
Testatsexemplar

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Hamburg

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022
und Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum
31. Dezember 2022

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS



Inhaltsverzeichnis

Seite

Zusammengefasster Lagebericht.....	1
Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022.....	1
1. Bilanz zum 31. Dezember 2022.....	3
2. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022.....	5
3. Anhang für das Geschäftsjahr 2022.....	7
Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2022.....	27
Verbindlichkeitspiegel 2022.....	31
Bilanz der A-Sparte zum 31. Dezember 2022.....	33
Gewinn- und Verlustrechnung der A-Sparte für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022	35
Bilanz der S-Sparte zum 31. Dezember 2022.....	37
Gewinn- und Verlustrechnung der S-Sparte für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022	39
BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS.....	1

Zusammengefasster Lagebericht

Über diesen Bericht	2	Nichtfinanzielle Erklärung¹	67
Grundlagen des Konzerns	3	Nichtfinanzielle Berichterstattung	67
Konzernstruktur	3	Wesentlichkeitsanalyse	69
Geschäftstätigkeit ¹	4	Nachhaltigkeitsmanagement	73
Rechtliche Rahmenbedingungen	5	Ökologie	74
Markt und Wettbewerb	6	Klimawandel und Klimaschutz ¹	74
Geschäftspartner und Kunden	10	Wasserverbrauch	80
Beschaffung und Lieferantenmanagement	13	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	80
Innovation ¹	15	EU-Taxonomie¹	83
Strategie und Steuerung	19	Rahmen und Anwendung der EU-Taxonomie	83
Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie ¹	19	Analyse der Wirtschaftsaktivitäten der HHLA	84
Steuerung und Wertmanagement	22	Erhebung der Kennzahlen	87
Wirtschaftsbericht	25	Ergebnis der Bewertungen nach EU-Taxonomie	92
Wirtschaftliches Umfeld	25	Soziales	96
Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf	28	Arbeitswelt und Beschäftigung ¹	96
Hinweise zur Berichterstattung	29	Arbeits- und Gesundheitsschutz ¹	105
Ertragslage	29	Gesellschaftliches Engagement	106
Finanz- und Vermögenslage	32	Corporate Governance	109
Segmententwicklung	38	Geschäftsethik und Integrität ¹	109
Nachtragsbericht	41	Erklärung zur Unternehmensführung	115
Erläuterungen zur HHLA AG	42	Übernahmerechtliche Angaben	131
Risiken, Chancen und Prognose	47	Erklärung des Vorstands	135
Risiko- und Chancenmanagement	47		
Gesamtdarstellung der Risiken und Chancen	52		
Risiken und Chancen	53		
Prognosebericht	62		

¹ Bestandteil der nichtfinanziellen Erklärung

Über diesen Bericht

Der Geschäftsbericht der HHLA wird jährlich veröffentlicht, zuletzt am 24. März 2022. Zeitgleich erschien der letzte Nachhaltigkeitsbericht als ein Bestandteil des Geschäftsberichts. Für die **Berichterstattung ab dem Geschäftsjahr 2022 wurde der Bericht umstrukturiert** und die bisher in einem eigenständigen Nachhaltigkeitsbericht ausgewiesenen nichtfinanziellen Informationen in den zusammengefassten Lagebericht inkludiert.

Der **zusammengefasste Lagebericht** bezieht sich sowohl auf den Geschäftsverlauf des HHLA-Konzerns (HHLA) als auch auf die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA AG). Sofern nicht anders vermerkt, umfassen die Kennzahlen und Informationen im vorliegenden Bericht den gesamten Konzernkonsolidierungskreis.

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

Der **Berichtszeitraum** umfasst das Geschäftsjahr 2022 (1. Januar bis 31. Dezember 2022). Die ermittelten Daten beziehen sich in der Regel auf diesen Zeitraum oder auf den Stand am Ende der Berichtsperiode. Falls einzelnen Informationen andere Zeiträume zugrunde liegen, wird dies explizit angegeben.

Die **Datenerhebung** erfolgt durch die fachlich zuständigen Einheiten mit repräsentativen Methoden für den Berichtszeitraum. Die HHLA erstellt den Konzernabschluss und die Zwischenberichte nach den International Financial Reporting Standards (IFRS). Nähere Erläuterungen zu den IFRS enthält dieser Geschäftsbericht im Konzernanhang.

[Konzernanhang, Tz. 2 Konsolidierungsgrundsätze](#)

Der **Einzelabschluss der HHLA AG (AG-Abschluss)** folgt den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB). Grundlage für die Gewinnverwendung ist allein der HHLA-AG-Abschluss. [Jahresabschluss der HHLA AG](#)

Der gesamte zusammengefasste Lagebericht wurde – sofern nicht anders vermerkt – mit hinreichender Sicherheit („reasonable assurance“) durch PricewaterhouseCoopers (PwC) geprüft.

[Bestätigungsvermerk](#)

Darüber hinaus enthält der zusammengefasste Lagebericht die **nichtfinanzielle Erklärung (NFE)** gemäß §§ 315b, 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB. Diese schließt die Angaben im Rahmen der Taxonomie-Verordnung der Europäischen Union (2020/852) ein. [Nichtfinanzielle Erklärung](#)

Die Prüfung der Bestandteile der nichtfinanziellen Erklärung, die nicht Bestandteil der gesetzlichen Konzernlageberichtsprüfung sind, erfolgte mit begrenzter Sicherheit („limited assurance“).

[Prüfungsvermerk](#) Sie sind im Dokument wie folgt gekennzeichnet:

✓ **Prüfung mit begrenzter Sicherheit**

In blaue Klammern gesetzte Inhalte sind mit begrenzter Sicherheit („limited assurance“) geprüft.

Die nichtfinanzielle Erklärung enthält überdies ergänzende nichtfinanzielle Informationen, die gesetzlich nicht erforderlich, aber aus Gründen der Transparenz Eingang in die nichtfinanzielle Erklärung finden. Diese Abschnitte wurden keiner inhaltlichen Prüfung unterzogen und sind daher im Dokument wie folgt gekennzeichnet:

⊘ **Nicht geprüft**

In graue Klammern gesetzte Inhalte wurden keiner inhaltlichen Prüfung unterzogen.

Grundlagen des Konzerns

Konzernstruktur

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist ein führender europäischer Hafen- und Logistikkonzern. Gesteuert wird der Konzern als **strategische Management-Holding** und ist in die Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien gegliedert. Die dem **Teilkonzern Hafenlogistik** zugeordneten und an der Börse notierten A-Aktien bilden eine Beteiligung am Ergebnis und Vermögen dieser Geschäftsaktivitäten ab. Der **Teilkonzern Immobilien** umfasst die nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA. Die Entwicklung und das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien, der auch Zielen der Stadtentwicklung Rechnung trägt, werden von den S-Aktien abgebildet. Diese Aktien werden nicht an der Börse gehandelt und befinden sich vollständig im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Im unwahrscheinlichen und bisher nicht vorgekommenen Fall eines Verlusts im Teilkonzern Immobilien würde dieser gemäß einem separat abgeschlossenen Verlustausgleichsvertrag mittelbar durch die FHH übernommen.

Das operative Geschäft des HHLA-Konzerns wird von 36 inländischen und 27 ausländischen **Tochtergesellschaften und Beteiligungen** betrieben. Im Geschäftsjahr 2022 erweiterte die HHLA ihren Konsolidierungskreis zum Ausbau und zur Optimierung ihres Intermodalgeschäfts sowie zur Ausweitung ihrer digitalen Aktivitäten. Aufgrund eines Insolvenzverfahrens wurde eine Gesellschaft aus dem Segment Logistik entkonsolidiert. Darüber hinaus wurden keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen. [Konzernanhang, Tz. 3 Zusammensetzung des Konzerns](#)

Der Konzern im Überblick



TEILKONZERN
Hafenlogistik¹

Börsennotierte A-Aktien

SEGMENT
Container

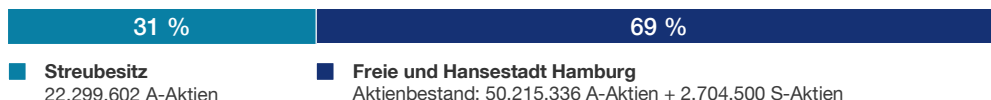
SEGMENT
Intermodal

SEGMENT
Logistik

Aktionärsstruktur

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

davon **72.514.938 A-Aktien**
– börsennotiert –

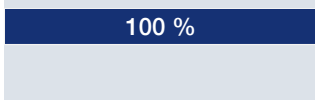


TEILKONZERN
Immobilien

Nicht börsennotierte S-Aktien

SEGMENT
Immobilien

davon **2.704.500 S-Aktien**
– nicht börsennotiert –



1 inkl. Holding/Übrige

Geschäftstätigkeit

Der **Teilkonzern Hafenlogistik** erbringt als integrierter Anbieter von Containerumschlag, Transport- und Logistikleistungen Dienstleistungen entlang der logistischen Kette zwischen Überseehäfen und europäischem Hinterland. Der geografische Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit liegt im Hamburger Hafen und in dessen Hinterland. Der Hamburger Hafen ist eine internationale Drehscheibe für den see- und landgebundenen Containertransport mit Anbindung an die Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa, in Skandinavien und im baltischen Raum. Das Kerngeschäft wird durch die Segmente Container, Intermodal und Logistik repräsentiert.

Das **Segment Container** bündelt die Aktivitäten des Konzerns im Bereich Containerumschlag und ist gemessen an den Umsatzerlösen der größte Geschäftsbereich. Die Tätigkeit setzt sich im Wesentlichen aus der Abfertigung (dem Laden und Löschen) von Containerschiffen und dem Verladen der Container auf andere Verkehrsträger (Bahn, Lkw, Feeder- oder Binnenschiff) zusammen. Die HHLA betreibt am Standort Hamburg die drei Containerterminals Altenwerder (CTA), Burchardkai (CTB) und Tollerort (CTT) sowie je einen weiteren Containerterminal im ukrainischen Hafen Odessa (CTO), im estnischen Hafen Muuga nahe Tallinn (TK Estonia) sowie im italienischen Triest (PLT Italy). Komplementäre Servicedienstleistungen rund um den Container, wie z.B. die Wartung und Reparatur, runden die Angebotspalette ab.

Das **Segment Intermodal** ist gemessen an den Umsatzerlösen das zweitgrößte Segment der HHLA. Als weiteres zentrales Element des vertikal integrierten Geschäftsmodells der HHLA ist es darauf ausgerichtet, ein umfassendes Transport- und Terminalnetzwerk für Container im Seehafenhinterlandverkehr und zunehmend auch im Kontinentalverkehr auf Schiene und Straße anzubieten. Die HHLA-Bahngesellschaften der METRANS bieten regelmäßige Verbindungen mit Direktzügen zwischen den Häfen an Nord- und Ostsee sowie der nördlichen Adria und ihrem Hinterland an. Darüber hinaus wird durch den Betrieb von Inlandterminals ein umfassendes Dienstleistungsangebot für die maritime Logistik bereitgestellt. Neben Umfuhren im Hamburger Hafen transportiert die Lkw-Speditionstochter CTD die Container auf der Straße im Nahbereich sowie im europaweiten Fernverkehr.

Das **Segment Logistik** umfasst eine große Bandbreite von Dienstleistungen in den Bereichen Spezialumschlag und Beratung sowie weitere Geschäftsaktivitäten. Das Leistungsspektrum beinhaltet sowohl einzelne als auch komplette Prozessketten für die internationale Beschaffung und Distribution. Dazu zählt der Betrieb von Umschlaganlagen für Massengüter, Kraftfahrzeuge und Früchte. Außerdem bietet das Unternehmen Beratungs- und Managementleistungen für Kunden aus der internationalen Hafen- und Transportwirtschaft an. Neue Geschäftsaktivitäten zur Prozessautomatisierung sowie luftgestützte Logistikdienstleistungen und digitale Serviceleistungen insbesondere für den intermodalen Bereich ergänzen das Angebot. Einen Teil der Tätigkeiten erbringt die HHLA mit Partnerunternehmen.

Der Bereich **Holding/Übrige** ist ebenfalls dem Teilkonzern Hafenlogistik zugeordnet, stellt gemäß internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen (IFRS) jedoch kein eigenständiges Geschäftssegment dar. Die Aufgaben der Holding liegen in der strategischen Entwicklung des Konzerns, der funktionalen Führung des Segments Container, der Steuerung von Ressourcen und Prozessen und der Erbringung von Dienstleistungen für die operativen Gesellschaften. Dem Bereich sind zudem die hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA sowie der Betrieb von Schwimmkränen zugeordnet.

Das **Segment Immobilien** entspricht dem Teilkonzern Immobilien. Die Geschäftsaktivitäten umfassen die nachhaltige Quartiers-/Projektentwicklung, die Vermietung sowie die kaufmännische und technische Objektbetreuung von Immobilien am Hamburger Hafenrand. Dazu zählt

auch die Hamburger Speicherstadt. Das größte historische Lagerhausquartier der Welt zählt zum UNESCO-Welterbe. Auf rund 292 tausend Quadratmeter bietet die HHLA Gewerbeflächen in zentraler Lage an. Weitere Objekte mit rund 64 tausend Quadratmeter werden am Fischmarkt Hamburg-Altona im Umfeld des Fischereihafenareals am nördlichen Elbufer bewirtschaftet.

Rechtliche Rahmenbedingungen

In ihrem Geschäftsbetrieb unterliegt die HHLA zahlreichen in- und ausländischen Gesetzesbestimmungen und Verordnungen wie z.B. öffentlich-rechtlichen, Handels-, Zoll-, Arbeits-, Kapitalmarkt- und Wettbewerbsregelungen. Die Preisbildung erfolgt über den Markt und ist grundsätzlich nicht reguliert.

Das regulatorische Umfeld für die wirtschaftlichen Aktivitäten der HHLA im und am Hamburger Hafen wird wesentlich durch das hamburgische Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) bestimmt. Ziel des HafenEG ist es, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens als internationaler Universalhafen aufrechtzuerhalten, Ladungsaufkommen zu sichern und die öffentliche Infrastruktur möglichst effizient zu nutzen. Der Hamburger Hafen wird dabei nach dem sogenannten Landlord-Modell bewirtschaftet, bei dem die Hamburg Port Authority (HPA) Eigentümerin der Hafenumflächen ist und den Bau, die Entwicklung sowie die Instandhaltung der Infrastruktur übernimmt. Die privaten Hafenerbetriebe sind hingegen für die Entwicklung und Unterhaltung der Suprastruktur (Gebäude und Anlagen) verantwortlich. Die HHLA hat die für ihre Geschäftsaktivitäten wesentlichen Hafenumflächen langfristig von der HPA gemietet. Die Mietverträge basieren größtenteils auf den allgemeinen Geschäftsbedingungen für Hafenerimmobilien (AVB-HI) der HPA.

Für die Errichtung, den Betrieb, den Ausbau und die Änderung der Umschlaganlagen ist die HHLA auf die Erteilung und den Fortbestand öffentlich-rechtlicher Genehmigungen angewiesen, insbesondere Genehmigungen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), den jeweiligen Landesbauordnungen und dem Wasserrecht sowie ggf. Planfeststellungsbeschlüsse. Die Konzerngesellschaften der HHLA sind teilweise strengen regulatorischen Anforderungen unterworfen, insbesondere Vorschriften betreffend Umschlag, Lagerung und Transport umweltgefährdender Stoffe und gefährlicher Güter sowie Vorschriften über die technische Sicherheit, zum Arbeitsschutz und zur Arbeitssicherheit sowie Regelungen zum Schutz der Umwelt.

Die Sicherheitsanforderungen in Häfen sind im Wesentlichen durch den International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code) vorgegeben, der im Bereich des Hamburger Hafens durch das Hafensicherheitsgesetz (HafenSG) umgesetzt und konkretisiert wird. Die Betreiber von Hafeneranlagen – und damit auch die HHLA – haben danach neben einer strengen Zugangskontrolle zahlreiche weitere Maßnahmen zur Gefahrenabwehr einzuhalten.

Das regulatorische Umfeld der Geschäftsaktivitäten im Segment Intermodal wird maßgeblich durch die EU-Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (RiLi 2012/34/EU) und die EU-Richtlinie über Eisenbahnsicherheit (RiLi 2016/798) sowie die jeweiligen Durchführungsverordnungen und nationalen Umsetzungsvorschriften bestimmt. Diese enthalten insbesondere Regelungen zur Zulassung als Eisenbahnunternehmen, zur Nutzung der Bahninfrastruktur und zu den hierfür zu zahlenden Entgelten, zum Bahnbetrieb und zur Sicherheit und Instandhaltung. Die maßgeblichen Regelwerke in Deutschland sind das Allgemeine Eisenbahngesetz, das die Anforderungen an den Bahnbetrieb regelt, sowie das Eisen-

bahnregulierungsgesetz, das insbesondere Regelungen zum Netzzugang und zur Trassenpreisgestaltung enthält. Ergänzend gelten weitere nationale, europäische und – insbesondere für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr – internationale Regelungen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die HHLA unterliegen einem ständigen Wandel und werden auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene fortlaufend angepasst, u.a. an den technischen Fortschritt, das gesteigerte Sicherheitsbedürfnis und Umweltbewusstsein sowie die Sicherstellung der Einhaltung von Menschenrechten entlang der Lieferketten.

Markt und Wettbewerb

Mit ihrem börsennotierten Kerngeschäft Hafenlogistik steht die HHLA im Wettbewerb mit anderen Unternehmen im europäischen Markt für Seegüterverkehr. Durch neue Standorte für Umschlagaktivitäten sowohl im Mittelmeer als auch in der Ostsee sowie eine stetige Optimierung und den Ausbau des Intermodalnetzwerks konnte die HHLA an den Wachstumsperspektiven der jeweiligen Märkte in den vergangenen Jahren partizipieren. Wesentliche zentral- und osteuropäische Länder haben in den vergangenen Jahren ihre Wettbewerbsfähigkeit gestärkt und somit Voraussetzungen für ein Wirtschaftswachstum geschaffen. Im Geschäftsjahr 2022 war die Entwicklung jedoch wesentlich von geopolitischen Konflikten, insbesondere dem Ukraine-Krieg, sowie der Entwicklung der Rohstoff- und Energiepreise beeinflusst.

[Wirtschaftliches Umfeld](#)

Segment Container

Wettbewerbsfaktoren

Neben der geografischen Lage und der Hinterlandanbindung eines Hafens wirkt sich die **see-seitige Erreichbarkeit** auf die Wettbewerbsposition eines Terminalbetreibers aus. Eine hohe Bedeutung hat das lokale Ladungsaufkommen im direkten **Einzugsbereich** des jeweiligen Hafenstandorts. Als weitere Wettbewerbsfaktoren bestimmen die **Zuverlässigkeit und die Geschwindigkeit in der Schiffsabfertigung** sowie der Umfang und die **Qualität der Dienstleistungen** die Marktposition. Zunehmende Bedeutung hat darüber hinaus die Leistungsfähigkeit der schienengebundenen Vor- und Nachlaufsysteme zwischen Hafen und Hinterland (u.a. Frequenz, Fahrplantreue, Preis) und damit das **Angebot integrierter Transportlösungen**.

Der Wettbewerb in Nordeuropa ist weiterhin sehr intensiv, wobei die Häfen zunehmend von den sich ändernden Reeder- bzw. Allianzkonstellationen und Terminalbeteiligungen beeinflusst sind. Zu unterscheiden ist hierbei zwischen den Überseeverkehren – also Seetransporten aus weiter entfernten Regionen (z.B. Asien oder Nordamerika) nach Nordeuropa – und den Zubringer- und Verteilerverkehren, sogenannten Feeder-Verkehren, die aus den großen Seehäfen der Nordrange beispielsweise in die Ostsee weiterverteilen. Die mit neuen Reeder- bzw. Allianzkonstellationen oder Terminalbeteiligungen einhergehenden Verlegungen der weniger standortgebundenen Feeder-Verkehre haben einen Effekt auf das Umschlagvolumen. Dagegen werden die Umschlagmengen der Überseeverkehre, die landseitig an das natürliche Einzugsgebiet des Hafens gebunden sind, seltener verlagert. Der Wettbewerb im weiter entfernten Hinterland, das beispielsweise per Bahntransport erreicht wird, wird zunehmend intensiver.

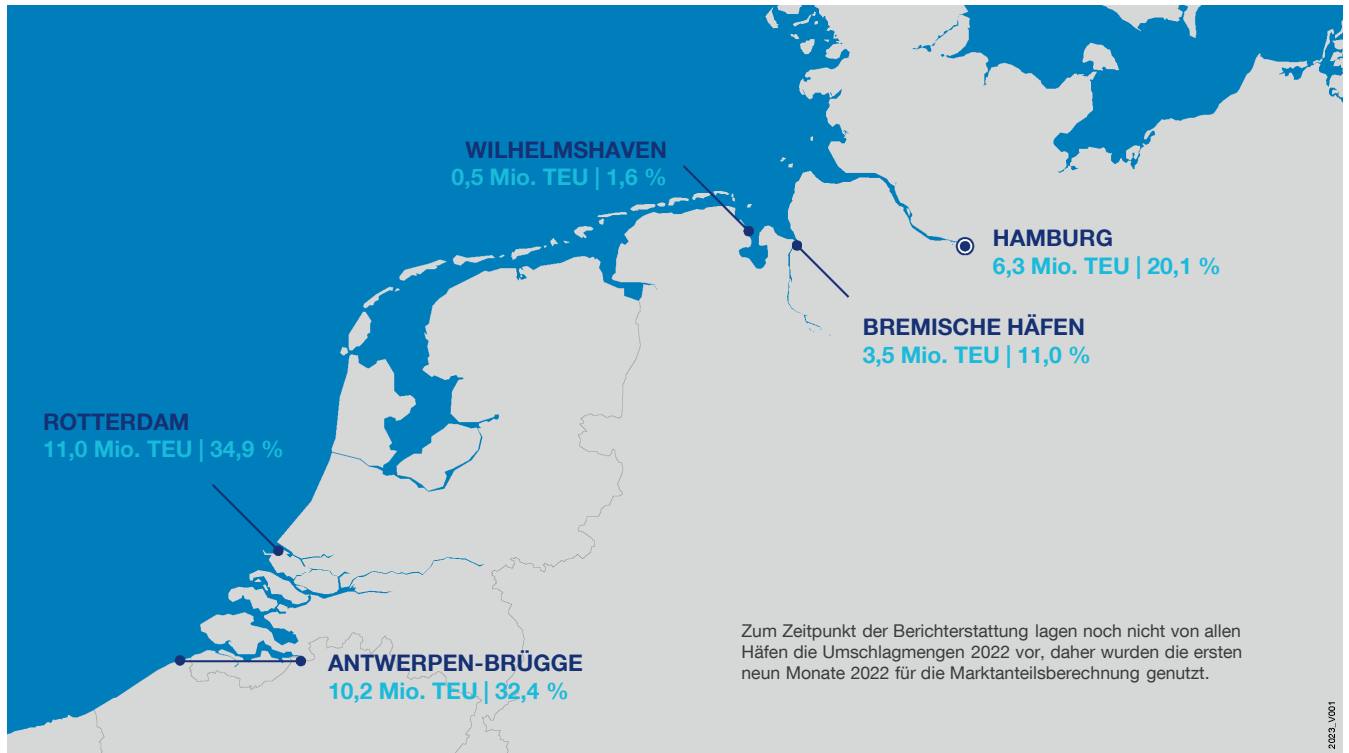
Wettbewerbsumfeld

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

der HHLA – und die Bremischen Häfen. Die Häfen Antwerpen und Zeebrügge agieren seit 2022 als gemeinsamer Hafen Antwerpen-Brügge und bilden damit den zweitgrößten Containerhafen Europas. Auch Wilhelmshaven verzeichnete im Geschäftsjahr 2022 eine Veränderung. Hapag-Lloyd hat die Anteile von APM Terminals in Höhe von 30 % am JadeWeserPort in Wilhelmshaven übernommen.

Containerumschlag in den Nordrange-Häfen

Umschlagvolumen und Marktanteile 1–9 | 2022

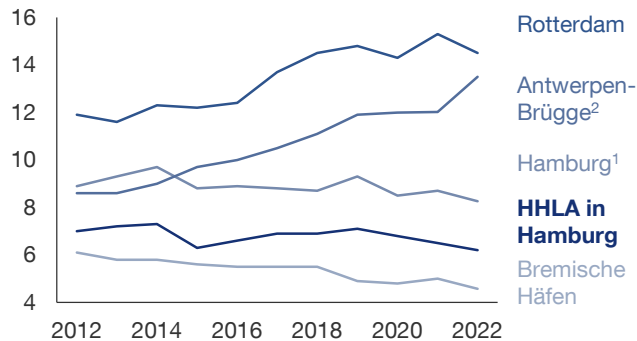


Quelle: Port Authorities / Marktanteile eigene Berechnung

Als östlichster Nordseehafen verfügt der Hamburger Hafen über besonders günstige Voraussetzungen als Verkehrsknotenpunkt für den gesamten Ostseeraum sowie für den Hinterlandtransport von und nach Mittel- und Osteuropa. Zusätzlich fördern die langjährigen Handelsbeziehungen zwischen dem Hamburger Hafen und den asiatischen Märkten die Rolle Hamburgs als bedeutende europäische Containerdrehscheibe. Mit einem Containerumschlag von 8,3 Mio. TEU rangiert Hamburg 2022 unter den weltweiten Häfen voraussichtlich auf Platz 19 und ist damit weiterhin der drittgrößte europäische Containerhafen nach Rotterdam und Antwerpen-Brügge. Im Hamburger Hafen steht die HHLA insbesondere bei den Überseediensten in direkter Konkurrenz zu Eurogate: Die HHLA betreibt drei Containerterminalen in Hamburg und Eurogate ein Containerterminal. Mit einem Umschlagvolumen von 6,2 Mio. TEU im Geschäftsjahr 2022 blieb die HHLA das größte Containerumschlagunternehmen im Hamburger Hafen und konnte den dortigen Marktanteil auf 75,2 % ausbauen (im Vorjahr: 74,5 %). Bedeutendste Fahrtgebiete waren Asien, Nordamerika sowie Skandinavien und der baltische Raum.

Containerumschlag in den Nordrange-Häfen

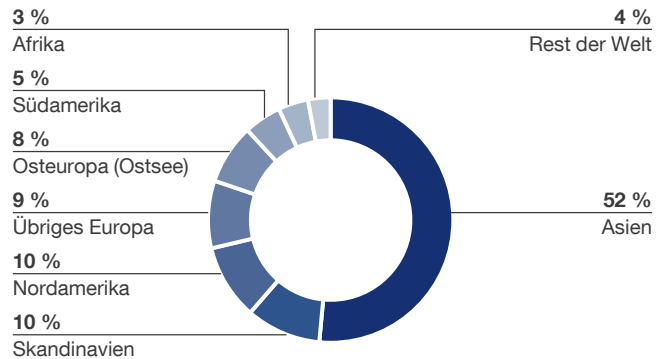
in Mio. TEU



Quelle: Port Authorities; 1 inkl. HHLA, 2 inkl. Zeebrügge seit 2022

Containerumschlag nach Fahrtgebieten

im Hamburger Hafen 2022



Quelle: Hamburg Hafen Marketing e.V.

