandbreite von 195 bis 235 Mio. €	in einer Bandbreite von 195 bis 215 Mio. €	in einer Bandbreite von 160 bis 175 Mio. €
Investitionen	in einer Bandbreite von 460 bis 510 Mio. €	in einer Bandbreite von 460 bis 510 Mio. €	in einer Bandbreite von 460 bis 510 Mio. €
<b>Teilkonzern Hafenlogistik</b>			
Umsatzerlöse	Starker Anstieg	Starker Anstieg	Starker Anstieg
EBIT	in einer Bandbreite von 180 bis 220 Mio. €	in einer Bandbreite von 180 bis 200 Mio. €	in einer Bandbreite von 145 bis 160 Mio. €
Investitionen	in einer Bandbreite von 420 bis 470 Mio. €	in einer Bandbreite von 420 bis 470 Mio. €	in einer Bandbreite von 420 bis 470 Mio. €
<b>Teilkonzern Immobilien</b>			
Umsatzerlöse	Leichter Anstieg	Leichter Anstieg	Leichter Anstieg
EBIT	Starker Rückgang	Starker Rückgang	Starker Rückgang

Veränderungen blau gekennzeichnet

Skala: leicht < moderat < deutlich < stark

## Mittelfristige Konzernentwicklung

Die derzeitige geopolitische und wirtschaftliche Lage ist durch eine Vielzahl externer Einflussfaktoren geprägt, deren Entwicklung sich insbesondere über mehrere Jahre nicht verlässlich prognostizieren lässt. Vor diesem Hintergrund hat der Vorstand entschieden, die bisherige Festlegung auf eine Mehrjahresprognose mit der zeitlichen Einordnung eines EBIT-Zielwertes von 400 Mio. € und Gesamtinvestitionen von rund 1,6 Mrd. € bis auf Weiteres auszusetzen (bisher: nicht vor 2027). Die HHLA beobachtet alle wesentlichen Einflussfaktoren kontinuierlich und passt ihre Einschätzungen zur Steuerung operativer und investiver Maßnahmen dynamisch an.

Hamburg, den 3. November 2025

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Jeroen Eijnsink

Jens Hansen

Torben Seibold

Annette Walter