Die **Häfen in der Ostsee** werden von vielen Zubringerverkehren (Feeder) bedient, die über die zentralen Bündelungspunkte in der Nordrange agieren. Allerdings werden Häfen wie z.B. Gdansk (Danzig) oder Göteborg ebenfalls von Überseeschiffen angelaufen. Vor allem Danzig hat – zeitweilig unterbrochen von einem schwachen Jahr 2022 – ein starkes Wachstum verzeichnet und stellt eine ernstzunehmende Konkurrenz in diesem Verbundsystem dar. Der Ausbau des Hafenstandortes wird zudem weiter fortgesetzt.

Seit 2018 betreibt die HHLA mit HHLA TK Estonia in der Nähe von Tallinn eines der wichtigsten Multifunktionsterminals Estlands. Durch das breite Angebot von Containerumschlag, die Abfertigung von RoRo-Verkehren sowie Stück- und Schüttgut ist das Terminal sehr gut aufgestellt. Um den Containerumschlag weiter zu stärken, wurden 2022 zwei größere Containerbrücken, die vorher am Container Terminal Burchardkai (CTB) im Einsatz waren, in den Hafen Muuga transportiert und dort in Betrieb genommen. Des Weiteren ist HHLA TK Estonia aktiv an dem Projekt „Amber Train“ beteiligt, um Intermodalverkehre deutlich zu stärken und einen neuen Eisenbahnkorridor zwischen Nord- und Westeuropa durch die baltischen Staaten zu schaffen.

Auch die **Adria-Region** hat sich mit Häfen wie Koper und Triest in den vergangenen Jahren dynamisch entwickelt. Mit einer Mehrheitsbeteiligung am Multifunktionsterminal „Piattaforma Logistica Trieste“ (PLT) in Triest hat sich die HHLA 2021 in einem wachstumsstarken Markt positioniert, der gute Entwicklungsmöglichkeiten bietet, um an neuen und sich verändernden Ladungsströmen zu partizipieren und diese aktiv mitzugestalten. Der Terminal verfügt über einen eigenen Bahnanschluss. Zudem verbindet die HHLA-Bahntochter METRANS den Hafen von Triest bereits mit ihrem europäischen Intermodalnetzwerk. Im vergangenen Jahr konnten zwei Containerdienste gewonnen werden, die regelmäßig Volumen nach Triest gebracht haben.

Der am **Schwarzen Meer** befindliche Container Terminal Odessa (CTO) ist als der größte Containerterminal der Ukraine von zentraler Bedeutung. Er wird seit 2001 vom HHLA-Konzern betrieben und schlug neben Containern auch Schüttgüter, Stückgut und Projektladung um. Mit dem Ausbruch des Ukraine-Krieges im Februar 2022 kam der wasserseitige Containerumschlag am CTO zum Erliegen. Lediglich die partielle Teilbeladung von Getreideschiffen im Rahmen der internationalen Abmachungen war möglich. Zusätzlich wurden alternative intermodale Logistikwege im Hinterland aufgebaut. Eine Einschätzung des Marktumfeldes ist aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage und der eingeschränkten Geschäftstätigkeit weiterhin schwierig.

Segment Intermodal

Wettbewerbsfaktoren

Neben der Dichte des angebotenen Netzwerks zählen die Abfahrtsfrequenzen, die Bündelungs- und Lagermöglichkeiten im Hinterland, die geografische Distanz zu den Zielpunkten, die Fahrplanteue und die infrastrukturellen Kapazitäten zu den maßgeblichen Wettbewerbsfaktoren für den intermodalen Transport, deren Bedeutung im Wettbewerb zwischen den Häfen zunimmt.

Wettbewerbsumfeld

Im Containertransport per Bahn konkurrieren die staatlichen Eisenbahnunternehmen mit einer Vielzahl von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateuren im Kombinierten Verkehr (KV), aber auch mit anderen Verkehrsträgern, wie dem Lkw und dem Binnen- bzw. Feeder-schiff. Im Hinblick auf die weitgehend in öffentlichem Besitz befindliche Schieneninfrastruktur überwachen die jeweiligen nationalen Behörden sowohl einen diskriminierungsfreien Zugang als auch die Höhe der Nutzungsentgelte.

Intermodalnetzwerk der HHLA

Ausgewählte Verbindungen



Wesentliche Bausteine des HHLA-Angebots sind der Betrieb eigener Inlandterminals in Mittel- und Osteuropa, eigene Containertragwagen sowie eigene Traktion (Lokomotiven). All dies ist erforderlich, um Direktzüge mit hoher Abfahrtsfrequenz und Fahrplanteue zu gewährleisten. In der Mehrheit der im Bereich des intermodalen Verkehrs der HHLA erschlossenen Regionen besetzt das Unternehmen relevante Marktpositionen. In der Zustellung bzw. Abholung von Containern per Lkw verfügt die HHLA über eine solide Marktstellung in der Metropolregion Hamburg.

Segment Logistik

Das [Segment Logistik](#) bedient unterschiedliche Marktsegmente, die zum Teil stark spezialisiert sind. Im Spezialumschlag ist die HHLA mit ihrem Multifunktionsterminal Unikai führend in Hamburg. Über Hansaport ist die HHLA an Deutschlands größtem Seehafenterminal für den Umschlag von Eisenerz und Kohle beteiligt. Mit ihrem Frucht- und Kühl-Zentrum operiert die HHLA als Anbieter von Fruchtumschlag für den nordeuropäischen Raum. Darüber hinaus zählen Beratungs- und Managementdienstleistungen für Kunden aus der internationalen Hafen- und Transportwirtschaft zum Portfolio. Neue Geschäftsaktivitäten zur Prozessautomatisierung sowie luftgestützte Logistikdienstleistungen oder digitale Serviceleistungen insbesondere für den intermodalen Bereich ergänzen das Angebot.

Segment Immobilien

Für das nicht börsennotierte [Segment Immobilien](#) stellt Hamburg mit rund 1,9 Millionen Einwohnern und seiner Bedeutung als Wirtschaftsstandort einen der größten Immobilienmärkte Deutschlands dar. Die besondere Attraktivität des Portfolios in der Hamburger Speicherstadt und am nördlichen Elbufer/Fischereihafenareal wird durch die einzigartige Bausubstanz und die Lagegunst begründet. Das unternehmensintern aufgebaute Entwicklungs- und Realisierungs-Know-how ist auf einen Ausgleich von marktorientierten Mieterbedürfnissen sowie denkmalgerechtem Umgang mit als Welterbe geschützter Bausubstanz ausgerichtet. Dabei stehen diese Objekte im Wettbewerb mit nationalen und internationalen Investoren, die hochwertige Objekte in vergleichbarer Lage vermarkten.

Geschäftspartner und Kunden

Die HHLA strebt in ihren Beziehungen gegenüber Geschäftspartnern ein von Integrität, Fairness, Verantwortung und Nachhaltigkeit geprägtes Verhältnis an. Zur Minimierung von Risiken, die zu Beginn und im Verlauf von Geschäftsbeziehungen auftreten können, nutzt die HHLA konzernweit ein Business-Partner-Screening-System. Das System ermöglicht eine wiederkehrende risikobasierte Analyse und Bewertung von Geschäftsbeziehungen und möglicher Maßnahmen zur Reduktion von Risiken. [Risiko- und Chancenmanagement](#)

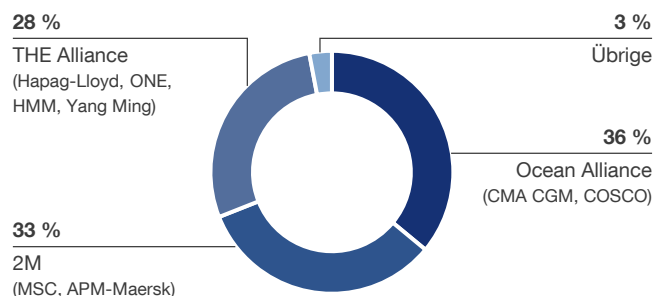
Kundenstruktur

Der Kundenstamm im **Segment Container** besteht hauptsächlich aus Reedereien und Speditionen. Die umsatzstärksten Kunden sind weltweit operierende Containerreedereien.

Neben regelmäßigen Netzwerkanpassungen war die Kundenstruktur im Segment Container in den vergangenen Jahren durch die Konsolidierungen in der Containerschifffahrt geprägt. Seit ihrer Bildung im Jahr 2017 dominieren die großen Schifffahrtlinienallianzen OCEAN Alliance, 2M und THE Alliance den Markt. Im April 2020 trat die südkoreanische Reederei HMM als viertes Vollmitglied der THE Alliance bei. Ansonsten gab es in den vergangenen Jahren keine weiteren Zusammenschlüsse oder Übernahmen unter den Top-10-Containerreedereien.

Kapazitätsanteil nach Allianzen

Fernost-Europa-Aufkommen zum 31.12.2022



Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2023

Die Reedereien der 2M-Allianz, APM-Maersk und MSC, haben im Januar 2023 bekannt gegeben, dass sie ihren Vertrag nicht verlängern werden und ihre Zusammenarbeit somit 2025 enden wird. Der Vertrag der OCEAN Alliance hat eine Laufzeit bis 2027, während die Partnerschaft der THE Alliance vertraglich noch bis 2030 besteht.

Im Berichtsjahr zählten alle Top-10-Containerreedereien zum Kundenkreis der HHLA.

Top-10-Containerreedereien nach Transportkapazität

Reederei	Allianz	Tsd. TEU
1. MSC	2M	4.601
2. APM-Maersk	2M	4.228
3. CMA CGM Group	OCEAN Alliance	3.393
4. COSCO Group (inkl. OOCL)	OCEAN Alliance	2.872
5. Hapag-Lloyd	THE Alliance	1.783
6. Evergreen Line	OCEAN Alliance	1.662
7. ONE	THE Alliance	1.529
8. HMM (Hyundai Merchant Marine)	THE Alliance	816
9. Yang Ming	THE Alliance	707
10. ZIM	-	534

Quelle: Alphaliner Monthly Monitor; Januar 2023

Im Berichtsjahr gab es weiterhin viele Neubestellungen von Containerschiffen, wenngleich die Anzahl im Vergleich zu 2021 zurückging. Die Hälfte der 2022 bestellten Schiffe wurde mit alternativen Antriebsarten bestellt. Im Jahr zuvor galt dies noch für deutlich weniger Schiffe. Die Bestellungen verteilen sich über alle Größenklassen. Jedoch wird 2023 insbesondere die Stückzahl für das Größensegment über 18.000-TEU-Kapazität, das überwiegend auf dem für Hamburg wichtigen Fahrtgebiet Fernost – Nordeuropa eingesetzt wird, deutlich steigen: Für 2023 werden 32 neue Schiffe erwartet, für 2024 und 2025 stehen weitere 21 Schiffe dieser Größenklasse in den Bestellbüchern der Werften.

Die HHLA-Containerterminals sind auf ein breites und hochwertiges Servicespektrum ausgelegt und arbeiten in der Schiffsabfertigung mit Reedereien prinzipiell neutral zusammen („Multi-User-Prinzip“). Die HHLA hat an zwei Terminals Minderheitsbeteiligungen von Reedern. Die Reederei Hapag-Lloyd hält mit einer Minderheitsbeteiligung von 25,1 % Anteile am HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA). Eine weitere Reederbeteiligung gibt es am HHLA-Multifunktionsterminal Unikai, das dem Segment Logistik zugeordnet ist. Dort ist die Grimaldi-Gruppe mit 49 % beteiligt.

Im Rahmen einer geplanten Partnerschaft zwischen der HHLA und der Reederei China Ocean Shipping Company (COSCO) strebt COSCO SHIPPING Ports Limited (CSPL), Mitglied der COSCO-Shipping-Gruppe, eine Minderheitsbeteiligung am HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) an. Damit würde der CTT zu einem „Preferred Hub“ für COSCO SHIPPING Lines in Europa werden. Nachdem sich HHLA und COSCO im Rahmen einer üblichen Investitionsprüfung mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz über die inhaltliche Ausgestaltung der Beteiligungsrechte von COSCO verständigt haben, streben die Parteien nun eine zeitnahe Finalisierung der Transaktion an.

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

Auch im **Segment Intermodal** sind Reedereien und Spediteure die Hauptkunden. Als einer der führenden Anbieter von intermodalen Transporten agiert die HHLA-Bahntochter METRANS neutral im Markt für Kombinierte Verkehre, der durch eine etablierte Anzahl von staatlichen und privaten Anbietern gekennzeichnet ist.

Die Dienstleistungen im **Segment Logistik** richten sich an eine Vielzahl von Kundengruppen: von Stahlunternehmen und Kraftwerken (im Bereich Massengutumschlag) bis hin zu internationalen Betreibern von Häfen und anderen Logistikzentren (im Bereich Hafenberatung).

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

Vertriebsaktivitäten

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

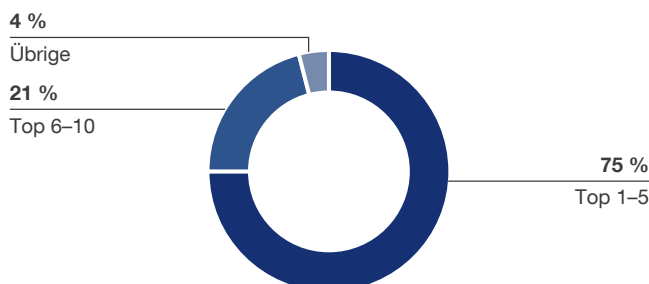
Die Vertriebsaktivitäten im **Segment Container** sind als Key-Account-Management organisiert. Der Anteil der fünf wichtigsten Kunden der HHLA-Containerterminals in Hamburg am Umsatz veränderte sich im Geschäftsjahr 2022 unwesentlich auf 75,1 % (im Vorjahr: 75,3 %). Der Umsatzanteil der zehn wichtigsten Kunden an den Hamburger Terminals stieg leicht auf nunmehr 96,1 % (im Vorjahr: 95,7 %). Mit der überwiegenden Mehrheit ihrer wichtigsten Kunden unterhält die HHLA bereits seit weit mehr als 20 Jahren Geschäftsbeziehungen. Mit den Reederkunden schließt das Unternehmen mehrjährige Rahmenverträge ab, in denen sowohl das Leistungsspektrum als auch die Entgelte fixiert werden. Der Umfang der Nutzung des Serviceangebots ist dabei nicht fixiert, daher kann bei der Inanspruchnahme spezifischer Leistungen der HHLA nicht von einem Auftragsbestand im klassischen Sinne gesprochen werden.

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

Im **Segment Immobilien** bietet der Vertrieb potenziellen Kunden und Mietern ein breites Dienstleistungsspektrum für die beiden zentralen Quartiere Hamburger Speicherstadt und nördliches Elbufer/Fischereihafenareal wie auch für die Logistikimmobilien im Hamburger Hafen.

Umsatzverteilung nach Kunden

an den Containerterminals am Hauptstandort Hamburg 2022



Beschaffung und Lieferantenmanagement

Aufgabe und strategische Zielsetzung

Der HHLA-Konzerneinkauf unterstützt die Konzernstrategie durch ein professionelles Management der Beschaffungsaktivitäten. Der Einkauf ist als **strategischer Partner im Konzern** etabliert und erfüllt durch frühzeitige Einbindung bei Beschaffungsvorhaben eine wertschöpfende Funktion und Expertenrolle. Er ist zentral in der Management-Holding in Hamburg organisiert und übernimmt die Beschaffung für den Großteil der inländischen Mehrheitsbeteiligungen. Darüber hinaus unterstützt und berät er die Konzerngesellschaften im Rahmen eines ganzheitlichen Warengruppen-, Lieferanten- und Vertragsmanagements, so dass die Anforderungen der internen Kunden an Service und Leistung bestmöglich erfüllt werden.

In enger Zusammenarbeit mit Betrieb und Technik werden zukunftsfähige Lösungen für den Konzern entwickelt. Die HHLA setzt dabei auf strategische und partnerschaftliche Kooperationen mit ausgewählten Geschäftspartnern. Ziel ist eine konsolidierte Lieferantenbasis, die sich durch höchste Wertschöpfung, beste Qualität und optimale Lebenszykluskosten auszeichnet. Neben den wirtschaftlichen Aspekten wird großer Wert auf eine nachhaltige Beschaffung gelegt, die mit der gewissenhaften Auswahl der Lieferanten startet. So weisen die Lieferanten in einem Qualifizierungsprozess mittels einer Selbstauskunft nach, dass sie die Qualitätsstandards der HHLA in den Bereichen Nachhaltigkeit, Compliance, Beschaffung und Arbeitsschutz erfüllen.

Warengruppen und Volumen

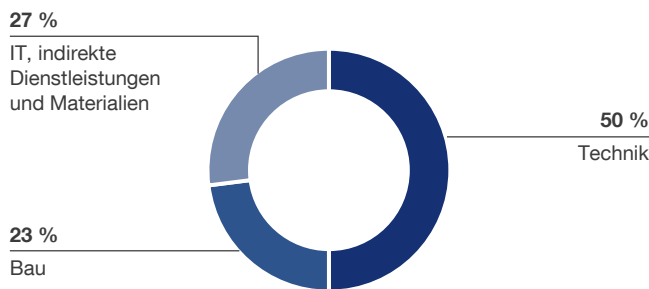
Das Portfolio umfasst ein breites Spektrum, das in drei Hauptwarengruppen eingeteilt wird. Dies sind die Bereiche technischer Einkauf, Baueinkauf sowie Informationstechnologie (IT) & indirekter Einkauf.

Der **technische Einkauf** befasst sich mit der Beschaffung von Hafenumschlagsgeräten und Energieerzeugnissen und deckt sowohl die Materialbeschaffung als auch die Beschaffung von Dienstleistungen zur Instandsetzung und Instandhaltung der Anlagen und technischen Komponenten ab. Der Fachbereich **Bau** ist verantwortlich für die Warengruppen Hoch-, Tief- und Gleisbau sowie Facility-Management. Zu diesen Bereichen gehören neben den Projektsteuerungsleistungen auch die Planungs- und Ingenieurleistungen sowie Wartungs- und Instandhaltungsleistungen. Die wesentlichen Themen des Fachbereichs **IT & indirekter Einkauf** sind im Bereich Informationstechnologie Dienstleistungen sowie Software-, Hardware- und Telekommunikationsprodukte. Mit dem indirekten Bereich werden u.a. Beratungs-, Marketing- und Personaldienstleistungen oder Büromaterialien und Arbeitsschutzmaterial abgedeckt.

Im Jahr 2022 verteilte sich das verantwortete **Beschaffungsvolumen** des HHLA-Konzerns in Höhe von rund 376 Mio. € (im Vorjahr: 232 Mio. €) auf die genannten Gruppen. Aufgrund eines hohen Anteils an Investitionsprojekten lag das Volumen deutlich über den Vorjahren.

Beschaffungsvolumen

im HHLA-Konzern 2022



Auswahl von Lieferanten und Dienstleistern

Bei der Auswahl der Partner wird neben wirtschaftlicher Stabilität, Qualität, Zuverlässigkeit und Innovationskraft ein Schwerpunkt auf die Themen Nachhaltigkeit und Compliance gelegt. So verpflichtet die HHLA Zulieferer und Dienstleister zur Einhaltung des geltenden **Lieferantenkodex**, der auf der Internetseite der HHLA verfügbar ist. Er umfasst die Themen Menschenrechte, Arbeits- und Gesundheitsschutz, Umweltschutz und Nachhaltigkeit sowie das Verhalten im Geschäftsumfeld. Im Jahr 2022 wurden so 79,4 % des Beschaffungsvolumens bei Lieferanten platziert, die sich zur Einhaltung der Regelungen verpflichtet haben.

Insgesamt verteilte sich im Berichtszeitraum das Beschaffungsvolumen auf **1.965 aktive Lieferanten**. Rund 34 % des beauftragten Volumens wurde bei Lieferanten platziert, die direkt aus Hamburg stammen. Rund 69 % des Beschaffungsvolumens verteilen sich auf Geschäftspartner in Deutschland. Grundsätzlich ist die Lieferantenstruktur stark abhängig vom Bedarf. Als Folge von hochwertigen Investitionsbeschaffungen im Rahmen des Transformationsprozesses hat sich die Lieferantenstruktur 2022 deutlich zugunsten außereuropäischer Lieferanten und Dienstleistern verlagert.

Auch die **Berücksichtigung nachhaltiger Standards** findet zunehmend Eingang in die Anforderungen der Tochtergesellschaften und Fachabteilungen. So ist in der Firmenwagenrichtlinie mittelfristig das Ziel eines emissionsfreien Fuhrparks verankert oder werden umweltfreundliche Antriebstechnologien beim Hafen-Equipment zur Optimierung des CO₂-Ausstoßes erprobt.

[Innovation](#)

Die Bedeutung des Themas Nachhaltigkeit spiegelt sich ebenfalls in der Gesetzgebung wider. In Vorarbeit auf das 2023 in Kraft tretende **Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz** definierte die HHLA in einem Projekt ein Konzept mit weitergehenden Maßnahmen, um die Anforderungen des Gesetzes zu erfüllen. Neben den Bereichen Nachhaltigkeit und Einkauf ist der Bereich Compliance federführend eingebunden. Auf der Basis verschiedener Faktoren wird künftig turnusmäßig eine Risikoanalyse durchgeführt, um Lieferantenrisiken zu identifizieren und so Maßnahmen zur Senkung und Vermeidung der Risiken zu treffen. Die Ergebnisse werden 2023 im Konzern umgesetzt.

Ein bereits bestehender Baustein im Rahmen des Lieferanten- und Risikomanagements ist ein **Business-Partner-Screening**, mit dessen Hilfe unter anderem regelmäßig Einträge verschiedener Sanktionslisten geprüft werden, bzw. die Verpflichtung der Lieferanten zur Einhaltung des Mindestlohngesetzes (MiLoG). Die Erfüllung dieser Kriterien wird durch ein **IT-basiertes Lieferantenmanagement** nachgehalten. Dies ermöglicht auch eine kontinuierliche Überprüfung des Erfüllungsgrads und der Lieferantenbasis.

Operative und strategische Schwerpunkte

Auch das Jahr 2022 war geprägt von den Folgen politischer Krisen und den Auswirkungen der Pandemie, die sich in volatilen Preisen, Kapazitätsengpässen und disruptiven Lieferketten zeigten. Entsprechend lag der operative Fokus im Berichtszeitraum beschaffungsseitig auf der Sicherung des Bedarfs und der Konditionen. So wurde durch präventives Risikomanagement und engen Austausch mit den Fachabteilungen bei Bedarf frühzeitig auf Alternativlieferanten zurückgegriffen bzw. diese aufgebaut, Lagerbestände für kritische Materialien abgesichert oder Konditionen langfristig vereinbart, wie z.B. für die Stromversorgung.

Im Berichtszeitraum konnte außerdem die Integration der internationalen Beteiligungen im Bereich Beschaffung ausgebaut werden. Der Einkauf unterstützte bei Großprojekten mit Prozess-Know-how sowie beim Auf- bzw. Ausbau der lokalen Einkaufsabteilungen und übernahm die

funktionale Führung des strategischen Einkaufs. Durch diese crossfunktionale Arbeitsweise können Prozessstandards der HHLA zum Beispiel im Bereich Sourcing und Lieferantenmanagement effizient und effektiv realisiert werden.

Aus strategischer Perspektive bleiben für den Einkauf die Themen Lieferanten- und Risikomanagement bestimmend. Vor dem Hintergrund des 2023 in Kraft tretenden Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes wird es unerlässlich sein, für die Top-Warengruppen und Lieferanten die Prozesse konsequent zu vereinheitlichen und zu strukturieren. Ebenso bleibt die zunehmende Zentralisierung der Beschaffungsaktivitäten und damit die Abbildung der Konzernstandards im Rahmen der gesetzlichen Anforderungen im Fokus des Bereichs. Eine weitere Herausforderung besteht in der systematischen Weiterentwicklung der digitalen Prozesse, um den Aufwand für wiederkehrende Aktivitäten zu optimieren. Der Grundstein für diesen Transformationsprozess wurde mit der Einführung eines neuen Katalogsystems gelegt, das seit 2021 in Betrieb ist. Das System optimiert auf der einen Seite die Prozesse der Bedarfsträger und steigert auf der anderen Seite die Automatisierungsquote. So wurden im Berichtszeitraum 61,2 % aller Einkaufsprozesse vollautomatisiert abgewickelt (im Vorjahr: 56,5 %). Dies trägt zur Straffung der Prozesse bei und sichert die Einhaltung der Prozessstandards.

Innovation

Sich verändernde Erwartungen von Kunden, Mitarbeitenden und anderen Interessengruppen machen es erforderlich, dass auch Unternehmen mit etablierten Geschäftsmodellen ihr Handeln fortlaufend überprüfen, weiterentwickeln und verbessern. Um in dem dynamischen und mitunter hoch-volatilen Logistiksektor auch langfristig erfolgreich zu agieren, verfolgt die HHLA das Ziel, durch die kontinuierliche Verbesserung und Weiterentwicklung von Strukturen und Prozessen den unterschiedlichen Bedürfnissen von Kunden und Mitarbeitenden bestmöglich zu entsprechen.

Die HHLA betreibt dafür Forschung und Entwicklung im engeren Sinne in nur sehr geringem Umfang. Gleichwohl ist sie stets bestrebt, innovative Logistiklösungen in Eigeninitiative zu entwickeln oder am Markt erfolgreich erprobte Produktinnovationen bzw. anwendungsorientierte Technologien zeitnah zu integrieren. Im Mittelpunkt steht dabei die kontinuierliche Beobachtung von Märkten und Technologien, um vielversprechende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen. Durch enge Kooperationen mit technischen Hochschulen, Instituten sowie Industriepartnern und Bundesbehörden, aber auch Start-up-Unternehmen werden (Verbund-)Projekte in Arbeitskreisen geplant, gesteuert und weiterentwickelt.

Die strategische Zielsetzung der HHLA besteht u.a. darin, das Kerngeschäft „fit für die Welt von morgen“ zu machen sowie „neue Wachstumsfelder“ entlang der Logistikkette zu erschließen. Dabei fokussiert sich das Unternehmen insbesondere auf die Möglichkeiten, die sich aus der Automatisierung und Digitalisierung von Logistikprozessen ergeben.

Fit für die Welt von morgen

In ihrer Unternehmensstrategie hat sich die HHLA zu einem Transformationsprozess bekannt, der die Zukunftsfähigkeit und Gestaltungskraft des Unternehmens nachhaltig stärken soll. Zur Umsetzung hat die HHLA 2021 ein auf mindestens fünf Jahre ausgelegtes, umfassendes Programm zur Effizienzsteigerung für die Hamburger Containerterminals gestartet. Mittels des Effizienzprogramms soll es mittelfristig noch besser gelingen, die Volumenführerschaft und eine optimierte Auslastung bestehender Strukturen im Hamburger Hafen herzustellen sowie die eigene Preisposition durch Kostensynergien zu verbessern. Die Steigerung der Effizienz und Leistungs-

fähigkeit soll mittelfristig zu einer Stärkung der Markt- und Wettbewerbsposition führen und langfristig Standort und Beschäftigung sichern. Operative Effizienz zählt zu den wesentlichen Kundenanforderungen und bildet die Grundlage für Kundenzufriedenheit und -bindung. Sie trägt daher maßgeblich zum nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens bei.

Der Fokus liegt auf der Zentralisierung und Digitalisierung von Planungs-, Administrations- und Führungsaufgaben, der umfangreichen Anlagenautomatisierung sowie der stringent KPI-(Key Performance Indicators)-basierten Steuerung von End-to-End-optimierten Leistungserstellungsprozessen.

Anpassung der Organisationsstruktur

Eine neue Organisationsstruktur soll zukünftig eine stringenterere End-to-End-prozessoptimierende Führung und Steuerung des Umschlagbetriebs in Hamburg ermöglichen. Die weitgehende terminalübergreifende Standardisierung von Prozessen, Anlagen und Systemen bei gleichzeitiger Neugestaltung der Führungsrollen und Erhöhung der Mitarbeiterqualifikationen schafft die Grundlage für eine schneller lernende und sich permanent weiterentwickelnde Organisation.

Die terminalübergreifende Mitarbeitereinsatzplanung an den Hamburger Terminals bildet perspektivisch die Grundlage, um der zunehmend geforderten Flexibilität und Planungssicherheit bei der Abfertigung größer werdender Schiffe nachkommen zu können. Neue Schichtmodelle sollen durch ein modernes Workforce-Management-System digital operationalisiert werden.

Automatisierung der Anlagen

Die Automatisierung von Anlagen und Prozessschritten senkt nicht nur die Umschlagkosten, sondern erhöht sowohl die Prozesszuverlässigkeit als auch die Arbeitssicherheit. Exemplarisch sind hier Automatisierungsvorhaben wie die Einführung von AGVs (Automated Guided Vehicles) am Container Terminal Burchardkai (CTB) zum horizontalen Transport von Containern und das Automatic Truck Handling zur effizienteren Abfertigung von Lkws zu nennen.

Durch die Umstellung auf das neue Lagerkransystem wird nicht nur die Flächeneffizienz deutlich erhöht, sondern auch die Produktivität des Containerterminals verbessert. Zudem sind die elektrifizierten Lagerkräne eine weitere Investition in die nachhaltige Zukunft der HHLA, da CO₂-Emissionen durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien verringert werden. Das Projekt wird gefördert mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).

Ausbau der Digitalisierung zur Prozessoptimierung

Die Digitalisierungsmaßnahmen der HHLA zielen darauf ab, prozessrelevante Informationen und Steuerungsgrößen auf übergreifend genutzten digitalen Plattformen zu bündeln und verfügbar zu machen, um die Prozessgeschwindigkeit und Leistungsfähigkeit zu erhöhen und so einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit zu leisten. Darüber hinaus dienen die Digitalisierungsinitiativen der Schaffung und Vereinfachung von Schnittstellen zu den Kunden des Unternehmens und ermöglichen die Optimierung der Abfertigungsqualität.

Digitalisierungsmaßnahmen werden partizipativ identifiziert und umgesetzt und sind auf die Wertschöpfung des Konzerns ausgerichtet. Die Kernbereiche der Digitalisierungsoportunitäten werden regelmäßig analysiert und der mögliche Wertbeitrag quantifiziert. Hieraus ergibt sich die Priorisierung für die geplante Umsetzung der Maßnahmen.

Neue Wachstumsfelder erschließen

Die im Jahr 2021 gegründete Innovationseinheit HHLA Next verbindet die Expertise des Konzerns mit der Agilität eines Start-ups, um innovative, digitale Ideen zu fördern und den Transport der Zukunft aktiv mitzugestalten. Der Schwerpunkt der Aktivitäten liegt auf der Generierung neuer Wachstumsfelder und dabei insbesondere auf den Bereichen der digitalen End-to-End-Logistikprozesse, autonomen Lösungen, der nachhaltigen Logistik, des automatisierten Umschlags sowie intelligenter und nachhaltiger Lagerlösungen.

Die Geschäftsmodelle und Produkte werden dabei sowohl aus der HHLA selbst heraus als auch in Kooperation mit Partnern oder in Form von Beteiligungen an Unternehmen aus dem maritimen Logistik-Ökosystem entwickelt. Zu den innovativen Produkten und Geschäftsmodellen, die auf diese Weise bereits entwickelt und als eigenständige Unternehmen ausgegründet wurden, zählen unter anderem HHLA Sky und modility.

HHLA Sky

HHLA Sky hat ein skalierbares End-to-End-Drohnen-System entwickelt, das den sicheren Betrieb von Drohnen außerhalb der Sichtweite (BVLOS) erlaubt. Diese Industriedrohnen sind extrem robust, sehr leicht und mit verfügbarer Sicherheitstechnik ausgerüstet. Die Lösung kann vom Kunden in eigene Geschäftsprozesse integriert oder von HHLA Sky als Service betrieben werden. Darüber hinaus hat HHLA Sky eine Software und begleitende Informationssysteme entwickelt. Die Software von HHLA Sky kann zur lizenzierten Nutzung erworben werden. Der Leitstand wird u.a. für Drohnenflüge zur Inspektion der Containerkräne auf den Terminals der HHLA operativ genutzt.

HHLA Sky hat 2022 ihre Kompetenzen im Forschungsprojekt UDVeO (Urbaner Drohnenverkehr effizient organisiert) eingebracht. Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2020 bis 2022 unter der Konsortialführerschaft der Helmut-Schmidt-Universität in Hamburg gefördert. Ziel des Projektes war es, die Grundlagen für ein Drohnenmanagementsystem für den effizienten und sicheren Verkehr zu entwickeln.

modility

modility ist ein online-basiertes Buchungs- und Vermittlungsportal für intermodale Transporte in Europa – aktuell mit Fokus auf den Verkehrsträgern Straße und Schiene. Das Portal bietet Operateuren die Möglichkeit, ihre Transportkapazitäten auf einem virtuellen Marktplatz für Kombinierten Verkehr (KV) zu vermarkten, und ermöglicht Spediteuren eine einfache und schnelle Suche sowie eine direkte Buchung von Transporten. modility möchte so zum zentralen Zugangspunkt im Kombinierten Verkehr werden und den Umstieg auf klimafreundlichere KV-Transporte erleichtern.

Die technische Weiterentwicklung wird seit November 2022 im Rahmen des Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert. Die Mittel sollen der Entwicklung und Integration neuer Funktionen sowie der Erschließung von weiteren Nutzergruppen auf Angebots- und Nachfrageseite dienen.

Weitere Entwicklungs- und Förderprojekte

Darüber hinaus beteiligt sich die HHLA in verschiedenen Förderprojekten an der Entwicklung innovativer Technologien und Logistiklösungen. Neben effizienteren Logistikketten und einer optimierten Vernetzung von Produktion und Logistik haben die Innovationen und neuen Hafentechnologien auch klimaneutrale Logistiklösungen zum Ziel.

Projektübersicht: Segment Container

Projekt	Projektziel	Partner	Förderung	Projektlaufzeit
ABC-Inspekt	Entwicklung eines selbstlernenden, automatischen Bilderkennungs-systems auf Grundlage eines KI-Ansatzes für die Inspektion von Containerbrücken	Technische Universität Braunschweig	IHATEC ¹	12/2019 – 09/2022
Cookie	Containerdienstleistungen optimiert durch Künstliche Intelligenz: Optimierung der Abläufe zur Schadensidentifikation und -bewertung im Leercontainerdepot mit Hilfe von Künstlicher Intelligenz und 3D-Digital-Container-Twins durch die Entwicklung lernfähiger Algorithmen für Bilderkennungsverfahren	Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen	IHATEC ¹	11/2019 – 07/2022
FRESH	Flexibilitätsmanagement und Regelenergiebereitstellung von Schwerlastfahrzeugen im Hafen: Optimierung der Ladezeiten einer elektrisch betriebenen Nutzfahrzeugflotte durch bessere Prognose und Berücksichtigung von Wartezeiten		Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)	bis 03/2022
HITS-Moni	Hafenunternehmensspezifische Risikoanalyse, Konzeption von Methoden und Regeln zur Erkennung und Abwehr von Cyberangriffen auf IT-Systeme sowie Umsetzung der Ergebnisse in einem Demonstrator	Universität Hamburg (FB Informatik) & DAKOSY	IHATEC ¹	03/2019 – 02/2022
Initiative für Künstliche Intelligenz (KI)	Erhöhung der Lagerproduktivität auf Basis einer KI-basierten Vorhersage zur Containerabholzeit und des ausgehenden Verkehrsträgers			
Pin-Handling-mR (mobile Robotik)	Entwicklung eines automatisierten Pin-Handlings für Containertragwagen mit Hilfe einer mobilen Robotik		IHATEC ¹	10/2022 – 03/2025
PortSkill 4.0	Analyse und Erforschung der für die Hafearbeit zukünftig notwendigen Kompetenzen und Qualifikationen zur Entwicklung innovativer Lernkonzepte und -umgebungen sowie neue Aus- und Weiterbildungsangebote		IHATEC ¹	12/2021 – 11/2025

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

Projektübersicht: Segment Intermodal

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

Projektübersicht: Segment Logistik

Projekt	Projektziel	Partner	Förderung	Projektlaufzeit
Rymax-One Quantum Optimizer	Bereitstellung von Anwendungsfällen aus dem Bereich Logistik, um perspektivisch High-Performance-Computing-Umgebung einzubinden und interessierten Anwendern über einen Cloud-Zugang zu einem HPC-Quantencomputer Hybridbetrieb verfügbar zu machen	Universität Hamburg & Fraunhofer ITWM		12/2021 – 11/2026
UniPort 4.0	Digitalisierung im Bereich der Universalhäfen für den Umgang mit verschiedenen Stück- und Massengütern	Brunsbüttel Ports GmbH	IHATEC ¹	04/2019 – 01/2022

Projektübersicht: Holding & Immobilien

Projekt	Projektziel	Partner	Förderung	Projektlaufzeit
Klimaneutralität in denkmalgeschützten Gebäuden	Forschungsprojekt zur Erzeugung, Speicherung und Nutzung der für den Immobilienbetrieb notwendigen Energie	Universität Stuttgart, HafenCity Universität Hamburg (BIM-Lab), Universität Aachen	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)	10/2021 – 12/2024
TransHyDE Teilprojekte „Mukran“ auf Rügen und „Helgoland“	Entwicklung eines Ansatzes für die Erzeugung, den Transport und die Nutzung von Wasserstoff; Testung der Möglichkeiten für den Transport von Wasserstoff in Hochdruckbehältern sowie über das Trägermedium LOHC (Liquid Organic Hydrogen Carriers)	240 Partner aus Wissenschaft und Industrie	Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)	

Strategie und Steuerung

Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie

Die HHLA ist ein führender europäischer Hafen- und Logistikkonzern, dessen Aktivitäten über den Hamburger Hafen hinaus in viele Teile Zentral- und Osteuropas reichen. Die HHLA entwickelt mit ihren Kunden logistische und digitale Knotenpunkte entlang der Transportströme der Zukunft. Nachhaltiges Wirtschaften ist fest im Geschäftsmodell der HHLA verankert, sie verknüpft Hafenterminals mit Hinterlandnetzwerken zu klimaschonenden Logistikketten. Durch die Verknüpfung werden signifikante Transportvolumen ökologisch vorteilhaft bewegt und gleichzeitig ein ökonomischer Mehrwert für die HHLA erzielt. Ihren Anspruch, ökologische, soziale und wirtschaftliche Verantwortung in Einklang zu bringen, unterstreicht die HHLA mit der Umsetzung ihrer Nachhaltigkeitsstrategie unter dem Leitmotiv „**Balanced Logistics**“. Damit schafft die HHLA die Voraussetzungen für eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes.

Transformationsprozess

Das Marktumfeld der HHLA verändert sich mit einer beschleunigten Dynamik. Die HHLA will diesen Wandel entschlossen, aufmerksam, schnell und erfolgreich nutzen. Hierzu stärkt die HHLA ihre

- **Aufmerksamkeit**, um relevante Entwicklungen wahrzunehmen, diese zu interpretieren und daraus wertsteigernde Initiativen abzuleiten,
- **Flexibilität** mit dem Ziel und Vorteil der hohen Handlungs- und Wandlungsfähigkeit,
- **Effizienz und Vernetzung**, um im Wettbewerb an der Spitze zu stehen und Mehrwerte zu realisieren und
- Suche nach und **Integration von Innovationen**.

Die HHLA stellt mit **Gestaltungskraft** die Entwicklung zusätzlicher Werte in den Mittelpunkt. So sollen die Kundenbindung und das Kundenportfolio weiter ausgebaut werden. Ihre **Zukunftsfähigkeit** gestaltet die HHLA entlang wesentlicher Meilensteine. Um diese Ziele zu erreichen, wurden vier Initiativen identifiziert:



Fit für die Welt von morgen

Das Kerngeschäft wird gestärkt, um nachhaltig und profitabel in die Welt von morgen gehen zu können. Hierbei wird ein Zukunftsprogramm umgesetzt. Ziel des Programms ist die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, der Qualität und der Profitabilität.



Investitionen und Finanzen

Investitionen und Betriebsergebnisse werden weiter auf nachhaltiges und profitables Wachstum ausgerichtet. Die HHLA verfolgt bei ihren strategischen Investitionen einen wertorientierten Ansatz. Wichtigste Investitionskriterien sind die Wachstumsperspektiven und die zu erwartende Kapitalrendite bei Investitionsprojekten.



Neue Wachstumfelder erschließen

Die HHLA erschließt Wachstumspotenziale entlang der Transportströme der Zukunft, entlang der logistischen Wertkette sowie in neuen, digitalen Geschäftsmodellen.



Organisation und Kultur

Die Unternehmensorganisation und -kultur werden auf die Welt von morgen ausgerichtet. Dabei wird der Kunde noch stärker als bisher in den Mittelpunkt des Handelns gestellt.

Marktposition

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

Im **Segment Container** verfolgt die HHLA das Ziel, sich zu einem effizienten, hoch automatisierten und leistungsstarken Hafendienstleister mit starken Hinterlandanbindungen und modernen, digitalen Kundenlösungen zu entwickeln. Grundlage hierfür ist eine konsequente Ausrichtung von Design und Betrieb der HHLA-Containerterminals an der höchstmöglichen Flächenproduktivität und Mitarbeitereffizienz sowie eine kontinuierliche Steigerung der Qualitätsstandards durch den Einsatz innovativer Technologien und Prozesse. Dabei werden die Terminals als effiziente Schnittstellen innerhalb einer nachhaltigen und emissionsfreien Transportkette entwickelt.

Im **Segment Intermodal** strebt die HHLA Qualitäts- und Effizienzführerschaft an und möchte von einer Spitzenposition aus von den Transportströmen der Zukunft profitieren. Die METRANS soll eine relevante Rolle entlang der Knotenpunkte und Verbindungslinien des Logistiknetzwerkes in Europa und darüber hinaus einnehmen. Durch eine effiziente Vernetzung des Segments Intermodal mit den sonstigen Aktivitäten der HHLA-Gruppe wird den Kunden der HHLA ein optimal abgestimmtes Leistungsspektrum angeboten. Das Leistungsspektrum zeichnet sich durch den effizienten Intermodaltransport von den Seehafenterminals der HHLA bis hin zum Umschlag im europäischen Hinterland sowie umgekehrt aus. Zusätzlich bietet die HHLA ihren Kunden kontinentale Transporte zwischen europäischen Destinationen. Durch den weiteren Ausbau des europäischen Netzwerks, die Gewinnung von Marktanteilen und das Angebot klimafreundlicher Services in Europa verfolgt die HHLA das Ziel, sowohl den Leistungsumfang als auch die Reichweite für ihre Kunden zu vergrößern. Neben der Steigerung von Leistungsumfang und Reichweite setzt die HHLA insbesondere auf eine stärkere Wertschöpfungstiefe.

Mit ihrem **Segment Logistik** bündelt die HHLA eine breite Palette von hafennahen Dienstleistungen wie Massengut-, Fahrzeug- sowie Fruchtlogistik. Diese Geschäftsfelder bilden das Fundament für die zukünftige Entwicklung des Segments. Zudem vermarktet die HHLA ihr Know-how bei der Infrastruktur- und Projektentwicklung weltweit.

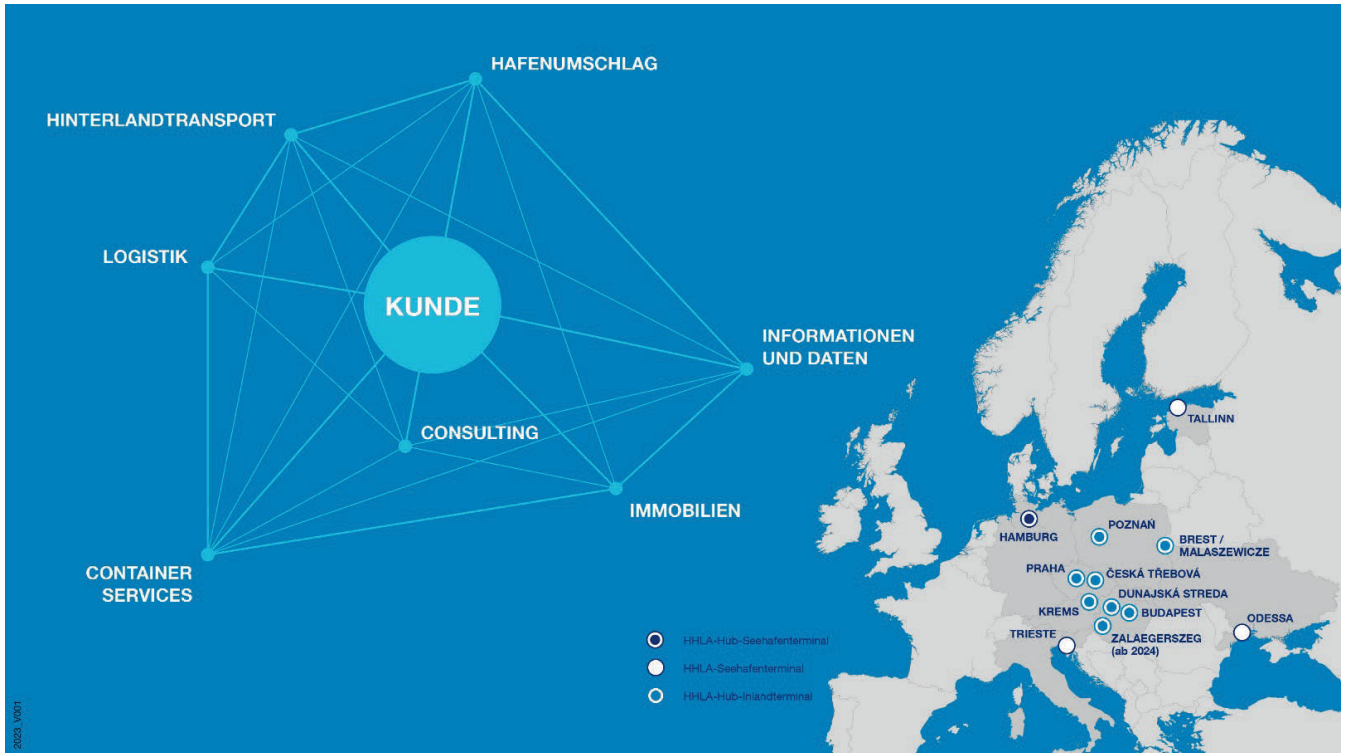
Darüber hinaus werden neue, innovative Geschäftsaktivitäten entlang der materiellen und digitalen logistischen Wertschöpfung im Segment Logistik verfolgt und gefördert. Als Antwort auf die rasanten Entwicklungen im globalen Transport- und Logistiksektor wurde im Jahr 2021 die HHLA Next GmbH gegründet, die als zentrale Innovationseinheit der HHLA dient und die innovative und nachhaltige Geschäftsaktivitäten bündelt. [Innovation](#)

Über rein organisches Wachstum hinaus prüft die HHLA stets die Möglichkeit von weiteren Zukäufen, um neue Wachstumsfelder entlang der logistischen Wertkette zu erschließen. Das Interesse der HHLA orientiert sich an den Verbundvorteilen des bestehenden Netzwerks und damit an Anknüpfungspunkten zur Erschließung weiterer Wachstumspotenziale entlang der Transportströme der Zukunft.

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

Das HHLA-Servicenetzwerk

Die HHLA verbindet ihre Kunden mit den maritimen und kontinentalen Transportströmen



Nachhaltigkeit als integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie

Neben der Weiterentwicklung des Kerngeschäfts und der Erschließung neuer Wachstumsfelder sind **Nachhaltigkeit und Klimaschutz** integraler Bestandteil des Geschäftsmodells der HHLA.

Verantwortungsvolle Unternehmensführung bildet die Grundlage für die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie. Diese ist in neun Handlungsfelder unterteilt, die Schwerpunkte liegen neben klimafreundlichen Logistikketten auf Flächenschonung sowie auf Klimaschutz und Energieeffizienz: Die HHLA hat sich zum **Ziel** gesetzt, ihre absoluten CO₂-Emissionen bis 2030 zu halbieren und bis 2040 klimaneutral zu wirtschaften. Als Basisjahr dient das Jahr 2018.

Im September 2015 verabschiedeten die Vereinten Nationen die Agenda 2030. Es wurden 17 Ziele für die nachhaltige Entwicklung der Welt formuliert, bei denen die wirtschaftliche Entwicklung unter Berücksichtigung sozialer Gerechtigkeit und der ökologischen Bedingungen der Erde gestaltet wird. Im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategie unterstützt die HHLA alle Ziele, von denen insbesondere hochwertige Bildung (SDG 4), bezahlbare und saubere Energie (SDG 7), menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum (SDG 8), Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9) sowie Maßnahmen zum Klimaschutz (SDG 13) den gesellschaftlichen Aktivitäten der HHLA entsprechen.

Nachhaltigkeitsstrategie „Balanced Logistics“

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

Governance: Der nachhaltige Erfolg eines Unternehmens setzt verantwortungsbewusstes und rechtlich einwandfreies Verhalten voraus. Compliance, Datenschutz, Achtung der Menschenrechte sowie die Bekämpfung von Korruption und Bestechung werden als fundamentale Voraussetzung für eine nachhaltige Unternehmensführung angesehen. [Geschäftsethik und Integrität](#)

Steuerung und Wertmanagement

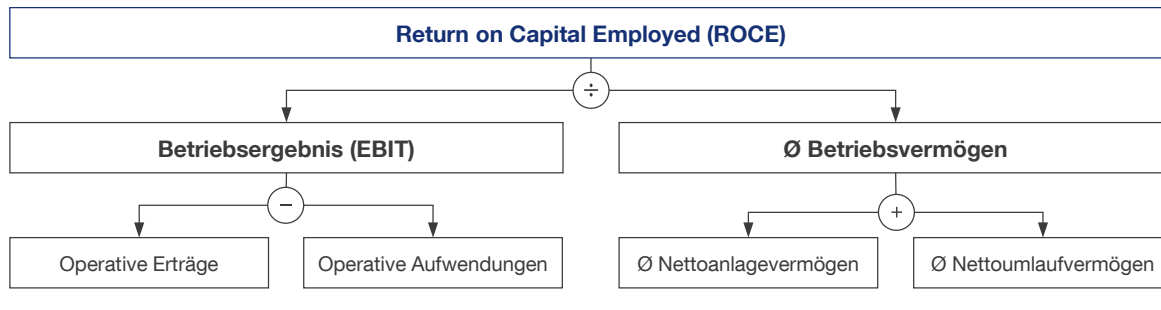
Zu den maßgeblichen finanziellen Zielen der HHLA zählt eine langfristige und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Zur Planung, Steuerung und Kontrolle ihrer Geschäftsaktivitäten arbeitet die HHLA mit einem konzernweiten Wertmanagementsystem. Im Geschäftsjahr 2022 wurden an diesem System keine Änderungen vorgenommen.

Finanzielle Steuerungsgrößen

Die zentralen operativen Steuerungsgrößen im HHLA-Konzern sind das Betriebsergebnis (EBIT) sowie das durchschnittliche Betriebsvermögen (eingesetztes Kapital). Für die unterjährige und kurzfristige Steuerung sind sowohl das EBIT als auch die Investitionen als wesentliche Treiber des durchschnittlichen Betriebsvermögens maßgeblich. Für die langfristige wertorientierte Steuerung wird die Gesamtkapitalverzinsung (ROCE) ermittelt, die zugleich die Grundlage für den jährlichen Wertbeitrag bildet. Im HHLA-Konzern wird der ROCE als Quotient aus dem EBIT und dem eingesetzten durchschnittlichen Betriebsvermögen berechnet.

Wertmanagement

ROCE – Bestimmungsgrößen und Einflussfaktoren



Geschäftsaktivitäten gelten grundsätzlich als wertschaffend, wenn die Gesamtkapitalverzinsung die Kapitalkosten übertrifft und ein positiver Wertbeitrag erzielt wird. Dabei entsprechen die Kapitalkosten dem gewichteten Durchschnitt von Eigen- und Fremdkapitalkosten. Im Geschäftsjahr 2022 verwendete die HHLA für die Ermittlung der Wertsteigerung auf Konzernebene wie im Vorjahr einen gewichteten Kapitalkostensatz vor Steuern von 8,5 %. Diese Mindestverzinsung reflektiert den mittel- und langfristigen Verzinsungsanspruch des Vorstands, der sich aus einem ausgewogenen Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapital ergibt. Kurzfristige Schwankungen der Zinssätze an den Kapitalmärkten, die die Aussagefähigkeit des Wertmanagementsystems verzerren könnten, werden auf diese Weise vermieden.

Unter weiterhin erschwerten wirtschaftlichen Bedingungen verzeichnete der HHLA-Konzern im Geschäftsjahr 2022 gegenüber dem Vorjahr einen moderaten EBIT-Rückgang um 3,4 % auf 220,4 Mio. € (im Vorjahr: 228,2 Mio. €). [Ertragslage](#)

Das durchschnittliche Betriebsvermögen stieg um 5,0 % auf 2.271,1 Mio. € (im Vorjahr: 2.162,3 Mio. €). [Vermögens- und Finanzlage](#)

Im Vergleich zum Vorjahr ging die Rendite auf das eingesetzte Kapital geringfügig um 0,9 Prozentpunkte auf 9,7 % zurück (im Vorjahr: 10,6 %). Die festgesetzte Mindestkapitalverzinsung von 8,5 % wurde um 1,2 Prozentpunkte übertroffen. Der positive Wertbeitrag betrug im Geschäftsjahr 2022 27,4 Mio. € (im Vorjahr: 44,4 Mio. €).

Wertbeitrag

in Mio. €	2022	2021	Veränderung
Operative Erträge	1.634,2	1.524,6	7,2 %
Operative Aufwendungen	- 1.413,8	- 1.296,4	9,1 %
EBIT	220,4	228,2	- 3,4 %
Ø Nettoanlagevermögen	2.149,7	2.054,6	4,6 %
Ø Nettoumlaufvermögen	121,4	107,7	12,7 %
Ø Betriebsvermögen	2.271,1	2.162,3	5,0 %
ROCE in %	9,7	10,6	- 0,9 PP
Kapitalkosten vor Steuern ¹ in %	8,5	8,5	0,0 PP
Kapitalkosten vor Steuern	193,0	183,8	5,0 %
Wertbeitrag in %	1,2	2,1	- 0,9 PP
Wertbeitrag	27,4	44,4	- 38,4 %

1 Abweichend 5,0 % für den Teilkonzern Immobilien

Nichtfinanzielle Steuerungsgrößen

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

Weitere nichtfinanzielle Kennzahlen wie die Anzahl der Beschäftigten, der schienengebundenen Containertransportmenge und absolute CO₂-Emissionen werden auf monatlicher Basis bzw. jährlich im internen Managementinformationssystem erfasst und ausgewertet. Die nachhaltigen Leistungsindikatoren sind aus der HHLA-Unternehmens- und -Nachhaltigkeitsstrategie abgeleitet.

Nachhaltige Leistungsindikatoren

Handlungsfeld	Kennzahl	Ziel	Maßnahme
Klimafreundliche Logistikketten	Containertransport (in TEU) Bei der klimafreundlichen Gestaltung der Logistikketten spielt der Hinterlandtransport eine zentrale Rolle. Die Steigerung der transportierten Mengen leistet dazu einen wesentlichen Beitrag.	Steigerung der schienengebundenen Transportmenge auf 2 Mio. TEU bis 2030	Ausbau der Intermodalaktivitäten
Klimaschutz und Energieeffizienz	Absolute CO₂-Emissionen Um die CO ₂ -Emissionen zu senken, setzt die HHLA bereits seit Jahren auf Elektrifizierung und die Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien. Energieeffiziente Prozesse und Technologien sind dabei fester Bestandteil der Maßnahmen.	Emissionen	Emissionen
Arbeitswelt	Beschäftigte (Kopfzahl)	Sicherung der konzernweiten Beschäftigtenzahl	Ausbau und gezielte Erschließung von Wachstumsmöglichkeiten im Intermodalgeschäft, Erschließung von Wachstumspotenzialen in neuen digitalen Geschäftsmodellen

Wirtschaftsbericht

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2022	2021
Welt	3,4	6,2
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	2,7	5,4
USA	2,0	5,9
Aufstrebende Volkswirtschaften	3,9	6,7
China	3,0	8,4
Russland	- 2,2	4,7
Euroraum	3,5	5,3
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	0,7	6,9
Deutschland	1,9	2,6
Welthandel	5,4	10,4

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF); Januar 2023

Die Weltwirtschaft schwächte sich im Laufe des Jahres unter dem Einfluss des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine, hoher Energiepreise, einer restriktiveren Geldpolitik und eines Wiederauflebens der Coronavirus-Pandemie in China ab. Zusätzlich belasteten verschiedene Sonderfaktoren und große Unsicherheiten die Konjunktur. Dennoch verstärkte sich die Weltproduktion im dritten Quartal 2022 nach einem schwachen ersten Halbjahr vorübergehend. Wesentliche Impulse kamen dabei von nachlassenden Lieferengpässen, einer starken Nachfrage und der fortschreitenden Normalisierung der von der Pandemie besonders betroffenen Wirtschaftsbereiche. Zudem entfielen im dritten Quartal dämpfende Einflüsse wie ein temporär kräftiger Lagerabbau in den Vereinigten Staaten. Die wirtschaftliche Entwicklung war in einigen fortgeschrittenen und wichtigen aufstrebenden Volkswirtschaften überraschend stark. Zum Jahresende dürfte sich dieser Aufschwung jedoch in den meisten – wenn auch nicht in allen – großen Volkswirtschaften merklich verringert haben. Nach Schätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) betrug das Wachstum der **Weltwirtschaft** für das Gesamtjahr 2022 insgesamt 3,4 %.

In den **fortgeschrittenen Volkswirtschaften** hat sich die Konjunktur in der Grundtendenz abgeschwächt. Die gesamtwirtschaftliche Leistung stieg im Gesamtjahr 2022 um 2,7 %. Die großen Notenbanken haben auf den starken Anstieg der Inflation recht spät, dann aber mit einer historisch sehr steilen Anhebung der Leitzinsen reagiert. Die **US-amerikanische Wirtschaft** zeigte sich – angetrieben von Verbraucherausgaben und einer niedrigen Arbeitslosenquote – überraschend kräftig und expandierte um 2,0 %. Auch in **Europa** war die Wirtschaft widerstandsfähiger als erwartet und hat die negativen Auswirkungen des Ukraine-Krieges gut verkraftet. Diese Widerstandsfähigkeit resultiert zum Teil aus der staatlichen Unterstützung in Höhe von etwa 1,2 % des Bruttoinlandsprodukts (BIP) der Europäischen Union für die von der Energiekrise betroffenen Haushalte und Unternehmen sowie den Nachholeffekten der wieder anlaufenden Volkswirtschaften. Außerdem hat eine Entspannung bei den Preisen vor allem für Gas der Region geholfen. Der IWF geht davon aus, dass das BIP des Euroraums 2022 um 3,5 % zunehmen wird.

Auch die **aufstrebenden Volkswirtschaften** konnten sich trotz schwieriger Bedingungen insgesamt gut behaupten. Nach Einschätzung des IWF lag das Wirtschaftswachstum 2022 bei 3,9 %. Gleichwohl hat die Pandemie den konjunkturellen Abschwung von **China** verschärft. Die Null-COVID-Politik Pekings, begleitet von umfangreichen pandemiebedingten Lockdowns, hat die gesamtwirtschaftlichen Aktivitäten verlangsamt. Nach mehreren großen COVID-19-Ausbrüchen haben die Behörden anfänglich mit Lockerungen und im Dezember schließlich mit der Abkehr von der Null-COVID-Strategie reagiert. Nach Einschätzung des IWF expandierte die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt 2022 um 3,0 %.

Nach dem Einmarsch **Russlands** in die Ukraine hat der Westen mehrere Sanktionspakete verabschiedet. Zudem ziehen sich immer mehr westliche Unternehmen freiwillig aus dem Land zurück, legen ihre Werke dort still oder liefern nicht mehr nach Russland. Das russische BIP schrumpfte nach Ansicht des IWF 2022 um 2,2 %. In der **Ukraine** ist die Wirtschaft durch den russischen Angriffskrieg nach Einschätzung des IWF aus Oktober 2022 um mehr als ein Drittel eingebrochen (- 35,0 %). Vor allem die Energieinfrastruktur ist Ziel der russischen Angriffe. Die **estnische Volkswirtschaft** ist 2022 nach Ansichten der Experten um 1,0 % expandiert (IWF, Oktober 2022).

Die **deutsche Wirtschaft** ist trotz Inflation, Ukraine-Krieg und anhaltender Lieferprobleme im vergangenen Jahr gewachsen, wobei Impulse vor allem von Corona-Nachholeffekten ausgingen. Auch der Außenhandel nahm ungeachtet starker Preisanstiege im Jahr 2022 zu. Trotz abflauerender konjunktureller Dynamik zum Jahresende dehnte sich die deutsche Wirtschaftsleistung im Gesamtjahr 2022 um 1,9 % aus.

Branchenumfeld

Entwicklung des Containerumschlags nach Fahrtgebieten

in %	2022	2021
Welt	- 0,5	7,1
Asien insgesamt	0,2	6,0
China	1,3	6,5
Europa insgesamt	- 2,8	5,3
Nordwesteuropa	- 3,6	7,2
Skandinavien und baltischer Raum	- 13,7	3,9
Westliches Mittelmeer	0,2	6,9
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	0,1	1,2

Quelle: Drewry Maritime Research; Dezember 2022

Nach einer schwachen Entwicklung in der ersten Jahreshälfte hat sich der **weltweite Containerumschlag** im dritten Quartal 2022 etwas belebt. Nach jüngsten Schätzungen von Drewry waren die Umschlagmengen im vierten Quartal jedoch wieder deutlich rückläufig. Für das Gesamtjahr 2022 rechnet das Marktforschungsinstitut mit einem leichten Umschlagrückgang von 0,5 %. Durch die stark nachlassende Nachfrage entspannte sich die Engpasssituation in den Häfen, die durch gestörte Lieferketten, außerplanmäßige Schiffsanläufe, steigende Verweildauern der Container und Engpässe in der landseitigen Transportkette entstanden war.

Der Rückgang der Umschlagaktivitäten zum Jahresende schlug sich nach Einschätzung von Drewry in fast allen Fahrtgebieten nieder, wenngleich in unterschiedlicher Ausprägung. In der weltweit umschlagstärksten Region **Asien** wurde, so die Einschätzung, trotz der nachlassenden Wachstumsdynamik im vierten Quartal ein leichtes Plus von 0,2 % für das Gesamtjahr

2022 erreicht. In China stieg das Aufkommen in den Containerhäfen – gebremst durch umfangreiche pandemiebedingte Lockdowns in wichtigen Produktions- und Exportzentren – im Jahr 2022 nach jüngsten Schätzungen um 1,3 %.

Am stärksten ist der Umschlagrückgang in **Europa** spürbar. Nach Einschätzung von Drewry sank das Containeraufkommen im Jahr 2022 in den europäischen Häfen insgesamt um 2,8 %, wobei insbesondere die Häfen in Skandinavien und dem Baltikum von einem starken Mengeneinbruch von 13,7 % betroffen waren.

Containerumschlag in den führenden Häfen Nordeuropas

in Mio. TEU	2022	2021	Veränderung
Rotterdam	14,5	15,3	- 5,5 %
Antwerpen-Brügge	13,5	14,2	- 5,2 %
Hamburg	8,3	8,7	- 5,1 %
Bremische Häfen	4,6	5,0	- 8,9 %

Quelle: Port Authorities

Die Entwicklung in den großen Containerhäfen der Nordrange sowie den größten Häfen der Ostsee verlief uneinheitlich. Im Hamburger Hafen lag das Umschlagaufkommen im Berichtszeitraum mit 8,3 Mio. TEU um 5,1 % unter dem Vorjahr (im Vorjahr: 8,7 Mio. TEU). Hamburg konnte damit seinen dritten Platz im Ranking der europäischen Containerhäfen behaupten. Im größten Containerhafen Europas, in Rotterdam, wurden 2022 14,5 Mio. TEU und damit 5,5 % weniger Container als im Vorjahr umgeschlagen. Der Containerumschlag im fusionierten Hafen Antwerpen-Brügge sank im vergangenen Jahr um 5,2 % auf 13,5 Mio. TEU. In den Bremischen Häfen brach der Containerverkehr mit einem Umschlagrückgang von 8,9 % regelrecht ein. Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven meldete hingegen für die ersten drei Quartale 2022 ein kräftiges Umschlagplus von 7,0 % auf 519 Tsd. TEU gegenüber dem Vergleichszeitraum 2021.

Der polnische Hafen Gdansk verzeichnete mit einem Minus von 2,2 % gegenüber dem Vorjahr eine leicht rückläufige Umschlagmenge von 2,1 Mio. TEU. In den russischen Ostseehäfen brach der Containerumschlag infolge des russischen Angriffskrieges und der damit verbundenen Sanktionen um 54 % ein. Dies führte wiederum zu geringeren Transshipment-Mengen in den Häfen Nordeuropas.

Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

in %	2022	2021
Transportaufkommen	- 0,4	1,3
Straßenverkehr	- 0,4	0,8
Eisenbahnverkehr	0,0	5,6
Kombinierter Verkehr	0,7	6,4
Transportleistung	- 0,1	4,5
Straßenverkehr	- 0,2	3,8
Eisenbahnverkehr	0,4	8,4
Kombinierter Verkehr	1,3	8,6

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr (Bundesministerium für Digitales und Verkehr); Oktober 2022

Die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr in Auftrag gegebene Studie für den Güter- und Personenverkehr wurde zuletzt auf Basis der Daten vom Oktober 2022 veröffentlicht, vorbehaltlich der Auswirkungen des russischen Angriffskrieges auf die gesamtwirtschaftliche

Entwicklung Deutschlands. Die Erhebung weist aus, dass sich 2022 für den **gesamtmöglichen Güterverkehr** in Deutschland eine spürbare rückläufige Entwicklung abzeichnet. Das Transportaufkommen soll gegenüber dem Vorjahresniveau um 0,4 % zurückgehen, die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – mit einem Rückgang um 0,1 % nahezu stagnieren. Die nachlassende Nachfrage betrifft alle Verkehrsträger. Im **Straßenverkehr** werden 0,4 % weniger Güter als im Vorjahr transportiert. Die Transportleistung soll mit einem Minus von 0,2 % im Vorjahresvergleich nicht ganz so stark ausfallen. Das Transportaufkommen im **Eisenbahnverkehr** wird nach einem kräftigen Zuwachs im Vorjahr stagnieren. Die Transportleistung wird noch leicht um 0,4 % zunehmen. Für den **Kombinierten Verkehr** wird ebenfalls eine deutlich nachlassende Wachstumsdynamik erwartet. Das Aufkommen wird um 0,7 % und die Leistung um 1,3 % höher als im Vorjahr ausfallen.

Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf

Der HHLA-Konzern hat sich im Geschäftsjahr 2022 trotz vielfacher negativer Einflussfaktoren wie dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine, hoher Energiepreise, einer restriktiveren Geldpolitik und eines Wiederauflebens der Coronavirus-Pandemie in China erfolgreich entwickelt. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 stellte sich die wirtschaftliche und finanzielle Lage der HHLA stabil dar. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich um 6,3 Prozentpunkte auf 31,5 % (im Vorjahr: 25,2 %). Der dynamische Verschuldungsgrad veränderte sich von 3,6 auf 3,4. Zum Bilanzstichtag bestand kein weiterer Refinanzierungsbedarf.

Darüber hinaus waren im Berichtszeitraum 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.

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2022	2021	Veränderung
Umsatzerlöse	1.578,4	1.465,4	7,7 %
EBITDA	396,3	406,7	- 2,6 %
EBITDA-Marge in %	25,1	27,8	- 2,7 PP
EBIT	220,4	228,2	- 3,4 %
EBIT-Marge in %	14,0	15,6	- 1,6 PP
Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	92,7	112,3	- 17,5 %
Equity-Beteiligungsergebnis	4,9	4,4	11,6 %
ROCE in %	9,7	10,6	- 0,9 PP

Die im Geschäftsbericht 2021 gegebene Prognose für das Jahr 2022 wurde mit Veröffentlichung der Halbjahresergebnisse bereits für den Containerumschlag gesenkt und für die Umsatzerlöse sowie das EBIT im Teilkonzern Immobilien angehoben. Mit Veröffentlichung der Quartalsmitteilung Januar bis September 2022 wurde die Prognose nochmals für den Containerumschlag sowie erstmals in diesem Geschäftsjahr für den Containertransport gesenkt. Außerdem wurden die Erwartungen für die Umsatzentwicklung für den Teilkonzern Hafenlogistik sowie den Konzern angehoben. Auch das Investitionsvolumen wurde aufgrund von Verzögerungen von geplanten Anlagenzugängen von vormals 300 bis 350 Mio. € im Konzern auf 210 bis 260 Mio. € reduziert. Damit einhergehend wurden die Investitionen für den Teilkonzern Hafenlogistik auf 180 bis 230 Mio. € abgesenkt (vormals: 270 bis 320 Mio. €). Während die Investitionen auf Konzernebene zum Jahresende nur leicht unter der zuletzt gegebenen Prognose blieben, bestätigten bzw. übertrafen alle anderen Kennzahlen diese.

Soll-Ist-Vergleich

in Mio. €	Ist 31.12.2022	Ist 31.12.2021	Prognose 14.11.2022	Prognose 10.08.2022	Prognose 24.03.2022
Containerumschlag in Tsd. TEU	6.396	6.943	deutlicher Rückgang	Vorjahresniveau	moderater Anstieg
Containertransport in Tsd. TEU	1.694	1.690	geringfügiger Anstieg	moderater Anstieg	moderater Anstieg
Konzernumsatzerlöse	1.578,4	1.465,4	deutlicher Anstieg	moderater Anstieg	moderater Anstieg
davon Teilkonzern Hafenlogistik	1.542,3	1.435,8	deutlicher Anstieg	moderater Anstieg	moderater Anstieg
davon Teilkonzern Immobilien	44,1	38,1	deutlicher Anstieg	deutlicher Anstieg	moderater Anstieg
Konzern-EBIT	220,4	228,2	von 175 bis 210 Mio. €	von 175 bis 210 Mio. €	von 175 bis 210 Mio. €
davon Teilkonzern Hafenlogistik	201,6	212,6	von 160 bis 195 Mio. €	von 160 bis 195 Mio. €	von 160 bis 195 Mio. €
davon Teilkonzern Immobilien	18,4	15,3	deutlicher Anstieg	deutlicher Anstieg	moderater Anstieg
Investitionen (Konzern)	203,1	231,6	von 210 bis 260 Mio. €	von 300 bis 350 Mio. €	von 300 bis 350 Mio. €
davon Teilkonzern Hafenlogistik	180,4	207,4	von 180 bis 230 Mio. €	von 270 bis 320 Mio. €	von 270 bis 320 Mio. €

Hinweise zur Berichterstattung

Mit Erwerbszeitpunkt vom 4. Januar 2022 wurde die Erstkonsolidierung von je 100 % der Anteile an den Gesellschaften CL EUROPORT s.r.o. mit Sitz in Plzen/Tschechien und CL EUROPORT Sp. z o.o. mit Sitz in Malaszewicze/Polen vorgenommen. Die Gesellschaften wurden zum 31. März 2022 in den Konsolidierungskreis der HHLA als vollkonsolidierte Gesellschaften aufgenommen.

Mit dem Beginn der Invasion durch russische Truppen am 24. Februar 2022 haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der konjunkturelle Verlauf in der Ukraine verschlechtert. Die weiteren zukünftigen Auswirkungen auf die weltwirtschaftliche Entwicklung können auch zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend bewertet werden, so dass Effekte möglich sind, die die zukünftige Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage des HHLA-Konzerns negativ beeinflussen.

Die Entwicklung der langfristigen Zinsen führte zu einer Erhöhung des für die Ermittlung der Pensionsverpflichtungen relevanten Zinssatzes. Die Pensionsrückstellungen reduzierten sich entsprechend, das Eigenkapital erhöhte sich durch die zinssatzinduzierte Reduzierung der versicherungsmathematischen Effekte.

Der Inanspruchnahme von Umschlag- und Transportleistungen gehen aufgrund der branchenüblich hohen Anforderungen an die Flexibilität in der Regel keine mehrmonatigen Bestellungen oder Garantien voraus. Daher stellen Auftragsbestand und Auftragsentwicklung entgegen ihrer Bedeutung für andere Branchen keine Berichtsgrößen dar.

Der Konzernabschluss 2022 wurde nach den in der Europäischen Union anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee (IFRIC) erstellt. Der Konzernlagebericht wurde unter Berücksichtigung der Anforderungen des Deutschen Rechnungslegungs Standards Nr. 20 (DRS 20) aufgestellt.

Ertragslage

Im Jahr 2022 war die Entwicklung der **Leistungsdaten** der HHLA durch den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine und das Wiederaufleben der COVID-19-Pandemie in China belastet. Beim Containerumschlag vollzog sich ein deutlicher Rückgang um 7,9 % gegenüber dem

Vorjahr auf 6.396 Tsd. TEU (im Vorjahr: 6.943 Tsd. TEU). Bei den drei Hamburger Terminals betrug der Rückgang 4,1 %. Dies hing vor allem mit dem Fahrtgebiet Fernost sowie dem Einbruch der russlandgebundenen Mengen seit Kriegsbeginn zusammen. Bei den internationalen Terminals war aufgrund der kriegsbedingten Einstellung des seeseitigen Umschlags am Terminal in Odessa ein starker Rückgang zu verzeichnen. Das Transportvolumen erhöhte sich geringfügig um 0,2 % auf 1.694 Tsd. TEU gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 1.690 Tsd. TEU). Der Anstieg resultierte ausschließlich aus den Schienentransporten. Die Straßentransporte verzeichneten im Vergleich zum Vorjahr einen deutlichen Rückgang.

Trotz der beschriebenen Entwicklung der Leistungsdaten stiegen die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns im Berichtszeitraum um 7,7 % auf 1.578,4 Mio. € (im Vorjahr: 1.465,4 Mio. €). Ursächlich hierfür waren der temporäre starke Anstieg der Lagergelderlöse an den Containerterminals in Hamburg, Tallinn und Triest als Folge der gestörten Lieferketten sowie temporäre Preisschläge im Bahntransport, die zur anteiligen Kompensation der stark gestiegenen Energiepreise erforderlich waren. Eine mit dem HHLA-Konzern nahezu übereinstimmende Entwicklung zeigte sich im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik, der mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik einen Umsatzanstieg um 7,4 % auf 1.542,3 Mio. € (im Vorjahr: 1.435,8 Mio. €) verzeichnete. Im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien gab es einen Anstieg der Umsatzerlöse um 15,9 % auf 44,1 Mio. € (im Vorjahr: 38,1 Mio. €). Der Teilkonzern Immobilien trug damit 2,3 % zum Konzernumsatz bei.

Die **Bestandsveränderungen** betragen im aktuellen Jahr 3,3 Mio. € (im Vorjahr: 3,1 Mio. €). Die **aktivierten Eigenleistungen** erhöhten sich auf 6,1 Mio. € (im Vorjahr: 4,2 Mio. €).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** gingen um 10,7 % auf 46,4 Mio. € (im Vorjahr: 51,9 Mio. €) zurück.

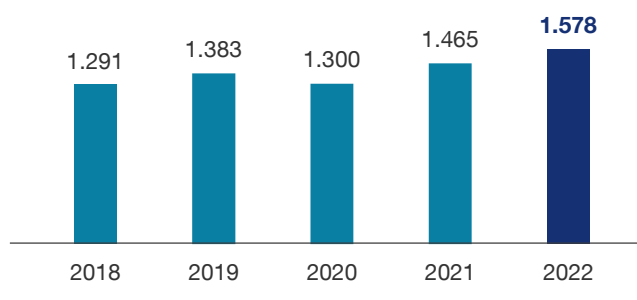
Bei den **operativen Aufwendungen** war eine deutliche Erhöhung um 9,1 % auf 1.413,8 Mio. € (im Vorjahr: 1.296,4 Mio. €) zu verzeichnen. Während der Materialaufwand und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stark anstiegen, verzeichnete der Personalaufwand einen leichten Anstieg. Die Abschreibungen gingen hingegen leicht zurück.

Der **Materialaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 19,7 % auf 484,6 Mio. € (im Vorjahr: 404,8 Mio. €). Der starke Anstieg der Materialaufwandsquote auf 30,7 % (im Vorjahr: 27,6 %) hing mit den hohen Energiepreisen sowie starken operativen Beeinträchtigungen durch anhaltende Störungen in den Lieferketten bei den Bahnverkehren zusammen.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich um 2,9 % auf 570,5 Mio. € (im Vorjahr: 554,4 Mio. €). Neben den Tariferhöhungen wirkten sich insbesondere die Geschäftsausweitung bei den Bahn-

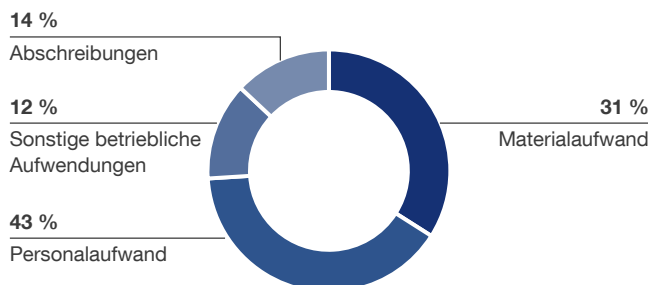
Umsatzerlöse

in Mio. €



Aufwandsstruktur

Operative Aufwendungen 2022: 1.414 Mio. €



verkehren sowie die hohe Lagerlast an den Containerterminals aus. Die Personalaufwandsquote verringerte sich auf 36,1 % (im Vorjahr: 37,8 %). Während im Vorjahr noch Zuführungen zur Restrukturierungsrückstellung enthalten waren, reduzierte im Betrachtungszeitraum eine vor allem zinssatzinduzierte Teilauflösung die Restrukturierungsrückstellungen. Zudem wirkte sich die gestörte Lieferkette an den Containerterminals stärker in den Lagergelderlösen als im lagerlastbedingt zusätzlichen Personalaufwand aus.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stiegen im Berichtsjahr um 15,2 % auf 182,8 Mio. € (im Vorjahr: 158,7 Mio. €) an. Ursächlich waren unter anderem erhöhte Instandhaltungsaufwendungen sowie erhöhter Leasingaufwand in den Bahnverkehren. Das Verhältnis zum erwirtschafteten Umsatz beträgt 11,6 % (im Vorjahr: 10,8 %).

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen ging **das Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** um 2,6 % auf 396,3 Mio. € (im Vorjahr: 406,7 Mio. €) zurück. Die EBITDA-Marge verringerte sich auf 25,1 % (im Vorjahr: 27,8 %).

Beim **Abschreibungsaufwand** gab es mit 175,9 Mio. € einen leichten Rückgang um 1,5 % gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 178,5 Mio. €).

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** reduzierte sich im laufenden Jahr um 3,4 % auf 220,4 Mio. € (im Vorjahr: 228,2 Mio. €). Die wesentlichen Einflussfaktoren dafür sind operative Beeinträchtigungen und eine im Vorjahr rückwirkend gewährte höhere Trassenpreisförderung jeweils in den Bahnverkehren, ein starker Anstieg der Energiekosten sowie Verluste im Zusammenhang mit den neuen Logistikaktivitäten. Die EBIT-Marge ging mit 14,0 % (im Vorjahr: 15,6 %) gegenüber dem Vorjahr stark zurück. Der Teilkonzern Hafenlogistik verzeichnete einen EBIT-Rückgang um 5,2 % auf 201,6 Mio. € (im Vorjahr: 212,6 Mio. €). Er erwirtschaftete damit im Berichtsjahr 91,5 % (im Vorjahr: 93,2 %) des operativen Konzernergebnisses. Im Teilkonzern Immobilien wurde hingegen ein EBIT-Anstieg um 20,9 % auf 18,4 Mio. € (im Vorjahr: 15,3 Mio. €) erzielt. Hier wurden 8,5 % (im Vorjahr: 6,8 %) des operativen Konzernergebnisses erwirtschaftet.

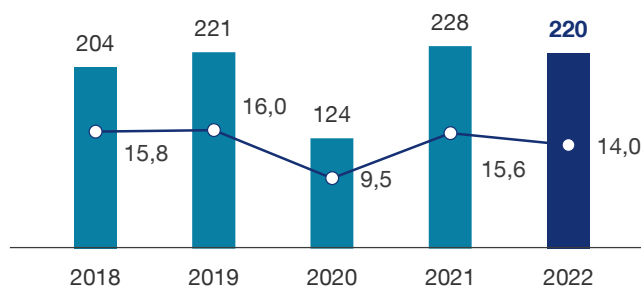
Der Nettoaufwand aus dem **Finanzergebnis** reduzierte sich um 10,3 Mio. € bzw. 28,3 % auf 26,2 Mio. € (im Vorjahr: 36,6 Mio. €). Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus dem im Vorjahr erfassten Aufwand aus der Neubewertung einer Ausgleichsverbindlichkeit für die Ergebnisabführung eines Tochterunternehmens mit Minderheitsgesellschafter in Höhe von 10,1 Mio. €.

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns lag mit 31,5 % oberhalb des Vorjahres (im Vorjahr: 30,6 %).

Der **Konzernjahresüberschuss** nach Anteilen anderer Gesellschafter reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 17,5 % auf 92,7 Mio. € (im Vorjahr: 112,3 Mio. €). Der nicht beherrschende Anteil betrug im Geschäftsjahr 2022 40,4 Mio. € (im Vorjahr: 20,6 Mio. €). Wirtschaftlich wurden im Vorjahr dieser Position die im Finanzergebnis genannten Ergebnisse aus der Neubewertung der Ausgleichsverpflichtung gegenüber einem nicht beherrschenden Gesellschafter zugerechnet. Das **Ergebnis je Aktie** reduzierte sich um 17,5 % auf 1,23 € (im Vorjahr: 1,50 €). Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erzielte hierbei ein um 20,4 % niedrigeres

Betriebsergebnis (EBIT)

in Mio. €, EBIT-Marge in %



Ergebnis je Aktie von 1,13 € (im Vorjahr: 1,43 €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien lag mit einem Ergebnis je Aktie von 3,93 € über dem Vorjahr (im Vorjahr: 3,41 €). Wie im Vorjahr gab es auch 2022 keinen Unterschied zwischen unverwässertem und verwässertem Ergebnis je Aktie.

Die **Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE)** verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 0,9 Prozentpunkte auf 9,7 % (im Vorjahr: 10,6 %). [Steuerung und Wertmanagement](#)

Die **Gewinnverwendung** der HHLA orientiert sich an der Ergebnisentwicklung des HHLA-Konzerns im abgelaufenen Geschäftsjahr. Der Bilanzgewinn und die stabile Finanzlage der HHLA stellen dabei die Grundlage für eine Fortsetzung der kontinuierlichen Ausschüttungspolitik dar.

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 15. Juni 2023 auf dieser Basis vorschlagen, je dividendenberechtigte **börsennotierte A-Aktie** wie im Vorjahr eine Bardividende in Höhe von 0,75 € auszuschütten. Die Zustimmung der Hauptversammlung vorausgesetzt, würde der Ausschüttungsbetrag der A-Aktien damit wie im Vorjahr 54,4 Mio. € betragen. Für die **nicht börsennotierten S-Aktien** werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung eine Bardividende in Höhe von 2,20 € (im Vorjahr: 2,10 €) vorschlagen. Der Ausschüttungsbetrag der S-Aktien würde damit 5,9 Mio. € (im Vorjahr: 5,7 Mio. €) betragen.

Finanz- und Vermögenslage

Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns hat sich zum 31. Dezember 2022 gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 31,0 Mio. € auf 2.770,9 Mio. € reduziert.

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	2.278,4	2.294,0
Kurzfristiges Vermögen	492,5	507,9
	2.770,9	2.801,9
Passiva		
Eigenkapital	873,3	705,2
Langfristige Schulden	1.571,9	1.730,2
Kurzfristige Schulden	325,7	366,5
	2.770,9	2.801,9

Auf der Aktivseite der Bilanz reduzierten sich die **langfristigen Vermögenswerte** um 15,6 Mio. € auf 2.278,4 Mio. € (im Vorjahr: 2.294,0 Mio. €). Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus dem Rückgang latenter Steueransprüche um 53,8 Mio. € auf 74,1 Mio. € (im Vorjahr: 127,9 Mio. €) im Zusammenhang mit der zinssatzinduzierten Veränderung versicherungsmathematischer Gewinne. Gegenläufig erhöhte sich das Sachanlagevermögen und die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sowohl durch die Erstkonsolidierung der neuen Gesellschaften als auch investitionsbedingt (reduziert um planmäßige Abschreibungen) und die langfristigen finanziellen Vermögenswerte.

Das **kurzfristige Vermögen** reduzierte sich um 15,4 Mio. € auf 492,5 Mio. € (im Vorjahr: 507,9 Mio. €). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus einer Reduzierung der Zahlungsmittel,

Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen um 39,1 Mio. € auf 116,4 Mio. € (im Vorjahr: 155,5 Mio. €). Gegenläufig wirkte ein Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 17,9 Mio. € auf 206,1 Mio. € (im Vorjahr: 188,3 Mio. €).

Auf der Passivseite hat sich das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2021 um 168,1 Mio. € auf 873,3 Mio. € erhöht (im Vorjahr: 705,2 Mio. €). Erhöhend wirkten im Wesentlichen das positive Ergebnis der Berichtsperiode in Höhe von 133,1 Mio. € sowie die zinssatzinduzierte Veränderung der versicherungsmathematischen Gewinne inklusive des erfolgsneutralen Steuereffekts. Gegenläufig wirkte die Ausschüttung der Dividenden. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich auf 31,5 % (im Vorjahr: 25,2 %).

Die **langfristigen Schulden** reduzierten sich um 158,3 Mio. € auf 1.571,9 Mio. € (im Vorjahr: 1.730,2 Mio. €). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die zinssatzinduzierte Veränderung der Pensionsrückstellungen in Höhe von insgesamt 152,6 Mio. € zurückzuführen. Ebenfalls reduzierten sich die langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen, und zwar um 11,4 Mio. €. Gegenläufig dazu wirkte die Erhöhung der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 9,6 Mio. €.

Der Rückgang der **kurzfristigen Schulden** um 40,7 Mio. € auf 325,7 Mio. € (im Vorjahr: 366,5 Mio. €) resultierte im Wesentlichen aus dem Rückgang der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 28,0 Mio. € auf 81,4 Mio. € (im Vorjahr: 109,4 Mio. €), der Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern um 11,7 Mio. € auf 1,8 Mio. € (im Vorjahr: 13,5 Mio. €) sowie der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen um 8,3 Mio. € auf 50,0 Mio. € (im Vorjahr: 58,3 Mio. €).

Investitionsanalyse

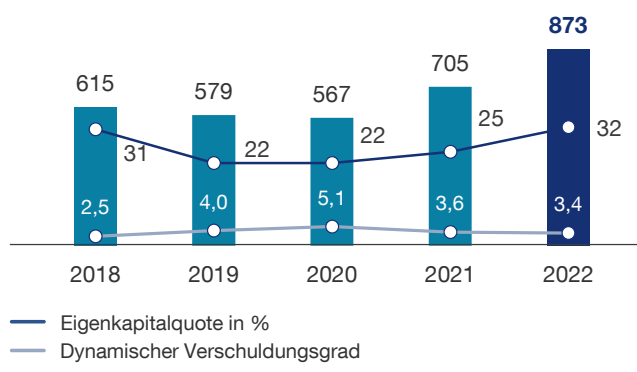
Das **Investitionsvolumen** lag im Geschäftsjahr 2022 bei 203,1 Mio. € (im Vorjahr: 231,6 Mio. €). Hierin sind nicht unmittelbar zahlungswirksame Zugänge aus Nutzungsrechten (Miete und Leasing) in Höhe von 18,8 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 43,4 Mio. €). Der Schwerpunkt der Investitionen lag auf dem Ausbau der Hamburger Containerterminals und der Erweiterung der intermodalen Transportkapazitäten. Die Finanzierung der Investitionsprojekte wurde im Wesentlichen aus dem operativen Cashflow des Geschäftsjahres abgedeckt.

Von den getätigten Investitionen entfielen 168,0 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 197,8 Mio. €), 13,6 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 11,0 Mio. €) und 21,5 Mio. € auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (im Vorjahr: 22,8 Mio. €).

Im **Segment Container** wurden Investitionen im Gesamtwert von 80,4 Mio. € getätigt (im Vorjahr: 100,5 Mio. €). Investiert wurde vor allem in die Beschaffung von Umschlaggeräten und in Lagerkapazitäten auf den Hamburger Containerterminals. Das Investitionsvolumen im **Segment Intermodal** betrug 82,6 Mio. € (im Vorjahr: 93,4 Mio. €). Dabei investierte hauptsächlich die METRANS-Gruppe insbesondere in Containertragwagen und Lokomotiven sowie die Entwicklung von bestehenden und neuen Inlandterminals. Die Investitionssumme im **Segment Lo-**

Eigenkapital

in Mio. €



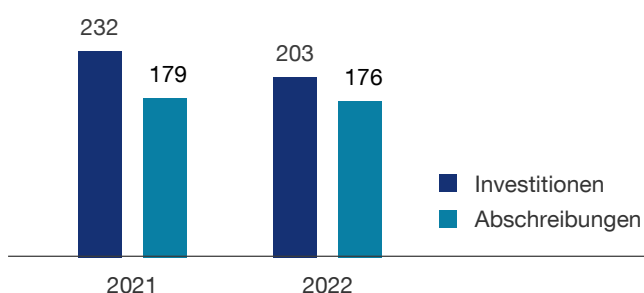
Logistik belief sich auf 14,1 Mio. € (im Vorjahr: 4,8 Mio. €). Im Pro-forma-Segment **Holding/Übrige** wurden insgesamt 4,1 Mio. € für Investitionen aufgewendet (im Vorjahr: 8,8 Mio. €). Im **Segment Immobilien** betragen die Investitionen insgesamt 22,7 Mio. € (im Vorjahr: 24,2 Mio. €). Investiert wurde überwiegend in die Entwicklung der Speicherstadt.

Der Investitionsschwerpunkt im Segment Container besteht darin, die Produktivität auf bestehenden Terminalflächen durch den Einsatz modernster Umschlagtechnologie zu steigern sowie Liegeplätze der Schiffsgrößenentwicklung folgend bedarfsgerecht auszubauen. Im Segment Intermodal zielen die Investitionen insbesondere darauf ab, das ansteigende Transportvolumen mit ausreichend Wagen und Lokomotiven zu unterlegen und die Leistungsfähigkeit und Reichweite der Hinterlandverbindungen weiter zu steigern.

Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten bestehen zum Geschäftsjahresende für offene Bestellungen in Höhe von 225,0 Mio. € (im Vorjahr: 167,9 Mio. €). Darin enthalten sind 155,6 Mio. € (im Vorjahr: 122,7 Mio. €) für Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

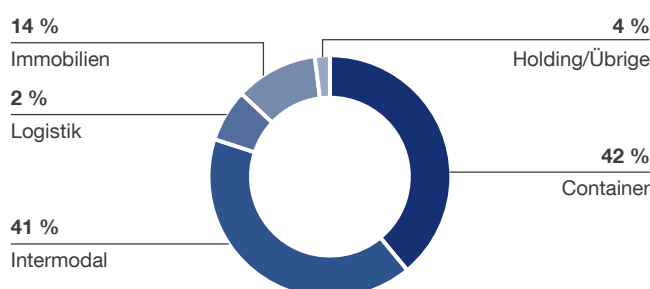
Investitionen und Abschreibungen

in Mio. €



Investitionen nach Segmenten

Investitionsvolumen 2022: 203 Mio. €



Liquiditätsanalyse

Liquiditätsanalyse

in Mio. €

	2022	2021
Finanzmittelfonds am 01.01.	173,0	168,8
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	279,3	315,9
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 152,6	- 227,4
Free Cashflow	126,7	88,5
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 127,9	- 84,9
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	- 1,2	3,6
Währungskursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	- 0,3	0,6
Finanzmittelfonds am 31.12.	171,5	173,0
Kurzfristige Einlagen	20,0	65,0
Verfügbare Liquidität	191,5	238,0

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr von 315,9 Mio. € auf 279,3 Mio. €. Dieser Rückgang um 36,5 Mio. € ist im Wesentlichen auf die Veränderung der Rückstellungen, die im Vergleich zum Vorjahr um 21,0 Mio. € niedriger waren, die im Vergleich zum Vorjahr um 11,7 Mio. € höheren Ertragsteuerzahlungen und ein im Vergleich zum Vorjahr um 7,8 Mio. € niedrigeres EBIT zurückzuführen.

Der **Cashflow aus Investitionstätigkeit** (Mittelabfluss) lag mit 152,6 Mio. € unter dem Vorjahreswert von 227,4 Mio. €. Zu dieser Reduzierung des Zahlungsmittelabflusses um 74,8 Mio. € trugen im Wesentlichen die Einzahlungen für kurzfristige Einlagen (im Vorjahr: Auszahlungen) bei.

Der **Free Cashflow** als Summe der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit erhöhte sich auf 126,7 Mio. € (im Vorjahr: 88,5 Mio. €).

Der **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** (Mittelabfluss) betrug im Berichtszeitraum 127,9 Mio. € (im Vorjahr: 84,9 Mio. €) und lag damit um 43,0 Mio. € über dem Vorjahreswert, im Wesentlichen bedingt durch eine um 49,0 Mio. € höhere Auszahlung von Ergebnisanteilen an nicht beherrschende Anteilseigner und an die Aktionäre des Mutterunternehmens sowie die im Vergleich zum Vorjahr um 25,7 Mio. € höhere Tilgung von Finanzkrediten. Gegenläufig wirkten die im Berichtszeitraum neu aufgenommenen langfristigen Finanzkredite in Höhe von 33,2 Mio. €.

Der HHLA-Konzern verfügte zum Jahresende 2022 über ausreichend Liquidität. Im Verlauf des Geschäftsjahres traten keine Liquiditätsengpässe auf. Der **Finanzmittelfonds** betrug per 31. Dezember 2022 insgesamt 171,5 Mio. € (zum 31. Dezember 2021: 173,0 Mio. €). Einschließlich aller kurzfristigen Einlagen erreichte die verfügbare **Liquidität** des Konzerns zum Jahresende 2022 einen Bestand von insgesamt 191,5 Mio. € (im Vorjahr: 238,0 Mio. €).

Finanzierungsanalyse

Das Finanzmanagement des HHLA-Konzerns wird zentral gesteuert und folgt dem übergeordneten Ziel, die finanzielle Stabilität und Flexibilität des Konzerns nachhaltig zu gewährleisten. Durch das Konzern-Clearing werden die finanziellen Ressourcen des Konzerns gebündelt, das Zinsergebnis optimiert und die Abhängigkeit von externen Finanzierungsquellen wesentlich reduziert. Derivative Finanzinstrumente können zur Reduzierung des Zinsänderungsrisikos sowie in geringem Umfang zur Reduzierung des Währungs- sowie Rohstoffpreisrisikos eingesetzt werden.

Das Geschäftsmodell der HHLA ist von einem großen Anteil an Sachanlagevermögen mit langjährigen Nutzungsdauern geprägt. Daher setzt die HHLA zur fristenkongruenten Finanzierung insbesondere mittel- und langfristige Darlehen sowie Leasingverhältnisse ein. Darüber hinaus stehen Pensionsrückstellungen für die langfristige Innenfinanzierung zur Verfügung.

Zum Berichtsstichtag lagen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit 354,8 Mio. € oberhalb des Werts des Vorjahres von 334,6 Mio. €. Der Konzern nahm im Geschäftsjahr 2022 Finanzierungen in Höhe von 67,3 Mio. € (im Vorjahr: 34,0 Mio. €) in Anspruch. Die im Berichtsjahr erfolgten Tilgungen lagen bei 50,0 Mio. € (im Vorjahr: 24,3 Mio. €). Aufgrund eines diversifizierten Fälligkeitsprofils der Darlehen und einer stabilen Liquiditätsbasis bestand kein wesentlicher Refinanzierungsbedarf.

Die Darlehensverbindlichkeiten sind zum Bilanzstichtag fast ausschließlich in Euro abgeschlossen. Im Rahmen der Fremdfinanzierung bestanden für einzelne Konzerngesellschaften Kreditaufgaben (Covenants), die an bilanzielle Kennzahlen gebunden sind. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um die Erfüllung einer Mindesteigenkapitalquote bzw. um die Einhaltung eines maximalen Verschuldungsgrades. Covenants bestanden bei etwa 39 % der Bankdarlehen. Im Berichtsjahr wurden die Kreditaufgaben zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt.

Zum Bilanzstichtag weist die HHLA langfristige **Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen** in Höhe von 431,4 Mio. € aus (im Vorjahr: 442,8 Mio. €), die im Wesentlichen aus der Passivierung der Leasingverbindlichkeit gegenüber der Hamburg Port Authority (HPA) resultieren.

Die **Leasingverhältnisse** basieren in erster Linie auf langfristigen Verträgen des HHLA-Konzerns mit der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. der HPA über die Anmietung von Flächen und Kai-mauern im Hamburger Hafen sowie in der Speicherstadt.

Die im Wesentlichen bei der Holding zentral gehaltenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen beliefen sich zum Berichtsstichtag auf insgesamt 116,4 Mio. € (im Vorjahr: 155,5 Mio. €). Sie sind in Sichteinlagen und Tages- sowie kurzfristigen Termingeldern hauptsächlich bei inländischen Kreditinstituten mit ausgewiesener hoher Bonitätseinstufung angelegt. Der Konzern verfügte zum Bilanzstichtag über nicht genutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 171,3 Mio. € (im Vorjahr: 9,8 Mio. €). Der Ausnutzungsgrad dieser Kreditfazilitäten beträgt 6,9 %. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr resultiert aus dem Abschluss von Rahmenkreditverträgen in Höhe von 165,0 Mio. €, welche bisher in Höhe von 5,0 Mio. € in Anspruch genommen wurden. Vom gesamten Zahlungsmittelbestand unterlagen zum Berichtsstichtag 0,3 Mio. € (im Vorjahr: 4,4 Mio. €) Devisenausfuhrbeschränkungen in der Ukraine.

Da der HHLA auch außerhalb des Kapitalmarkts zahlreiche Möglichkeiten der Fremdfinanzierung zur Verfügung stehen, sieht der Konzern für ein externes Rating aktuell keinen Bedarf. Vielmehr wird durch umfassende Information bestehender und potenzieller Kreditgeber sichergestellt, dass diese zu angemessenen internen Bonitätseinstufungen kommen können. Darüber hinaus wurde die Notenbankfähigkeit durch die Deutsche Bundesbank erneut bestätigt.

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

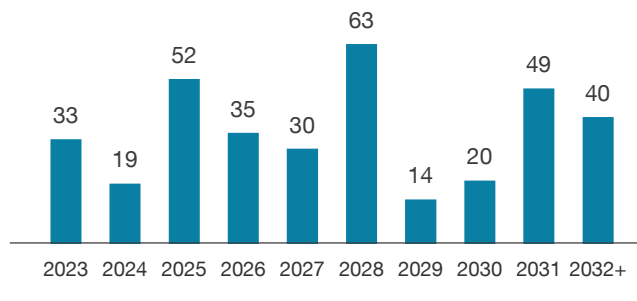
Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis

Mit Anteilskauf- und Übertragungsvertrag vom 16. Dezember 2021 erwarb die METRANS a.s., Prag/Tschechien, 100 % der Anteile an der CL EUROPORT s.r.o. mit Sitz in Plzen/Tschechien. Das Unternehmen hält 79,2 % der Anteile an der CL EUROPORT Sp. z o.o. mit Sitz in Malasze-wicze/Polen. Der Vollzug der Transaktion (entspricht dem Erwerbszeitpunkt) war an verschiedene Voraussetzungen gebunden und erfolgte am 4. Januar 2022. Die Erstkonsolidierung der Gesellschaft erfolgte zum Erwerbszeitpunkt. Die Gesellschaft ist dem Segment Intermodal zugeordnet. Die Aufnahme der Gesellschaft in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte zum 31. März 2022.

Mit Anteilskauf- und Übertragungsvertrag vom 16. Dezember 2021 erwarb die METRANS a.s., Prag/Tschechien, 20,8 % der Anteile an der CL EUROPORT Sp. z o.o. mit Sitz in Malasze-wicze/Polen. Die METRANS a.s. erwarb mit dieser und der oben genannten Transaktion 100 %

Fälligkeit der Bankdarlehen

nach Jahren in Mio. €



der Anteile an der CL EUROPORT Sp. z o.o. Der Gegenstand des Unternehmens ist das Betreiben eines Containerterminals mit dem Angebot intermodaler Dienstleistungen rund um die Abwicklung von Containerzügen, Straßentransport und Containerlagerung. Der Vollzug der Transaktion (entspricht dem Erwerbszeitpunkt) war an verschiedene Voraussetzungen gebunden und erfolgte am 4. Januar 2022. Die Erstkonsolidierung der Gesellschaft erfolgte zum Erwerbszeitpunkt. Die Gesellschaft ist dem Segment Intermodal zugeordnet. Die Aufnahme der Gesellschaft in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte zum 31. März 2022.

Mit Anteilskauf- und Übertragungsvertrag vom 9. Mai 2022 wurde der Anteil der METRANS a.s., Prag/Tschechien, an der METRANS Rail Profi Austria GmbH, Krems a. d. Donau/Österreich, von 80,0 % auf 100 % erhöht, da die METRANS a.s. die verbleibenden Anteile von dem Minderheitsgesellschafter erwarb. Der Kaufpreis für diese Anteile wurde entsprechend dem Entity Concept unter entsprechender Minderung der nicht beherrschenden Anteile erfolgsneutral im Eigenkapital verrechnet.

Zum 31. März beziehungsweise 30. Juni 2022 wurden die im Geschäftsjahr 2021 neu gegründeten Gesellschaften METRANS Szeged Kft. mit Sitz in Budapest/Ungarn mit einer Zuordnung zum Segment Intermodal sowie die HHLA Next GmbH mit Sitz in Hamburg und die omoqo GmbH mit Sitz in Hamburg, beide mit einer Zuordnung zum Segment Logistik, in den Konsolidierungskreis der HHLA aufgenommen.

Mit Gesellschaftsvertrag vom 26. Oktober 2022 gründete die HHLA AG die Gesellschaft CERP Solution a.s., Prag/Tschechien, und übernahm sämtliche Anteile an diesem Unternehmen. Zum Gegenstand des Unternehmens zählen unter anderem die Vermietung von Grundstücken sowie die Vermietung und der Verleih von Mobilien. Die Aufnahme in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgte mit Zuordnung zum Segment Logistik zum 31. Dezember 2022 als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen.

Mit Beschluss des Amtsgerichts Lüneburg vom 21. Oktober 2022 wurde auf Antrag der Bionic Production GmbH, Lüneburg, über deren Vermögen das Insolvenzantragsverfahren angeordnet. Infolgedessen hat die HHLA die Beherrschung über diese Gesellschaft verloren, die Entkonsolidierung erfolgte zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlustes.

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

Darüber hinaus gab es im Geschäftsjahr 2022 keine wesentlichen Erwerbe, Veränderungen von Anteilen an Tochterunternehmen oder Änderungen im Konsolidierungskreis. Für nach dem Bilanzstichtag getätigte Unternehmenskäufe siehe [Nachtragsbericht](#).

Segmententwicklung

Segment Container

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2022	2021	Veränderung
Umsatzerlöse	864,2	841,9	2,6 %
EBITDA	257,1	256,7	0,2 %
EBITDA-Marge in %	29,7	30,5	- 0,8 PP
EBIT	157,3	155,3	1,3 %
EBIT-Marge in %	18,2	18,4	- 0,2 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	6.396	6.943	- 7,9 %

Im Berichtsjahr 2022 reduzierte sich der **Containerumschlag** an den **HHLA-Containerterminals** im Vergleich zum Vorjahr insgesamt deutlich um 7,9 % auf 6.396 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 6.943 Tsd. TEU).

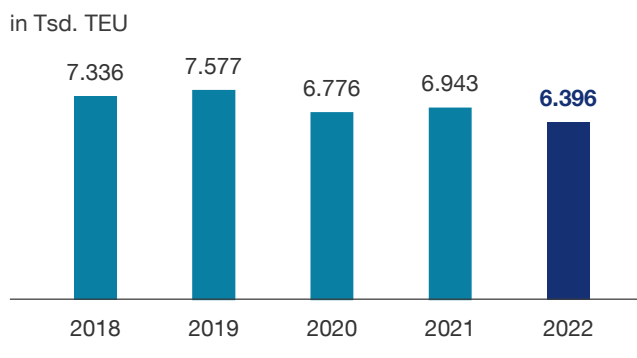
Dabei lag das Umschlagsvolumen an den **Hamburger Containerterminals** mit 6.071 Tsd. TEU um 4,1 % unter dem Vorjahresvergleichswert (im Vorjahr: 6.328 Tsd. TEU). Die rückläufige Entwicklung lag im Wesentlichen am Rückgang der Ladungsmengen im Fahrtgebiet Fernost, insbesondere China. Der Gewinn zweier Zubringerdienste zum ersten Quartal 2022 sowie der Anstieg bei polnischer sowie skandinavischer Ladung konnten den Einbruch der russlandgebundenen Mengen infolge der nach Kriegsbeginn verhängten EU-Sanktionen gegen Russland nicht vollständig kompensieren. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag lag mit 19,8 % geringfügig unter dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 20,4 %).

Die **internationalen Containerterminals** verzeichneten einen starken Rückgang im Umschlagsvolumen von 47,1 % auf 326 Tsd. TEU (im Vorjahr: 615 Tsd. TEU). Ursache hierfür war der starke Rückgang der Ladungsmengen am Terminal in Odessa, nachdem dort Ende Februar der seeseitige Umschlag infolge des russischen Angriffskriegs auf behördliche Anweisung eingestellt worden war. Auch ein starker Mengenzuwachs am Containerterminal TK Estonia, bedingt durch die verstärkte Nutzung des Terminals als Alternative zu russischen Häfen, und zusätzliche Umschlagsmengen seit der Abfertigung des ersten Containerschiffs im Dezember 2021 bei PLT Italy konnten dies nur teilweise kompensieren.

Trotz deutlich geringerer Menge erhöhten sich die **Umsatzerlöse** im Segment im Geschäftsjahr 2022 gegenüber dem Vorjahr leicht um 2,6 % auf 864,2 Mio. € (im Vorjahr: 841,9 Mio. €). Grund hierfür war im Wesentlichen der temporäre starke Anstieg der Lagergelderlöse an den Containerterminals in Hamburg, Tallinn und Triest. Hier wirkten sich längere Verweildauern als Folge der gestörten Lieferkette steigernd auf die Lagerumsätze aus.

Die EBIT-Kosten erhöhten sich im Berichtszeitraum um 3,2 % gegenüber dem Vorjahr. Die Mehraufwendungen resultierten zum einen aus einem stark erhöhten Materialaufwand aufgrund von erhöhtem Stromverbrauch und gestiegener Treibstoffpreise sowie zum anderen

Containerumschlag



aus zusätzlichem Personalaufwand, hervorgerufen durch die sehr hohe Lagerlast und die im dritten Quartal 2022 vereinbarte Tariflohnerhöhung. Außerdem war der Dienstleistungs- und Beratungsaufwand sowie die Aufwendungen für Fremdleistungen für Instandhaltung erhöht. Die EBIT-Kosten des Terminals in Triest stiegen durch den vollumfänglichen Anlauf des Geschäftsbetriebs im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ebenfalls deutlich. Gegenläufig wirkte sich neben der verringerten Menge insbesondere die Einstellung des wasserseitigen Umschlags am Terminal in Odessa aus.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** stieg vor dem Hintergrund der lagergeldbedingt gestiegenen Durchschnittserlöse um 1,3 % auf 157,3 Mio. € (im Vorjahr: 155,3 Mio. €). Darüber hinaus trugen auch die internationalen Terminals TK Estonia und PLT Italy dazu bei, die Einstellung des Geschäftsbetriebs am Container Terminals Odessa (CTO) zu kompensieren. Die EBIT-Marge sank geringfügig um 0,2 Prozentpunkte auf 18,2 % (im Vorjahr: 18,4 %).

Im Jahr 2022 führte die HHLA ihre Investitionen in klimafreundliche Umschlaggeräte und Containerterminals fort. Das Container Terminal Altenwerder (CTA) bestellte zusätzliche Batteriezugmaschinen, so dass sich nun insgesamt neun Batteriezugmaschinen im Zulauf befinden und Fördermittelanträge für zehn weitere Batteriezugmaschinen sowie zugehörige Energieinfrastruktur gestellt wurden. Der Abschluss der Elektrifizierung der Flotte automatischer Schwerlastfahrzeuge (AGVs) ist für die erste Jahreshälfte 2023 geplant. Diese werden bei Bedarf von insgesamt 18 Stromtankstellen vollautomatisch betankt. Am Container Terminal Tollerort (CTT) wurden acht weitere Hybrid-Transportfahrzeuge bestellt. Diese haben im Vergleich zu dieselbetriebenen Geräten deutlich reduzierte Verbrauchswerte. Im dritten Quartal wurde die Erweiterung des Kohlenschiffhafens um zusätzliche Lagerfläche abgeschlossen. Sie wird seitdem als solche genutzt, darüber hinaus wird auf einem Teil der Fläche zukünftig eine Wasserstofftankstelle entstehen. Der Container Terminal Burchardkai (CTB) trieb planmäßig den Ausbau des Blocklagersystems weiter voran und trug so zur Modernisierung und Effizienzsteigerung bei.

Segment Intermodal

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2022	2021	Veränderung
Umsatzerlöse	595,4	519,4	14,6 %
EBITDA	143,9	151,1	- 4,7 %
EBITDA-Marge in %	24,2	29,1	- 4,9 PP
EBIT	95,3	104,3	- 8,6 %
EBIT-Marge in %	16,0	20,1	- 4,1 PP
Containertransport in Tsd. TEU	1.694	1.690	0,2 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafen hinterland verzeichneten die HHLA-Transportgesellschaften 2022 einen geringfügigen Mengenanstieg. Der **Containertransport** erhöhte sich insgesamt um 0,2 % auf 1.694 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 1.690 Tsd. TEU).

Die **Bahntransporte** stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 % auf 1.409 Tsd. TEU (im Vorjahr: 1.379 Tsd. TEU). Neben einem leichten Wachstum bei den Verkehren mit den norddeutschen Seehäfen trugen ein starker Anstieg in den polnischen Verkehren und ein moderater Anstieg in der DACH-Region zu dieser Entwicklung bei. Die Transporte mit den adriatischen Seehäfen blieben dagegen leicht unter dem Vorjahresniveau. Die **Straßentransporte** verzeichneten im Vergleich zum Vorjahr einen deutlichen Rückgang. Die Transportmenge ging um 8,7 %

auf 285 Tsd. TEU zurück (im Vorjahr: 312 Tsd. TEU). Insbesondere ein Rückgang der Transporte im Raum Hamburg trug zu dieser Entwicklung bei.

Die **Umsatzerlöse** lagen mit 595,4 Mio. € um 14,6 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 519,4 Mio. €) und nahmen damit wesentlich stärker zu als die Transportmenge. Hintergrund hierfür waren der weiter von 81,6 % auf 83,2 % gestiegene Bahnanteil am Gesamtaufkommen der HHLA-Intermodaltransporte sowie temporäre Preiszuschläge im Bahntransport, die zur anteiligen Kompensation der stark gestiegenen Energiepreise erforderlich waren.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** belief sich im Mitteilungszeitraum auf 95,3 Mio. € (im Vorjahr: 104,3 Mio. €) und sank somit um 8,6 %. Die EBIT-Marge ging um 4,1 Prozentpunkte auf 16,0 % (im Vorjahr: 20,1 %) zurück. Operative Beeinträchtigungen durch anhaltende Störungen in den Lieferketten sowie ein starker Anstieg der Energiekosten belasteten das Ergebnis, konnten jedoch zeitversetzt an den Markt weitergegeben werden. Im dritten Quartal des Vorjahres war zudem eine rückwirkend gewährte höhere Trassenpreisförderung in Höhe von 11 Mio. € enthalten.

Die HHLA investiert weiter bedarfsgerecht in den Ausbau ihres Intermodalnetzwerkes. Die Mitte 2018 umgesetzte Senkung der Trassenpreise im deutschen Schienengüterverkehr unterstützt die Weiterentwicklung des intermodalen Leistungsspektrums. Zum Ende des Jahres 2022 verfügt die HHLA-Bahntochter METRANS über rund 130 Rangier- und Streckenlokomotiven sowie über eine Flotte von mehr als 3.600 Containertragwagen. Das Netzwerk besteht aus insgesamt 16 Terminals im Hinterland, von denen sieben als große Hub-Terminals fungieren.

[Markt und Wettbewerb](#)

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

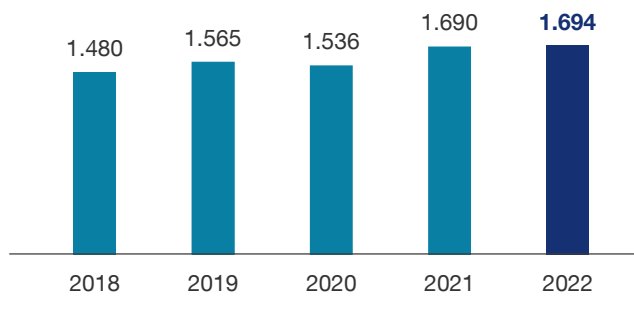
in Mio. €	2022	2021	Veränderung
Umsatzerlöse	77,6	71,3	8,8 %
EBITDA	4,9	9,3	- 46,5 %
EBITDA-Marge in %	6,4	13,0	- 6,6 PP
EBIT	- 6,9	- 3,0	neg.
EBIT-Marge in %	- 8,8	- 4,2	neg.
Equity-Beteiligungsergebnis	4,2	3,9	7,7 %

In den Finanzkennzahlen des Segments Logistik sind die Geschäftsbereiche Fahrzeuglogistik, Beratung und digitale Dienstleistungen sowie Geschäftsaktivitäten enthalten, mit denen die HHLA neue Wachstumsfelder erschließen will. Die Ergebnisse von Massengut- und Fruchtlogistik werden im Equity-Beteiligungsergebnis erfasst.

Die **Umsatzerlöse** der konsolidierten Gesellschaften übertrafen im Geschäftsjahr 2022 mit 77,6 Mio. € den Vorjahreswert um 8,8 % (im Vorjahr: 71,3 Mio. €). Die Beratungsaktivitäten und

Containertransport

in Tsd. TEU



digitale Dienstleistungen sowie die Fahrzeuglogistik trugen maßgeblich zu dieser positiven Entwicklung bei.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** wies im Berichtszeitraum einen Verlust von 6,9 Mio. € aus (im Vorjahr: - 3,0 Mio. €). Hierfür waren Verluste in Zusammenhang mit den neuen Aktivitäten ursächlich. Die Beratung und die Fahrzeuglogistik konnten ihren Ergebnisbeitrag hingegen steigern.

Die im **Equity-Beteiligungsergebnis** abgebildeten Gesellschaften verzeichneten einen insgesamt leichten Umsatzrückgang. Das Equity-Beteiligungsergebnis stieg bei teils gegenläufigen Ergebnisentwicklungen in einzelnen Geschäftsaktivitäten auf 4,2 Mio. € im Geschäftsjahr 2022 an (im Vorjahr: 3,9 Mio. €).

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2022	2021	Veränderung
Umsatzerlöse	44,1	38,1	15,9 %
EBITDA	26,6	22,6	17,7 %
EBITDA-Marge in %	60,3	59,4	0,9 PP
EBIT	18,4	15,3	20,9 %
EBIT-Marge in %	41,8	40,0	1,8 PP

Obwohl das vierte Quartal auf dem Hamburger Markt für Büroflächen deutlich hinter den Erwartungen zurückblieb, konnte laut dem aktuellen Marktbericht von Grossmann & Berger im Gesamtjahr 2022 mit einem Büroflächenumsatz von 565.000 m² das Vorjahr um 15 % übertroffen werden. Die Leerstandsquote in Hamburg belief sich Ende 2022 auf 4,0 % und wies damit einen moderaten Anstieg gegenüber der Vorjahresquote von 3,8 % auf.

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal verzeichneten im Jahr 2022 eine positive Entwicklung bei annähernder Vollvermietung.

Die **Umsatzerlöse** stiegen im Berichtszeitraum stark um 15,9 % auf 44,1 Mio. € (im Vorjahr: 38,1 Mio. €). Neben gestiegenen Erlösen aus Umsatzmietvereinbarungen trugen hierzu vor allem auch höhere Mieterlöse aus neu entwickelten Objekten in der Speicherstadt bei.

Das kumulierte **Betriebsergebnis (EBIT)** stieg im Berichtszeitraum um 20,9 % auf 18,4 Mio. € (im Vorjahr: 15,3 Mio. €). Für die fortgesetzt positive Ergebnisentwicklung waren bei einem reduzierten Instandhaltungsvolumen vorrangig die generierten Umsatzzuwächse maßgeblich.

Um den wirtschaftlichen Erfolg des Segments sicherzustellen, wird die HHLA auch in Zukunft im Rahmen ihrer wertorientierten Bestandsentwicklung der Quartiere in Hamburg die Investitionen in das Immobilienportfolio fortsetzen.

Nachtragsbericht

Die HHLA AG und die COSCO SHIPPING Ports Limited (CSPL), ein an der Börse in Hongkong notierter Terminalbetreiber und Mitglied der COSCO Shipping-Gruppe, hatten am 21. September 2021 einen unter Vorbehalt wettbewerbs- und außenwirtschaftsrechtlicher Genehmigungen (aufschiebender Bedingungen) geschlossenen Vertrag über eine Minderheitsbeteiligung von CSPL in Höhe von 35,0 % an der HHLA Container Terminal Tollerort GmbH (CTT), einer

100%igen Tochtergesellschaft der HHLA AG, unterzeichnet. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz hat mit Bescheid vom 31. Oktober 2022 den Erwerb dieser Minderheitsbeteiligung unter Auflagen freigegeben. Zu den Auflagen zählt insbesondere, dass der Stimmrechtsanteil unter 25,0 % liegen muss und CSPL auch nicht in anderer Weise eine wirksame Beteiligung an der Kontrolle am CTT erlangt, die über den durch einen Stimmrechtsanteil unterhalb von 25,0 % vermittelten Einfluss hinausgeht. Eine abschließende Unterzeichnung der entsprechend anzupassenden Verträge ist noch ausstehend.

Mit Anteilskauf- und Übertragungsvertrag vom 22. Dezember 2022 erwarb die HHLA Next GmbH 51,0 % der Anteile an der Survey Compass GmbH, Treben. Der Gegenstand des Unternehmens sind die Bereitstellung von Inhalten im Internet, die Überlassung von Soft- und Hardware sowie die Beratung im Logistik- und Transportgewerbe (mit Schwerpunkt im Bereich Bahn, Schiff, Flugzeug und Lkw) sowie mit diesen verbundenen Gewerben. Der Vollzug der Transaktion (entspricht dem Erwerbszeitpunkt) ist an verschiedene Voraussetzungen gebunden und erfolgte nach dem Bilanzstichtag am 17. Januar 2023. Die Gesellschaft wird dem Segment Logistik zugeordnet sein. Die Aufnahme der Gesellschaft in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgt zum 31. März 2023. Weitere Ausführungen befinden sich unter [Konzernanhang, Tz. 3 Zusammensetzung des Konzerns](#).

Dr. Roland Lappin ist zum 31. Januar 2023 aus dem Vorstand ausgeschieden. Tanja Dreilich wurde mit Wirkung ab dem 1. Januar 2023 zum Mitglied des Vorstands bestellt. Zum 1. Februar 2023 hat sie die Aufgaben von Dr. Roland Lappin als Finanzvorständin übernommen.

Weitere Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 nicht ein.

Erläuterungen zur HHLA AG auf Basis HGB

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

Gesellschaft im Überblick

Struktur und Geschäftstätigkeit

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist ein führender europäischer Hafen- und Logistikkonzern. Die HHLA AG ist die Muttergesellschaft des HHLA-Konzerns und steuert den Konzern als strategische Management-Holding. Das operative Geschäft wird von 36 inländischen und 27 ausländischen Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrieben. Im Geschäftsjahr 2022 erweiterte die HHLA ihren Konsolidierungskreis zum Ausbau und zur Optimierung ihres Intermodalgeschäfts und zur Ausweitung ihrer digitalen Aktivitäten. Aufgrund eines Insolvenzverfahrens wurde eine Gesellschaft aus dem Segment Logistik entkonsolidiert. Darüber hinaus wurden keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen.

Die rechtlich selbstständige HHLA AG wurde im Rahmen des Börsengangs am 2. November 2007 in die beiden Teile A-Sparte und S-Sparte aufgeteilt. Die A-Sparte repräsentiert den Teilkonzern Hafenlogistik. Die an der Börse notierten A-Aktien vermitteln eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen dieser Geschäftsaktivitäten. Die Entwicklung und das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien werden der S-Sparte zugerechnet. Die S-Aktien werden

nicht an der Börse gehandelt und befinden sich vollständig im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Im unwahrscheinlichen und bisher nicht vorgekommenen Fall eines Verlusts im Teilkonzern Immobilien würde dieser gemäß einem separat abgeschlossenen Verlustausgleichsvertrag mittelbar durch die FHH übernommen.

Personal

Die Anzahl der Beschäftigten in der HHLA AG betrug am 31. Dezember 2022 insgesamt 1.014 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (im Vorjahr: 1.027). Davon waren 218 Lohnempfänger (im Vorjahr: 234), 726 Gehaltsempfänger (im Vorjahr: 721) sowie 70 Auszubildende (im Vorjahr: 72). Von den 1.014 Beschäftigten wurden im Berichtsjahr 364 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an Gesellschaften innerhalb des HHLA-Konzerns entsandt.

Wirtschaftliches Umfeld

Die Entwicklungen der Branche und der Gesamtwirtschaft entsprechen im Wesentlichen denen des HHLA-Konzerns.

Ertragslage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2022	2021	Veränderung
Umsatzerlöse	138,5	143,1	- 3,2 %
Sonstige Erträge und Aufwendungen	- 181,4	- 195,7	7,3 %
Betriebsergebnis	- 42,9	- 52,6	18,4 %
Finanzergebnis	- 6,7	- 23,4	71,4 %
Beteiligungsergebnis	114,9	157,5	- 27,0 %
Ertragsteuern	- 18,1	- 19,5	7,2 %
Jahresüberschuss	47,2	62,0	- 23,9 %

Die **Umsatzerlöse** der HHLA AG resultierten im Wesentlichen aus der Weiterbelastung von Personalkosten für entsandtes Personal der Holding an die ausgegliederten Unternehmensbereiche in den Segmenten Container und Logistik sowie aus der Verrechnung administrativer Dienstleistungen und Leistungen für IT-Systeme, die in der HHLA AG gebündelt sind. Im Berichtsjahr betragen die Umsatzerlöse 138,5 Mio. € (im Vorjahr: 143,1 Mio. €). Die Reduzierung um 4,6 Mio. € resultierte im Wesentlichen aus Dienstleistungsverrechnungen mit Tochtergesellschaften der HHLA AG.

Die **sonstigen Erträge und Aufwendungen** entlasten das Ergebnis im Vorjahresvergleich um zusätzlich 14,3 Mio. €. Dies resultierte im Wesentlichen aus im Vorjahr erhöhten Wertberichtigungen auf Finanzanlagevermögen sowie im Berichtsjahr verminderten planmäßigen Abschreibungen des Sachanlagevermögens.

Die Verbesserung des **Finanzergebnisses** gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf zinsinduzierte Rückstellungsveränderungen zurückzuführen.

Die Entwicklung des **Beteiligungsergebnisses** ist im Wesentlichen auf die Beendigung eines Ergebnisabführungsvertrages aufgrund von Steuerrechtsänderungen zurückzuführen. Die ergebniswirksam vereinnahmten Jahresüberschüsse aus den Tochtergesellschaften und Beteiligungen der HHLA AG haben sich im Vorjahresvergleich um 42,6 Mio. € auf 114,9 Mio. € reduziert (im Vorjahr: 157,5 Mio. €).

Die ausgewiesenen **Ertragsteuern werden maßgeblich durch** die Beendigung eines Ergebnisabführungsvertrages aufgrund von Steuerrechtsänderungen bestimmt.

Der **Jahresüberschuss** ist als Ausschüttungsbemessungsgrundlage die wesentliche Steuerungsgröße für die HHLA AG und betrug im Berichtsjahr 47,2 Mio. € (im Vorjahr: 62,0 Mio. €). Davon entfallen auf die A-Sparte 38,1 Mio. € (im Vorjahr: 53,8 Mio. €) und auf die S-Sparte 9,1 Mio. € (im Vorjahr: 8,2 Mio. €).

Das von der Prognose abweichende Jahresergebnis begründet sich im Wesentlichen durch das Ausbleiben eines Buchgewinns aus dem erwarteten Vollzug eines Anteilsverkaufs.

Soll-Ist-Vergleich

in Mio. €	Ist 2022	Ist 2021	Prognose 2022
Jahresüberschuss	47,2	62,0	auf Vorjahresniveau

Vermögenslage

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	33,3	31,5
Finanzanlagen	469,8	460,4
Sonstige Aktiva	848,0	816,8
Bilanzsumme	1.351,1	1.308,7
Passiva		
Eigenkapital	502,8	515,7
Rückstellungen für Pensionen	334,8	342,7
Sonstige Passiva	513,5	450,3
Bilanzsumme	1.351,1	1.308,7
Eigenkapitalquote in %	37,2	39,4
Anlagenintensität in %	2,5	2,4

Die Restbuchwerte der **immateriellen Vermögensgegenstände** und des **Sachanlagevermögens** betragen zum Bilanzstichtag 33,3 Mio. € (im Vorjahr: 31,5 Mio. €). Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen betragen im Berichtsjahr 5,6 Mio. € (im Vorjahr: 5,3 Mio. €). Der Investitionsschwerpunkt lag dabei auf dem Ausbau der IT-Landschaft.

Das **Finanzanlagevermögen** erhöhte sich im Wesentlichen infolge der eingangs beschriebenen Erweiterung des Konsolidierungskreises, der Begebung von Ausleihungen sowie gegenläufiger Wertberichtigungen um insgesamt 9,4 Mio. € auf 469,8 Mio. €.

Das **Eigenkapital** hat sich gegenüber dem Jahresende 2021 um 12,9 Mio. € vermindert. Die Reduzierung ist auf die Ausschüttung der Bardividende in Höhe von 60,1 Mio. € sowie dem Jahresüberschuss in Höhe von 47,2 Mio. € zurückzuführen.

Entwicklung der Pensionsrückstellungen

in Mio. €	2022	2021
-----------	------	------

Bilanzwert am 01.01.	342,7	334,8
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand	11,3	27,1
Rentenzahlungen	- 19,2	- 19,1
Bilanzwert am 31.12.	334,8	342,7

Die HHLA AG bewertet die Ansprüche aus bestehenden **Pensionsverpflichtungen** nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren „Projected Unit Credit Method“. Dabei erfolgt die Zuordnung künftiger Leistungen im Verhältnis der bereits zurückgelegten zu der bis zum Eintritt des jeweiligen Versorgungsfalles möglichen Dienstzeit. Zusätzlich werden die künftig zu erwartenden Renten- und Entgeltsteigerungen berücksichtigt. Für das Berichtsjahr wird ein von der Deutschen Bundesbank vorgegebener durchschnittlicher Marktzins der vergangenen zehn Jahre von 1,78 % (im Vorjahr: 1,87 %) angewandt. Dabei wird gemäß § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB bei der Pensionsrückstellung pauschal eine Restlaufzeit von 15 Jahren angenommen. Die Pensionsrückstellung betrug zum Bilanzstichtag 334,8 Mio. € (im Vorjahr: 342,7 Mio. €).

Finanzlage

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 117,0 Mio. € (im Vorjahr: 18,0 Mio. €). Er war wesentlich durch das Betriebsergebnis und vereinnahmte Beteiligungsergebnisse geprägt. Der Cashflow reichte im Berichtsjahr aus, um die Investitionen zu finanzieren.

Der Finanzmittelfonds setzte sich im Rahmen bestehender Cash-Pool-Verträge aus Forderungen gegenüber Tochtergesellschaften in Höhe von 374,5 Mio. € (im Vorjahr: 260,9 Mio. €), liquiden Mitteln in Form von Bankguthaben in Höhe von 59,7 Mio. € (im Vorjahr: 103,3 Mio. €), davon kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten in Höhe von 20,0 Mio. € (im Vorjahr: 65,0 Mio. €), sowie Clearing-Forderungen gegenüber der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (HGV), in Höhe von 75,0 Mio. € (im Vorjahr: 82,5 Mio. €) zusammen. Die HHLA AG ist mit der S-Sparte in das Cash-Clearing-System der HGV einbezogen. Die A-Sparte nutzt darüber hinaus die Möglichkeit, Liquiditätsüberschüsse bei der HGV anzulegen, soweit dies für die HHLA AG vorteilhaft ist.

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2022	2021
Finanzmittelfonds am 01.01.	446,7	466,7
Cashflow aus laufender Tätigkeit	117,0	18,0
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 21,4	- 37,2
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 33,1	- 0,8
Finanzmittelfonds am 31.12.	509,2	446,7
davon ggü. Tochtergesellschaften	374,5	260,9
davon liquide Mittel	134,7	185,8

Risiko- und Chancenbericht

Die Geschäftsentwicklung der HHLA AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die des HHLA-Konzerns. An den Risiken ihrer Tochterunternehmen und Beteiligungen partizipiert die HHLA AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote.

Die HHLA AG als Mutterunternehmen des HHLA-Konzerns ist in das konzernweite Risiko- und Chancenmanagementsystem eingebunden. Im Kapitel Risiko- und Chancenmanagement des zusammengefassten Lageberichts erfolgt die nach § 289 Abs. 4 HGB erforderliche Beschreibung des internen Kontrollsystems. [Risiko- und Chancenmanagement](#)

Prognosebericht

Ausblick

Die Erwartungen für die HHLA AG spiegeln sich aufgrund ihrer Verflechtungen mit den Konzerngesellschaften und ihres Gewichts im Konzern in der Prognose des Konzerns wider. Es wird erwartet, dass die für den HHLA-Konzern getroffenen Aussagen zur Markt- und Umsatzentwicklung sich im Wesentlichen in den Umsatzerlösen der HHLA AG widerspiegeln werden. Darüber hinaus wird das Ergebnis der HHLA AG im nächsten Jahr durch einen Buchgewinn aus dem erwarteten Vollzug eines Anteilsverkaufs bestimmt. [Prognosebericht](#)

Erwartete Ertragslage 2023

Auf Basis der im Prognosebericht des Konzerns erwarteten Ertragslage des HHLA-Konzerns und der vorherigen Ausführungen geht die HHLA AG insgesamt von einem Jahresüberschuss auf Vorjahresniveau aus. Auch für die HHLA AG ist eine verlässliche Prognose aufgrund der im Prognosebericht des Konzerns beschriebenen unsicheren Rahmenbedingungen weiterhin nicht möglich.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage 2023

Auf Basis der im Prognosebericht des Konzerns beschriebenen liquiditätssteuernden Maßnahmen geht die HHLA AG von einer weiterhin stabilen Finanzlage aus.

Dividende

Die Gewinnverwendung der HHLA AG orientiert sich wie im Vorjahr an der Ergebnisentwicklung des abgelaufenen Geschäftsjahres. Der Bilanzgewinn und eine stabile Finanzlage stellen dabei die Grundlage für eine Fortsetzung der kommunizierten Ausschüttungspolitik dar.

Risiken, Chancen und Prognose

Risiko- und Chancenmanagement

Jedes unternehmerische Handeln ist untrennbar mit Risiken und Chancen verbunden. Die HHLA sieht ein wirksames Management von Risiken und Chancen als einen bedeutenden Erfolgsfaktor zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts an.

Die Steuerung von Risiken und Chancen ist im HHLA-Konzern integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Wesentliche Eckpfeiler des Risiko- und Chancenmanagements sind der Planungs- und Controlling-Prozess, das Berichtswesen und die Organe der Konzerngesellschaften. Um eine erfolgreiche Geschäftsentwicklung sicherzustellen, überprüft der Vorstand der HHLA regelmäßig Strategie, Ziele und Steuerungsmaßnahmen unter Berücksichtigung des Risiko- und Chancenprofils.

Das Risiko- und Chancenmanagement der HHLA fördert den bewussten Umgang mit unternehmerischen Risiken und Chancen. Es zielt darauf ab, Risiken rechtzeitig zu erkennen sowie Maßnahmen zur Risikobewältigung oder -vermeidung zu ergreifen und Chancen zu nutzen, eine Bestandsgefährdung des HHLA-Konzerns jedoch zu vermeiden. Die Förderung unternehmerischen Denkens und eigenverantwortlichen Handelns ist dabei ein bedeutender Baustein.

Risiko- und Chancenmanagementsystem

Aufbau des Systems

Das Risiko- und Chancenmanagementsystem ist ein wesentlicher Teil des Governance-Systems der HHLA und orientiert sich in seiner Ausgestaltung am internationalen Risikomanagementstandard „COSO Enterprise Risk Management (2013)“. Wesentliche Elemente des Risikomanagementsystems sind: Identifizierung, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Berichterstattung der Risiken, klare Verantwortlichkeiten der Prozessbeteiligten (Vorstand bzw. Geschäftsführung von Konzerngesellschaften, interne Revision, Konzerncontrolling), Einbeziehung sämtlicher Mehrheitsgesellschaften sowie at equity konsolidierten Gesellschaften in den Risikokonsolidierungskreis. Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung und behandelt und bewertet die Berichte zum Risikomanagement quartalsweise.

Risiken werden im Rahmen des jährlich durchzuführenden Planungsprozesses inventarisiert. Identifizierte Risiken werden eindeutig beschrieben und entsprechend den definierten Risikofeldern klassifiziert.

Ein Risiko wird anhand der Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos und der möglichen Schadenshöhe bewertet. Die Schadenshöhe spiegelt die bei Risikoeintritt zu erwartende Minderung des operativen Ergebnisses oder des Cashflows vor Steuern wider.

Kategorisierung der Eintrittswahrscheinlichkeit

unwahrscheinlich	möglich	wahrscheinlich	sehr wahrscheinlich
< 25 %	≥ 25 %	≥ 50 %	≥ 75 %

Kategorisierung der Schadenshöhe gemessen am Konzerneigenkapital¹ (Tragfähigkeit)

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

¹ Stand: Planung

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

Aufbauend auf der Risikoidentifizierung und der Risikobewertung werden Steuerungsmaßnahmen definiert, die die Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder Schadenshöhe zielgerichtet reduzieren sollen. Hierdurch erfolgt eine Unterscheidung zwischen Bruttoisiko (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen) und Nettoisiko (unter Berücksichtigung von Maßnahmen). Aufbauend auf den Vorgaben gemäß FISG (Gesetz zur Stärkung der Finanzmarktintegrität) bezüglich der Angemessenheit und Wirksamkeit von Risikomanagementsystemen findet eine systematische Wirksamkeitsprüfung risikosteuernder Maßnahmen statt. Zur Ermittlung der Konzernrisiken erfolgt eine systematische Risikoaggregation unter Berücksichtigung von etwaigen Wechselwirkungen mit risikoverstärkenden oder -ausschließenden Effekten.

Die Risiken werden laufend beobachtet und wesentliche Veränderungen quartalsweise berichtet und dokumentiert. Darüber hinaus wird bei Auftreten, Wegfall oder Änderung wesentlicher Risiken ad hoc berichtet. Die Risikoberichterstattung erfolgt in konzernweit einheitlichen Berichtsformaten, um ein konsistentes Gesamtbild der Risiken entwickeln zu können.

Ergänzend zum etablierten Risikomanagementsystem findet ab 2022 eine jährliche Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung nach den Vorgaben der EU-Taxonomie statt. Hierbei werden spezifische temperatur-, wind-, wasser- und feststoffbezogene Klimarisiken für relevante Geschäftstätigkeiten und deren Standorte hinsichtlich ihrer Relevanz, potenziellen Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Der Risikobewertung werden aktuelle Klimadaten auf Basis der Treibhausgaskonzentrationspfade RCP 2.6, RCP 4.5, RCP 6.0 und RCP 8.5 für den Zeitraum bis 2050 zugrunde gelegt. Für wesentliche Klimarisiken werden entsprechende Anpassungspläne definiert. Die Berichterstattung erfolgt einmal im Jahr. [Klimarisiken](#)

Mit dem **Risikomanagement** korrespondiert das **Chancenmanagement**. Die Identifikation von Chancen und die Planung von Maßnahmen erfolgen systematisiert im jährlichen Planungsprozess. Auf eine Quantifizierung wird bei der Identifikation der Chancen verzichtet. Grundlage des Chancenmanagements sind die Beobachtung und Analyse der individuellen Märkte sowie die frühzeitige Erkennung und Bewertung von Trends, aus denen sich die Identifikation der Chancen ableitet. Dabei werden sowohl gesamtwirtschaftliche, branchenspezifische als auch regionale oder lokale Entwicklungen einbezogen. Zu den Aufgaben der Konzerngesellschaften gehört es, strategische Chancen in ihren Kernmärkten wahrzunehmen. Durch den Vorstand der HHLA wird der strategische Rahmen, u.a. in Form der Stärkung des Kerngeschäfts und der Erschließung zusätzlicher Wachstumsfelder, gesetzt. Der Vorstand der HHLA nutzt für die Planung, Steuerung und Kontrolle von segmentspezifischen oder -übergreifenden strategischen Projekten im Wesentlichen eigene, in der Holding angesiedelte Ressourcen.

Die wesentlichen Elemente des Risiko- und Chancenmanagementsystems und der Risiko- und Chancenberichterstattung sind in einer Konzernrichtlinie beschrieben.

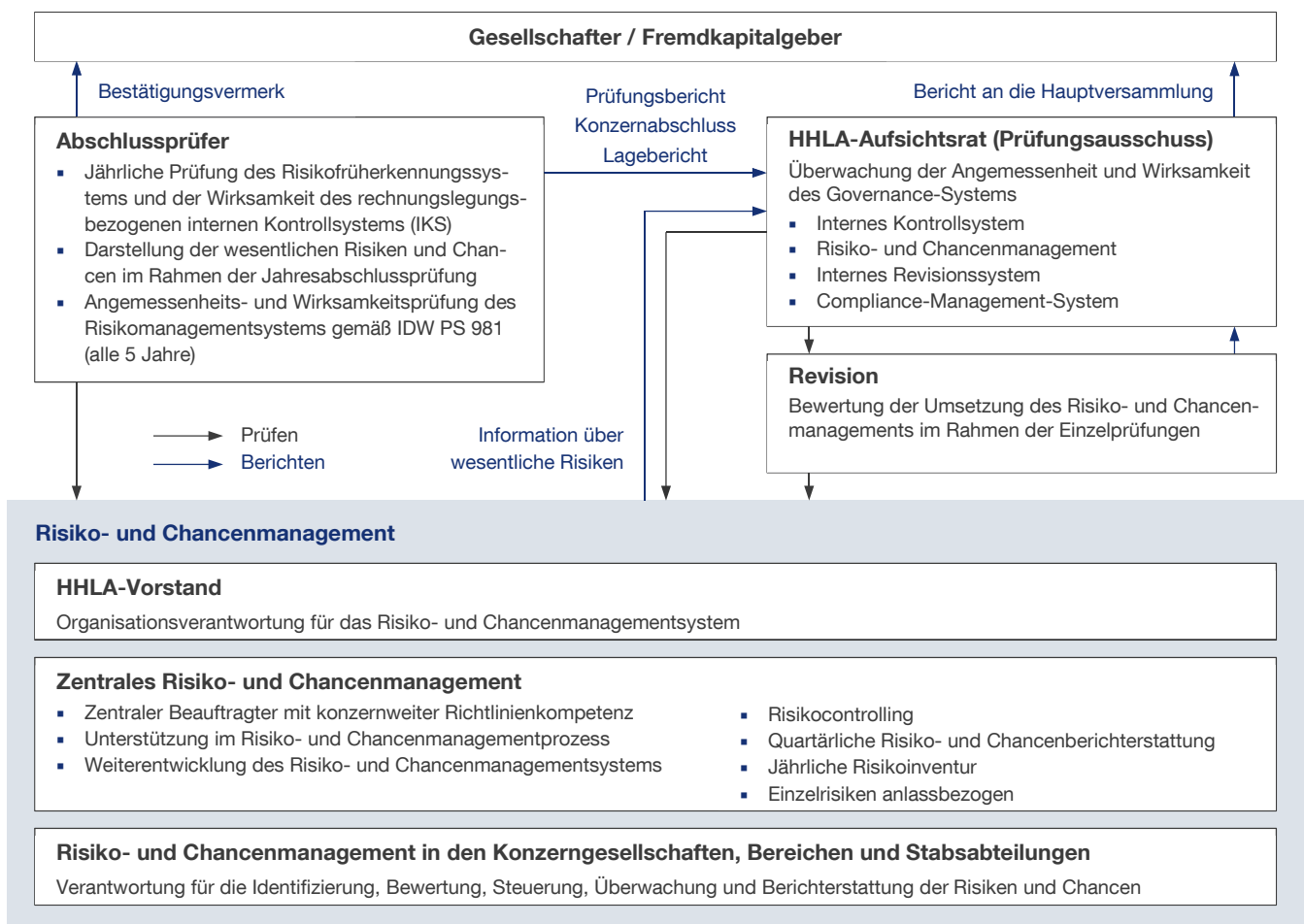
Prüfung und Überwachung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems

Die interne Revision prüft die Risikomanagementprozesse im Rahmen ihrer Einzelprüfungen. Bei signifikanten strukturellen Änderungen oder wesentlichen Feststellungen im Rahmen der Einzelprüfungen führt die interne Revision eine Angemessenheits- und Wirksamkeitsprüfung des Risikomanagementsystems durch.

Der Aufsichtsrat der HHLA befasst sich mit der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems. Der Abschlussprüfer nimmt im Auftrag des Aufsichtsrats im Rahmen der Konzernabschlussprüfung eine Beurteilung des Risikofrüherkennungs- und -überwachungssystems nach IDW PS 340 vor.

Ergänzend hierzu erfolgt eine regelmäßige Angemessenheits- und Wirksamkeitsprüfung des Risikomanagementsystems gemäß IDW PS 981. So wurde das Risikomanagementsystem im Jahr 2022 gemäß IDW PS 981 geprüft. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung war die Prüfung noch nicht abgeschlossen, aber aus der Prüfungstätigkeit haben sich keine wesentlichen Feststellungen ergeben.

Risiko- und Chancenmanagement



Internes Kontrollsystem (IKS)

Aufbau des Systems

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

Auf Basis von dokumentierten Prozessen, Risiken und Kontrollen wird das interne Kontrollsystem regelmäßig überwacht sowie bewertet und schafft so Transparenz hinsichtlich Aufbau und Funktionsfähigkeit für die interne und externe Berichterstattung.

Das interne Kontrollsystem basiert auf den Kriterien, die in dem vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen Arbeitspapier „Internal Control – Integrated Framework“ festgelegt sind.

Das interne Kontrollsystem wird auf Basis der Kontrolldokumentation regelmäßig überwacht und hinsichtlich Aufbau und Funktionsfähigkeit für die Geschäftstätigkeit bewertet.

Prozessabläufe der Rechnungslegung werden dahingehend beurteilt, ob Risiken der Sicherstellung von Existenz, Vollständigkeit, Genauigkeit, Bewertung, Eigentum und Ausweis von Geschäftsvorfällen entgegenstehen. Darüber hinaus erfolgt eine Risikobeurteilung hinsichtlich der Möglichkeit von dolosen Handlungen. Spezifische Risiken der Rechnungslegung können aus dem Abschluss ungewöhnlicher oder komplexer Geschäfte entstehen. Zudem besteht bei der Verarbeitung von nicht routinemäßigen Geschäftsvorfällen ein latentes Fehlerrisiko. Bei Ansatz und Bewertung von Bilanzpositionen werden den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern notwendigerweise Ermessensspielräume zugestanden, woraus weitere Risiken entstehen können.

Die auf die Einhaltung sonstiger gesetzlicher Vorschriften (Compliance) gerichteten Teile des internen Kontrollsystems sind für die Abschlussprüfung insoweit von Bedeutung, als sich daraus üblicherweise Rückwirkungen auf den geprüften Abschluss und Lagebericht ergeben können.

Angemessene und wirksame Kontrollen sollen sicherstellen, dass unternehmensweite Risiken reduziert und Geschäftsvorfälle ordnungsgemäß abgewickelt werden. Geschäftsvorfälle sollen bilanziell richtig erfasst, aufbereitet und gewürdigt, dokumentiert sowie zeitnah und korrekt buchhalterisch in die Finanzberichterstattung übernommen werden. Bei allen relevanten Geschäftsprozessen sind Kontrollen installiert.

Die Überwachung des internen Kontrollsystems erfolgt durch die Prüfungstätigkeit der internen Revision, die hierüber dem Vorstand und dem Aufsichtsrat berichtet. Darüber hinaus nimmt der Abschlussprüfer im Rahmen der Prüfung der Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems Prüfungshandlungen überwiegend auf Basis von Stichproben vor.

Dem internen Kontrollsystem sind Grenzen gesetzt, unabhängig davon, wie sorgfältig es ausgestaltet ist. Als Konsequenz kann mit absoluter Sicherheit weder gewährleistet werden, dass die Unternehmensziele erreicht, noch, dass Falschaussagen vermieden oder aufgedeckt werden.

Wesentliche Regelungen und Kontrollaktivitäten

Die Aufgaben und Funktionen der Geschäftsprozesse sind im Konzern eindeutig abgegrenzt. Die Trennung von Ausführungs-, Abrechnungs- und Genehmigungsfunktionen und deren Wahrnehmung durch verschiedene Personen reduziert die Möglichkeit von Fehlern und dolo- sen Handlungen. Konzernweit wurden mehrstufige Genehmigungs- und Freigabewertgrenzen für Bestellwesen, Zahlungsverkehr sowie Buchhaltung festgelegt. Diese beinhalten insbeson- dere auch ein Vier-Augen-Prinzip. Das konzernweit geltende Bilanzierungshandbuch regelt die einheitliche Anwendung und Dokumentation der Bilanzierungsregeln. Darüber hinaus existieren weitere strategische und operative Richtlinien, die wie das Bilanzierungshandbuch regelmäßig überprüft und ggf. aktualisiert werden.

Die Erfassung von Geschäftsvorfällen erfolgt im Wesentlichen durch ERP-Systeme des Her- stellers SAP. Zur Aufstellung des Konzernabschlusses der HHLA werden durch die Konzernge- sellschaften die jeweiligen Einzelabschlüsse durch weitere Informationen zu standardisierten Berichtspaketen ergänzt, die dann für sämtliche Konzerngesellschaften in das Konsolidie- rungsmodul SAP ECCS eingestellt werden.

Die IT-Systeme werden gegen unberechtigten Zugriff geschützt. Die Grundsätze der Vergabe der funktionsbezogenen Berechtigungen sind in der HHLA-SAP-Berechtigungsrichtlinie festge- halten. Diese ist Bestandteil einer umfassenden IT-Sicherheitsrichtlinie, welche den generellen Zugang zu den IT-Systemen regelt.

Im Rahmen des Konzernabschlusses sind die konkreten formalen Anforderungen an den Kon- solidierungsprozess klar geregelt. Neben der Festlegung des Konsolidierungskreises ist auch die verbindliche Verwendung eines standardisierten und vollständigen Berichtspakets durch die Konzerngesellschaften im Detail festgelegt. Darüber hinaus erfolgen konkrete Vorgaben zur Abbildung und Abwicklung des Konzernverrechnungsverkehrs und der darauf aufbauenden Saldenabstimmungen oder zur Ermittlung des beizulegenden Werts von Beteiligungen. Im Rah- men der Konsolidierung erfolgt durch das Konzernrechnungswesen eine Analyse und ggf. Kor- rektur der durch die Konzerngesellschaften übermittelten Einzelabschlüsse. Auf Grundlage be- reits systemtechnisch in SAP ECCS festgelegter Kontrollmechanismen bzw. durch system- technische Plausibilitätskontrollen werden fehlerhafte Daten identifiziert und ggf. korrigiert.

Überwachung des internen Kontrollsystems

Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems wird systematisch bewertet. Zu Beginn erfolgt eine Risikoanalyse, die dazu dient, maßgebliche Risiken für die wesentlichen Prozesse des Un- ternehmens in den relevanten Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktio- nen zu identifizieren und zu bewerten sowie für risikobehaftete Prozesse geeignete Kontrollen festzulegen und zu implementieren. Die erforderlichen Kontrollen werden gemäß den konzern- weiten Vorgaben dokumentiert und überwacht.

Auf der Grundlage der turnusmäßig erfolgenden Risikoinventur, gegebenenfalls auch anlassbe- zogen, wird mindestens einmal jährlich das IKS durch die jeweils verantwortliche Geschäfts- führung oder Bereichsleitung bewertet. Das Ergebnis wird konzerneinheitlich dokumentiert und umfasst Aussagen zu Aktualität und Vollständigkeit der Dokumentation sowie zur Angemes- senheit und Wirksamkeit des IKS im laufenden Geschäftsjahr.

Über das Ergebnis der Selbsteinschätzung berichten die Geschäftsführungen von Konzernge- sellschaften an ihre jeweiligen Kontrollgremien. Für Funktionen der Holding erfolgt die Erörte- rung auf der Grundlage der Berichterstattung des zentralen IKS-Beauftragten durch den Vor- stand.

Die Ergebnisse der Wirksamkeitsprüfung des IKS werden durch den Vorstand im Prüfungsausschuss der HHLA berichtet. Der Prüfungsausschuss berichtet hierzu seinerseits dem Aufsichtsrat.

Prüfung der Angemessenheit und Wirksamkeit des IKS

Eine systemunabhängige Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit des IKS erfolgt durch die Revision im Zusammenhang mit ihren Prüfungsaufträgen. Die interne Revision prüft im Rahmen ihres risikoorientierten Prüfungsansatzes standardmäßig die Angemessenheit des internen Kontrollsystems bei jeder Prüfung. Zudem wird auf Grundlage geeigneter Prüfungshandlungen beurteilt, ob die einzelnen internen Kontrollen auch wirksam sind.

Aufbauend auf den dabei gewonnenen Erkenntnissen erarbeitet die Revision gemeinsam mit den jeweils verantwortlichen Bereichen zukunftsorientierte Maßnahmen zur Beseitigung etwaiger Schwachstellen bzw. zur Optimierung der Prozessabläufe.

Im Rahmen der Jahresabschlussprüfung nimmt der Abschlussprüfer im Rahmen der Prüfung der Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen IKS Prüfungshandlungen unter Berücksichtigung der hierfür spezialisierten IDW PS 261 n.F und IDW PS 330 überwiegend auf der Basis von Stichproben vor.

Gesamtdarstellung der Risiken und Chancen

Die Risiko- und Chancenlage des HHLA-Konzerns bildet mögliche positive oder negative Abweichungen von der dargestellten Prognose ab.

Die Risikolage des HHLA-Konzerns ist v.a. durch Marktrisiken geprägt. Wesentliche Einflussfaktoren für die Risiko- und Chancensituation sind die weltwirtschaftliche Entwicklung, weiterhin bestehende geopolitische Spannungen und die Entwicklung des Markt- und Wettbewerbsumfelds. Die Entwicklung dieser Faktoren wird genau beobachtet und beeinflussbare Kosten sowie die Investitionen werden – soweit skalierbar – flexibel an die absehbare Entwicklung angepasst. Zudem werden Leistungsrisiken einhergehend mit den geplanten Transformationsprojekten zunehmend relevant und führen zu einer Intensivierung der risikosteuernden Maßnahmen, z.B. in Form von umfassenden Kommunikationsmaßnahmen. Des Weiteren steigen strategische Risiken in Form von Restriktionen bei der Schiffbarkeit der Elbe wieder in ihrer Bedeutung.

In der nachfolgenden Übersicht sind die wesentlichen Einzelrisiken des HHLA-Konzerns entsprechend den Risikofeldern zusammengefasst und nach ihrer Bedeutung absteigend geordnet.

Ranking der wesentlichen Risiken des HHLA-Konzerns

Risiko	Schadenshöhe	Eintrittswahrscheinlichkeit	Trend vs. Vorjahr
Marktrisiken	bedeutend	möglich	↗
Finanzrisiken	mittel	unwahrscheinlich	→
Sonstige Risiken	mittel	unwahrscheinlich	→
IT-Risiken	mittel	unwahrscheinlich	→
Leistungsrisiken	unbedeutend	möglich	↗
Strategische Risiken	unbedeutend	unwahrscheinlich	neu
Rechtliche Risiken	unbedeutend	unwahrscheinlich	→

Da die konjunkturellen Aussichten und die Bewertung der kunden- und wettbewerbsseitigen Marktrisiken einer Prognoseunsicherheit unterliegen, stellen die beschriebenen Risiken und Chancen eine Momentaufnahme dar. Über Veränderungen der Risiko- und Chancenlage des HHLA-Konzerns wird fortlaufend im Rahmen des Halbjahresfinanzberichts und – sofern bedeutsam – im Rahmen der Quartalsmitteilungen im ersten und dritten Quartal informiert.

Aus heutiger Sicht zeichnen sich aus der Gegenüberstellung der Risiken und der Tragfähigkeit des Konzerns keine den Fortbestand der HHLA gefährdenden Risiken ab. Der Vorstand der HHLA ist davon überzeugt, die sich bietenden Chancen auch in der Zukunft nutzen zu können, ohne dabei unvertretbar hohe Risiken einzugehen. Die nachfolgenden Ausführungen beschreiben die wesentlichen auf Konzernebene identifizierten Risiken und Chancen unter Berücksichtigung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind keine weiteren wesentlichen Risiken erkennbar oder sie sind durch Versicherungen weitgehend abgedeckt.

Der Krieg in der Ukraine führt zu einem Anstieg der die Geschäftsaktivitäten in der Ukraine und die gesamtwirtschaftliche Entwicklung betreffenden Risiken. Die HHLA ist in der Lage, diese Risiken zu tragen. Der Fortbestand des Konzerns wird hierdurch nicht gefährdet.

Risiken und Chancen

1. Marktumfeld

Entwicklung von Containerumschlag, Transportvolumen und Logistikdienstleistungen

Eine wesentliche Voraussetzung für die zukünftige Entwicklung von Containerumschlag, Transportvolumen und Logistikdienstleistungen ist die Wachstumsdynamik der Volkswirtschaften, für deren Warenströme die HHLA Dienstleistungen erbringt.

Die zahlreichen Krisen im Jahr 2022, vor allem der Krieg in der Ukraine, führten zu wiederholten Anpassungen der Prognosen für das globale BIP und den Welthandel. Derzeit erwartet der IWF eine Abschwächung des Weltwirtschaftswachstums auf geschätzt 3,4 % für 2022 und 2,9 % für 2023. Wegen der anhaltenden weltwirtschaftlichen und -politischen Spannungen sind diese Werte weiterhin mit Unsicherheit behaftet.

Für China, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, liegt die Wachstumsprognose für 2022 bei 3,0 % und damit unter dem weltweiten Durchschnitt, für 2023 wird ein Wirtschaftswachstum von 5,2 % prognostiziert. Ausschlaggebend sind insbesondere ein geschwächter Immobiliensektor, die Folgen der aktuell starken Verbreitung von COVID-19 nach Beendigung der Null-COVID-Strategie und die langsamer als erwartet verlaufende Erholung des privaten Konsums. [Wirtschaftliches Umfeld](#)

Chancen einer höheren Mengendynamik ergeben sich aus den Wachstumspotenzialen mittel- und osteuropäischer Volkswirtschaften wie z.B. Polen, Tschechien, Slowakei und Ungarn, die einen nicht zu vernachlässigenden Teil ihres interkontinentalen Warenaustauschs über den Hamburger Hafen abwickeln. Es besteht dabei die Chance, von einer über den Erwartungen liegenden Konjunktorentwicklung sowie einer damit einhergehenden stärkeren Mengendynamik durch die Realisierung von Skaleneffekten in der Abfertigung und ein höheres Mengenaufkommen in den nachlaufenden Transportsystemen ergebniswirksam profitieren zu können. Die vielfältigen genannten Herausforderungen und Unsicherheiten stehen dem jedoch gegenüber, so dass ein Eintritt dieser Chancen im kommenden Jahr wenig wahrscheinlich ist.

Das Marktforschungsinstitut Drewry prognostiziert nunmehr ein negatives Wachstum des Weltcontainerumschlags 2022 von - 0,5 % und erwartet für 2023 eine geringe Zuwachsrate von 0,8 %. Auch diese Einschätzung unterliegt angesichts der anhaltenden geopolitischen Spannungen und Inflationsentwicklungen Unsicherheiten. Hierauf basierende Mengen- und Auslastungsrisiken bleiben weiter für die HHLA relevant, werden jedoch zunächst weiterhin als unwahrscheinlich eingestuft. [Ausblick auf das Branchenumfeld](#)

Zur Früherkennung werden die Umschlag- und Transportmengen in den für die HHLA relevanten Märkten intensiv beobachtet. Die beeinflussbaren Kosten sowie die Investitionen, z.B. zum weiteren Ausbau der Containerterminals, werden, soweit skalierbar, flexibel an die absehbare Nachfrage angepasst.

Wettbewerbsumfeld

Das Wettbewerbsumfeld an der nordeuropäischen Küste ist durch Fragmentierung einerseits und den zunehmenden Einfluss der Reeder auf Terminals andererseits gekennzeichnet. Die Wettbewerbsintensität ist unverändert hoch. Entscheidend für die aktive Positionierung der Containerterminals in Hamburg sind Zuverlässigkeit und hohe wasserseitige Produktivität, attraktive Dienstleistungen rund um den Container sowie marktfähige Preise. Im Rahmen von Transformationsprozessen, die schrittweise umgesetzt werden, sind klare Ziele zur Erhöhung der Produktivität sowie zur Verbesserung der Betriebskostenbasis definiert. Die schrittweise Umsetzung soll bis 2025 erfolgen. Zudem wirken sich die geografische Lage, die Reichweite und Qualität der jeweiligen Hinterlandanbindung sowie die seeseitige Erreichbarkeit der Häfen auf die Wettbewerbsposition der Terminalbetreiber aus.

Die Preissensibilität der Reederkunden könnte sich sowohl bei den Übersee- als auch bei den Transshipment-Verkehren bei, so die Erwartungen, im Jahr 2023 nur noch schwachem Anstieg des containerisierten Welthandels verstärken, wodurch Mengen zu Wettbewerbern abwandern könnten.

Die Wettbewerbsintensität im schienengebundenen Containertransport bleibt im Zuge der vielfältig zu beobachtenden Bewegungen am Markt, wie z.B. der Ankündigung von Reedern und Logistikunternehmen, eigene Verkehre zu etablieren, weiter hoch. Die entsprechenden Mengenverlagerungs- und Erlösrisiken bei den intermodalen Tochtergesellschaften der HHLA steigen im Vergleich zum Vorjahr.

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA wird durch die Weiterentwicklung von Servicequalität und betrieblichem Leistungsvermögen stetig gesteigert. In der Schiffsabfertigung konzentrieren sich die Aktivitäten vor allem darauf, die Effizienz der Umschlagleistungen zu erhöhen und auf die zunehmenden Spitzenlasten bei der Abfertigung von Großcontainerschiffen auszurichten. Um ihre Position in der Umschlagtechnologie weiter auszubauen, arbeitet die HHLA an Systeminnovationen und Prozessoptimierungen.

Im Segment Intermodal sind die Zuverlässigkeit und Fahrplantreue der Zugverbindungen, die Skalierbarkeit des Shuttlesystems, der Ausbau des Terminalnetzwerks und eine wettbewerbsfähige Kostenbasis notwendige Voraussetzungen, um erwartetes Wachstum auf der Schiene auch weiterhin zu ermöglichen. Investitionen in eigene Hub-Terminals, die Erweiterung des Netzwerks durch den Bau oder die Akquisition weiterer Terminals (Neubau eines weiteren Hub-Terminals in Ungarn, Erwerb eines Terminals in Malaszewicze 2022) stärken die Leistungsfähigkeit des Hinterlandnetzwerks der HHLA zusätzlich. Darüber hinaus können ordnungspolitische Maßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs im intermodalen Wettbewerb steigern.

Kundenstruktur

Die HHLA ist durch den hohen Wettbewerbsdruck weiterhin Risiken und Chancen durch temporäre oder strukturelle Verlagerungen von Diensten der Reederkunden zwischen den Häfen der Nordrange und im Hamburger Hafen ausgesetzt. Aufgrund der mit dem Schiffsgrößenwachstum einhergehenden höheren Mengen je Dienst und Schiffsanlauf steigen zudem die Auswirkungen auf die Auslastungssituation der Seehafenterminals. Risiken aus wesentlichen Änderungen der aktuellen Dienststruktur sinken im Vergleich zum Vorjahr, liegen jedoch unverändert im möglichen Bereich.

Die HHLA arbeitet in der Schiffsabfertigung mit vielen Reedereien auf neutraler Basis zusammen („Multi-User-Prinzip“). Dies versetzt die HHLA grundsätzlich in die Lage, auf Veränderungen in der Containerlinienschifffahrt flexibel einzugehen. Für den CTT kann durch eine Minderheitsbeteiligung von CSPL, wodurch der Tollerort ein bevorzugter Hub für COSCO-Verkehre in Europa werden soll, langfristig Planungs- und Beschäftigungssicherheit geschaffen werden. Die Bundesregierung hat inzwischen einer Beteiligung unter Auflagen, vor allem einer Begrenzung des Stimmrechtsanteils auf 24,99 %, zugestimmt. Darüber hinaus soll der Mehrwert für den Kunden durch den Ausbau der Großschiffsabfertigung, die Weiterentwicklung von Servicequalität und betrieblichem Leistungsvermögen sowie die Optimierung kundenspezifischer Prozesse weiter gesteigert werden.

Je nach Kundenstruktur kann es in kleineren Konzerngesellschaften zur Abhängigkeit von einzelnen Kunden kommen. Dieser Abhängigkeit wird z.B. durch die Optimierung der Servicequalität begegnet. Gleichzeitig wird die Akquisition von Neukunden angestrebt.

Energiepreissteigerungen

Fossile Energieträger sind durch geopolitische Spannungen und umweltpolitische Ziele Beschaffungspreisrisiken ausgesetzt, die sich in den energieintensiven Segmenten Container und Intermodal ergebnisbelastend auswirken können. Auch unter Berücksichtigung der zunächst für 2023 von der Bundesregierung beschlossenen Strompreisbremse bleibt das Risiko steigender Energiepreise weiter wesentlich. Ein Risikoeintritt liegt unverändert im möglichen Bereich.

[Gesamtwirtschaftlicher Ausblick](#)

Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz sowie eine strategisch ausgerichtete Beschaffungspolitik für Strom aus vorrangig klimaneutraler Produktion bestimmen daher das Handeln der HHLA. Die Weitergabe der Kostensteigerungen an den Markt, soweit durchsetzbar, ist erforderlich.

Traktions-/Trassenkosten

Die im Segment Intermodal operierenden HHLA-Gesellschaften haben für die Schienennutzung Trassenentgelte an die jeweiligen Staatsbahnen bzw. Netzbetreiber zu entrichten und kaufen darüber hinaus Traktionsleistungen ein.

Grundsätzlich werden der diskriminierungsfreie Zugang und die Trassenentgelte der weitgehend in öffentlichem Besitz befindlichen Schieneninfrastruktur in Deutschland durch die Bundesnetzagentur bzw. das Eisenbahn-Bundesamt sowie auf EU-Ebene durch entsprechende Behörden im Ausland überwacht. Zudem beschloss die Bundesregierung 2021 Trassenpreisdreuzierungen, um einer verkehrsträgerneutralen Infrastrukturkostenanlastung näher zu kommen. Dies, um das politische Ziel eines Modalsplits Schiene/Straße von 25/75 % bis 2030 zu erreichen. Das Risiko erhöhter Traktions-/Trassenkosten ist daher für die HHLA weiterhin nicht wesentlich. [1. Marktumfeld](#), [3. Sonstige Risiko- und Chancenfaktoren](#), [6. Strategisches Umfeld](#)

Um die Abhängigkeit von Traktionsleistungen der Staatsbahnen zu verringern und die Produktionsqualität zu erhöhen, wird der bedarfsgerechte Ausbau eigener Anlagen und des Bestands an eigenem rollenden Material weiter vorangetrieben. Der durchgängige Transport mit eigenem Betriebsvermögen gewährleistet eine hohe Qualität in der Prozesskette. Ziel der HHLA ist es, ihren Kunden eine Logistikkette von höchster Qualität und Zuverlässigkeit anzubieten. Damit wird der Standort Hamburg weiter gestärkt: Leistungsfähige Seehafenterminals fördern Chancen der Mengenentwicklung im Hinterland, intelligente Transportsysteme mit niedriger Kostenstruktur das Containeraufkommen im Hafen.

2. Finanzrisiken

Werthaltigkeit von Beteiligungen

Eine hinter den Erwartungen zurückbleibende wirtschaftliche Entwicklung kann zu Wertberichtigungsbedarf bei Vermögenswerten führen. So besteht z.B. aufgrund der Fixkostenintensität von weiten Teilen des Geschäftsmodells der HHLA das Risiko, dass auslastungsbedingte Ergebnisabweichungen kurzfristig nur eingeschränkt kompensiert werden können, wenn sich die Nachfrage nach den Dienstleistungen der HHLA nicht wie erwartet entwickelt. Durch den Krieg in der Ukraine ist der Terminal in Odessa gefährdet. Auswirkungen auf die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage sind möglich. Wesentliche Risiken (Enteignung, Zerstörung, Vertragsbruch) werden durch Bundesgarantien zu einem erheblichen Teil abgesichert. Die Veränderung der Zinssätze, ausgelöst durch Inflation und eine restriktive Geldpolitik, führt tendenziell zu einem Absinken der Barwerte bei Durchführung von Werthaltigkeitstests. Die HHLA überprüft regelmäßig die Werthaltigkeit der Vermögenswerte und führt, wo erforderlich, Anpassungen durch. Werthaltigkeitsrisiken liegen wie im Vorjahr im Bereich einer mittleren Schadenshöhe, ein Risikoeintritt wird weiterhin als möglich angesehen.

Wechselkursrisiken

Die HHLA erbringt ihre Leistungen schwerpunktmäßig in Europa und fakturiert damit weitgehend in Euro. In den Segmenten Intermodal und Logistik werden grenzüberschreitende Leistungen erbracht, darüber hinaus wird in der Ukraine ein Containerterminal betrieben. Hier wird im Wesentlichen euro- oder dollarbasiert fakturiert. Währungs- oder Transferrisiken bestehen daher insbesondere durch Kursschwankungen der zentral- und osteuropäischen Währungen. So kann vor allem das Risiko einer Abwertung der ukrainischen Währung Hrywnja – insbesondere angesichts des Krieges in der Ukraine – gegenüber dem Planansatz nicht ausgeschlossen werden. Die entsprechenden Wechselkursrisiken unterliegen damit in ihrer Bewertung hohen Unsicherheiten. Des Weiteren bestehen u.a. Wechselkursrisiken aus der Bewertung von Euro-Darlehen bei Gesellschaften, deren Ausschüttung in lokaler Währung erfolgt. Die Höhe dieser Risiken wird sowohl durch Kursentwicklungen als auch durch die Entwicklung des Darlehensbestands beeinflusst. Derzeit liegen die Risiken über dem Vorjahresniveau, mittelfristig können die Risiken vor allem vor dem Hintergrund des geplanten Ausbaus der Intermodalaktivitäten weiter ansteigen.

Sämtliche HHLA-Gesellschaften, die mit Fremdwährungen operieren, reduzieren das Risiko von Währungsschwankungen durch regelmäßige Kursüberwachungen und sofern möglich durch den Transfer freier Liquidität in Lokalwährung auf Hartwährungskonten.

Forderungsausfälle

Im Verlauf der Coronavirus-Pandemie und angesichts der in einigen Fahrtgebieten sprunghaft angestiegenen Nachfrage kam es zu einem starken Wettbewerb um Schiffstransportkapazitäten, der die Frachtraten stark nach oben trieb. Hiervon profitieren die Reederkunden weiterhin in erheblichem Maße. Sie erzielten 2022 trotz der Unsicherheiten in den Märkten im Zuge der Coronavirus-Pandemie und der steigenden geopolitischen Spannungen hohe Ergebnisse. Für 2023 stehen die Zeichen aufgrund nun sinkender Frachtraten und von Überkapazitäten an Schiffsraum auf Abkühlung. [1. Marktumfeld](#)

Risiken einer Kundeninsolvenz mit den Folgen eines Umschlag- und Forderungsverlusts im Containersegment werden aufgrund der zuletzt hohen Ergebnisse der Reederkunden weiterhin als sehr unwahrscheinlich angesehen und liegen daher für den Betrachtungszeitraum im unwesentlichen Bereich. Unsicherheiten bezüglich inflationsbedingter Nachfrageeinbrüche, der Entwicklung der Bunkerkosten und der 2023 voraussichtlich weiter sinkenden Frachtraten, beeinflusst durch das Kapazitätsmanagement der Reeder, bleiben jedoch bestehen, so dass das Risiko weiter beobachtet wird.

Bei den Logistikimmobilien und in der Speicherstadt ergeben sich weiterhin Mietausfallrisiken und damit Risiken durch gegebenenfalls entstehende Kosten für erforderliche Um- bzw. Rückbauten auf Mietflächen. Die HHLA steht in engem Kontakt mit den Mietern, um gegebenenfalls zügig Maßnahmen ergreifen zu können. Etwaige Risikoeintritte werden derzeit analog zur Vorjahresbetrachtung als unwahrscheinlich bewertet.

Die HHLA setzt zur Reduzierung von Delkredererisiken Bonitätsprüfungen ein. Durch ein aktives Forderungsmanagement wird die Einhaltung der vertraglich vereinbarten Zahlungsziele überwacht.

Pensionsverpflichtungen

Die Beendigung der quantitativen Lockerung durch die EZB führt zu einer ersten Normalisierung des für die Barwertermittlung der Pensionsverpflichtung relevanten Referenzzinssatzes. Weitere Zinsschritte sind zu erwarten, um der Verstärkung der Inflation zu begegnen. Das Risiko einer zinssenkungsinduzierten Erhöhung der Pensionsrückstellung ist gegenüber dem Vorjahresstand weiter gesunken, ein Risikoeintritt liegt im unwahrscheinlichen Bereich. Die HHLA überwacht die Entwicklung des Zinsniveaus, um gegebenenfalls die Rückstellungshöhe anzupassen.

Weitere Informationen zu nachgelagerten Ausfallrisiken, Liquiditätsrisiken, Zins- und Währungsrisiken einschließlich der risikobegrenzenden Maßnahmen und des Managements dieser Risiken finden sich im Konzernanhang im Rahmen der Berichterstattung zu Finanzinstrumenten. [Konzernanhang, Tz. 47 Management von Finanzrisiken](#)

3. Sonstige Risiko- und Chancenfaktoren

Klimarisiken

Die Ergebnisse der 2022 erstmals durchgeführten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung nach Vorgaben der EU-Taxonomie zeigen, dass sich die bereits als wesentlich identifizierten Klimarisiken Hochwasser und Erdbeben als Folge von Extremwetterereignissen im Betrachtungszeitraum bis 2050 auf Basis aktueller Klimadaten voraussichtlich nicht wesentlich verändern werden. Darüber hinaus liegen derzeit keine zusätzlichen wesentlichen Klimarisiken vor.

Es sind damit nach aktuellem Stand keine weiteren Anpassungslösungen bzw. keine Modifikation der vorhandenen Maßnahmen erforderlich.

Hochwasser

Aufgrund der baulichen Gegebenheiten und des notwendigerweise wassernahen Betriebs der Hamburger Hafenanlagen und Gebäude der HHLA besteht grundsätzlich ein Sturmflutrisiko. Die Maßnahmen zum Hochwasserschutz der HHLA und der Freien und Hansestadt Hamburg haben in den vergangenen Jahren jedoch zu einer deutlichen Verringerung dieses Risikos geführt. Das verbleibende Risiko bleibt im Wesentlichen unverändert gegenüber der Vorjahresbetrachtung.

Für den Fall des Risikoeintritts gibt es umfangreiche Notfallprogramme der Behörden, der Hafenunternehmen und in der Speicherstadt, um mögliche Schäden gering zu halten. Zudem sind die Sachschadenrisiken über Versicherungen in angemessenem Umfang abgedeckt.

Extremwetterereignisse

Im Zuge des Klimawandels ist auch in Europa ein Anstieg von Extremwetterereignissen zu beobachten. Insbesondere witterungsbedingte Erdbeben können im Intermodalverkehr zu Gleissperrungen führen und die Betriebsabläufe beeinträchtigen. Um schienengebundene Containertransporte aufrechtzuerhalten, ist eine hohe Flexibilität von Betriebsmitteln und des operativen Personals erforderlich. Darauf wird der Betrieb im Segment Intermodal konsequent ausgerichtet, um das kundenseitig vereinbarte Leistungsversprechen auch bei herausfordernden Witterungsbedingungen zu gewährleisten. Wie in der Vorjahresbetrachtung können temporär steigende Mehrkosten ereignisabhängig nicht ausgeschlossen werden.

Beteiligungsoptionen

Über ein rein organisches Wachstum hinaus prüft und bewertet die HHLA im Rahmen ihrer Wachstums- und Innovationsstrategie systematisch Akquisitionsoptionen. Im Fokus stehen dabei Beteiligungen zur Erweiterung bzw. Ergänzung des Portfolios in den Kernsegmenten Container und Intermodal sowie innovative Technologieunternehmen und Start-ups im Verkehrs- und Logistiksektor. Maßgebliche Entscheidungskriterien sind neben strategischen Aspekten und Synergien mit vorhandenen HHLA-Aktivitäten vor allem die Wachstumsperspektiven, die zu erwartende Rendite auf das eingesetzte Kapital sowie die Bewertung des unternehmerischen Chancen- und Risikoprofils.

Die HHLA ist finanziell solide aufgestellt. Damit sind die finanziellen Voraussetzungen für weitere Akquisitionen gegeben. So erwarb die HHLA 2022 die CL EUROPORT in Malaszewicze in der Nähe der weißrussischen Grenze, wodurch das Güterverkehrsnetz um einen bedeutenden Knotenpunkt innerhalb Mittel- und Osteuropas, aber auch für euroasiatische Transporte erweitert wurde.

Technologische Innovationen und Digitalisierung

Die HHLA verfolgt u.a. das Ziel, mit innovativen und nachhaltigen Lösungen die Verkehrsinfrastruktur im und um den Hamburger Hafen zu entlasten und die Kapazitäten ihrer Terminalanlagen noch effizienter zu nutzen. Hierfür setzt die HHLA z.B. maschinelles Lernen am CTB ein, um die Positionierung von Containern im Lager zu optimieren und hierdurch die Produktivität zu steigern.

Darüber hinaus hat die HHLA neue Geschäftseinheiten gegründet und beteiligt sich an zukunftssträchtigen Start-ups, um technologischen und unternehmerischen Innovationspotenzialen in der Logistik, vor allem im Bereich der innovativen Geschäftsaktivitäten entlang der materiellen und digitalen logistischen Wertschöpfung, den notwendigen Raum zu geben. Ein Beispiel hierfür ist das Buchungsportal modility, über dessen Plattform der Zugang zum Kombinierten Verkehr vereinfacht wird.

Durch die innovative Weiterentwicklung des Kerngeschäfts und die Erschließung neuer Wachstumstreiber können sich zukünftig zusätzliche Chancen zur Effizienzsteigerung und zu entsprechender Wertschöpfung ergeben. Gleichzeitig sind sie mit gewissen Anlaufkosten und einem unternehmerischen Risiko verbunden, das sorgfältig zu prüfen und den Chancen entsprechend auszutarieren ist. [Innovation](#)

4. IT-Risiken

Die Geschäftsprozesse der HHLA sind in hohem Maße abhängig von der Verfügbarkeit und Sicherheit von IT-Anwendungen. Bei einem Cyberangriff können zeitweise Einschränkungen oder Ausfälle von IT-Anwendungen, u.a. durch die Zerstörung von Daten, weiterhin nicht ausgeschlossen werden. Zudem könnten erhebliche Forderungen für die Freigabe von Daten gestellt werden. Umfangreiche Schutzmaßnahmen für eingehende Daten und Kommunikation sowie Bekämpfungsmaßnahmen, z.B. das Vorhalten sicherer Back-ups, dienen jedoch der Abwehr von Angriffen bzw. der deutlichen Reduzierung etwaiger Schadensauswirkungen. Angesichts der Zunahme von Cyberangriffen auf Unternehmen, insbesondere vor dem Hintergrund des Krieges in der Ukraine, liegt das Risiko für die HHLA, von einem schadenverursachenden Angriff betroffen zu sein, unverändert im mittleren Bereich.

5. Risiken der Leistungserstellung

Preiskalkulationsrisiken in der Speicherstadt

Aufgrund der noch hohen Auslastung des Bausektors und des fortbestehenden globalen Baustoffmangels bestehen derzeit Preiskalkulationsrisiken für Bauprojekte in der Speicherstadt, bei denen Bauleistungen noch nicht vergeben worden sind. Maßnahmen wie die enge Einbindung des Einkaufs in die Projekte dienen der Kostenoptimierung. Aufgrund hoher Eintrittswahrscheinlichkeiten sind diese planerisch berücksichtigt. Etwaige weitere Risiken werden derzeit nicht identifiziert.

Streikrisiken

Konflikte bei Tarifverhandlungen oder im Zusammenhang mit Transformationsprozessen können möglicherweise zu Unterbrechungen oder Verzögerungen im Betriebsablauf mit den entsprechenden Ergebnisauswirkungen vor allem im Container- und Intermodalsegment führen. Da im Intermodalsegment externe Streiks relevant sind, stellen Kommunikation mit Kunden und Flexibilität im Routing wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der potenziellen Schadenshöhen dar. Im Containersegment können interne Arbeitskämpfmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden. Diesen wird mit umfangreicher Kommunikation zu Transformationsprozessen und einer intensiven Einbindung des Betriebsrats begegnet.

Weitere Leistungsrisiken

Des Weiteren könnten sich Transformationsprozesse und damit die Erreichung von geplanten Projektzielen möglicherweise zeitlich verzögern. Umfassende Kommunikationsmaßnahmen und

eine enge Einbindung aller Beteiligten dienen dazu, etwaigen Verzögerungen zu begegnen. Vor dem Hintergrund eventueller Personalengpässe verstärkt sich dieses Risiko jedoch gegenüber dem Vorjahr.

Für die Gebäude der Speicherstadt können aufgrund der besonderen Baukonstruktionen und des Alters des Ensembles kurzfristige Sanierungsbedarfe über die Planungen hinaus nicht ausgeschlossen werden und möglicherweise zu ungeplanten Zusatzkosten führen. Statische Gutachten und Expertenbewertungen führen zu einer frühzeitigen Erkennbarkeit etwaiger Risikoeintritte. Das Risiko liegt aufgrund steigender Baukosten nun im wesentlichen Bereich.

Des Weiteren kann unverändert nicht ausgeschlossen werden, dass Anlagen, die aufgrund unerwarteter Marktentwicklungen nicht mehr bedarfsgerecht eingesetzt werden können oder sich nachträglich als ungeeignet erweisen, abgeschrieben werden müssen. Durch Maßnahmen, vor allem in Form von Tests und Analysen im Vorfeld der Beschaffung, liegt das Risiko im unwesentlichen Bereich.

Pandemien können neben konjunkturbedingten Auswirkungen auch dazu führen, dass durch Erkrankungsfälle Betriebsabläufe im HHLA-Konzern gestört oder unterbrochen werden. Die HHLA hat im Zuge der Coronavirus-Pandemie umfangreiche Maßnahmen umgesetzt, um den Schutz der Beschäftigten und die Durchführung der Betriebsabläufe zu gewährleisten. Das pandemische Geschehen geht laut dem Robert Koch-Institut (RKI) allmählich in ein endemisch-wellenförmiges Geschehen über. Nach dem Infektionsschutzgesetz des Bundes bestehen zum Berichtszeitpunkt keine die HHLA betreffenden Regelungen mehr. In der momentanen Bewertung liegen Leistungsrisiken durch Pandemien weiterhin im unwesentlichen Bereich.

6. Strategisches Umfeld

Infrastruktur

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA ist maßgeblich von den infrastrukturellen Rahmenbedingungen des Hafen- und Logistikstandorts Hamburg abhängig. Die seewärtigen, landseitigen und regionalen Verkehrsnetze Hamburgs müssen den Anforderungen der Warenströme und ihrer Verkehrsträger gewachsen sein. Als infrastrukturnahes Unternehmen ist die HHLA ebenso wie ihre Gesellschaften darauf angewiesen, dass die häufig zu ihren eigenen Investitionen komplementären öffentlichen Investitionen und Leistungen rechtzeitig und im geplanten Umfang erfolgen, damit der Standort nicht gefährdet wird. Defizite bei infrastrukturellen Rahmenbedingungen wie die aktuell bestehenden Restriktionen für die Schiffbarkeit der Elbe aufgrund von Verschlickungen könnten dazu führen, dass sich Umschlag- und Transportmengen an den Standorten der HHLA vorbeientwickeln. Die Behebung der Restriktionen in der Elbe ist derzeit in der Umsetzung. Wie sich diese Risiken mittel- und langfristig entwickeln werden, ist momentan noch ungewiss.

Zum Erhalt und Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens sowie zur Optimierung der Abläufe für den hinterlandseitigen Zu- und Ablauf der Warenströme sind die Modernisierung und der Ausbau der regionalen Straßen- und Schieneninfrastruktur erforderlich. So können im Intermodalsegment Mehrkosten oder Verspätungen durch Engpässe im Bahnnetz, u.a. aufgrund mangelhafter Bahninfrastruktur oder von Behinderungen durch Baumaßnahmen, auftreten. Die Flexibilität durch eigenes rollendes Material trägt u.a. dazu bei, dass etwaige Ergebnisauswirkungen unwahrscheinlich sind und weiterhin nicht zu den für den HHLA-Konzern wesentlichen Risiken zählen. Für die HHLA mittelfristig besonders wichtige Projekte sind der künftige Ersatz der Köhlbrandbrücke, der Bau der Hafenpassage (A 26) und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals einschließlich der Schleusen.

Die HHLA arbeitet bei entsprechenden Projekten eng mit den zuständigen öffentlichen Institutionen zusammen. Darüber hinaus vertritt sie ihre Interessen über die Mitarbeit in entsprechenden Gremien, die Mitwirkung in Verbänden sowie durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit.

7. Rechtliche Risiken

Compliance-Vorfälle

Das Fundament integren Handelns bilden gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Zusammenarbeit im Konzern ist von sozialer Verantwortung gegenüber den Beschäftigten geprägt. Grundlage für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist eine enge, verantwortungsvolle und aktive Einbindung der Arbeitnehmervertretungen innerhalb des Konzerns. Dolose Handlungen sowie generell Rechts- und Wettbewerbsverstöße durch Beschäftigte im Rahmen ihrer Tätigkeit können dennoch nicht vollständig ausgeschlossen werden. Zudem können etwaige Zuwiderhandlungen in bestimmten Rechtsgebieten (z.B. Wettbewerb, Datenschutz) zu Bußgeldern führen, die auf Konzernkennzahlen fußen und somit unter Umständen wesentliche Größenordnungen erreichen.

Zur Risikoreduzierung verfügt die HHLA u.a. neben Richt- und Leitlinien, dem Vier-Augen-Prinzip, prozessimmanenten Kontrollen und der Durchführung von Stichproben im Rahmen des Compliance-Management-Systems über einen Verhaltenskodex, der sich an sämtliche Führungskräfte und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Konzerns richtet. Zu den Regelungen des Verhaltenskodex sowie zu weiteren Spezialthemen wie der Vermeidung von Korruption und dem Verhalten im Wettbewerb werden dem aktuellen Risikoprofil entsprechend regelmäßig Schulungen durchgeführt. Hinzu kommen weitere begleitende Kommunikationsmaßnahmen u.a. im Intranet der HHLA. Zudem bestehen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Dritte Möglichkeiten, Hinweise zu Verstößen zu geben (Whistleblower-Hotline). Auf Compliance-Verstöße wird gegebenenfalls mit konkreten Prozessanpassungen zur künftigen Prävention reagiert. So werden zum Beispiel in Fällen von Diebstahl entsprechende Sicherungsmaßnahmen geprüft und gegebenenfalls auch eingeführt, um das Abhandenkommen der betreffenden Gegenstände möglichst zu vermeiden. Darüber hinaus tragen die regelmäßig wiederkehrende Analyse von Compliance-Risiken und das IT-basierte Business-Partner-Screening-System, mit dem eine risikobasierte Prüfung von Geschäftspartnern der HHLA ermöglicht wird, zur frühzeitigen Erkennung von Compliance-Risiken und damit zur Risikominimierung bei. Dies gilt auch für den mittlerweile konzernweit zur Anwendung kommenden HHLA-Lieferantenkodex.

Prozessrisiken

Durch Veränderung von Ausgangsprämissen oder Rahmenbedingungen kann es in Projekten zu einer wesentlichen Unterschreitung der hinterlegten Wirtschaftlichkeitsrechnung kommen. Dies kann die Auflösung langfristiger Verträge notwendig machen und ggf. Rechtsstreitigkeiten zur Folge haben. Die HHLA ergreift vorbeugend Maßnahmen, u.a. in Form des Einsatzes juristischer Expertise, um entsprechende Streitigkeiten zu vermeiden bzw. beizulegen.

Neue behördliche Regularien

Gesetzesänderungen, Reformen von Regularien oder die Anpassung von Auflagen können Veränderungen bei HHLA-internen Prozessen oder an Bestandsanlagen erforderlich machen oder zu Kostensteigerungen führen. Ständige Informationsbeschaffung und eine enge Zusammenarbeit mit den entsprechenden Behörden ermöglichen dabei rechtzeitige HHLA-interne Vorberei-

tungen und vorausschauende Investitionen, welche dazu dienen, die hiermit verbundenen Kosten, sofern möglich, zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund liegen etwaige Risiken derzeit unter der Vorjahresbewertung und im unwesentlichen Bereich.

Umgekehrt können sich Chancen aus neuen Regularien entwickeln, die im Wesentlichen die Marktpotenziale von technologischen Innovationen erhöhen.

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Erwartetes Bruttoinlandsprodukt (BIP)

Wachstumserwartung in %	2023	Trend vs. 2022
Welt	2,9	↘
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	1,2	↘
USA	1,4	↘
Aufstrebende Volkswirtschaften	4,0	→
China	5,2	↗
Russland	0,3	↗
Euroraum	0,7	↘
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	1,5	↗
Deutschland	0,1	↘
Welthandel	2,4	↘

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF); Januar 2023

Die Weltkonjunktur wird 2023 weiter vom Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine und von der hohen Inflation belastet bleiben. Jedoch könnten die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie – insbesondere durch die Abkehr Chinas von seiner Null-COVID-Strategie – im Jahresverlauf an Einfluss verlieren.

Insgesamt gibt es positive Signale für die Weltwirtschaft, denn zahlreiche Volkswirtschaften zeigten zuletzt eine unerwartet hohe Widerstandsfähigkeit. Allen Anzeichen nach entfaltet die straffere Geldpolitik ihre Wirkung. Die weltweite Gesamtinflation scheint ihren Höhepunkt im dritten Quartal 2022 erreicht zu haben. Angesichts der besseren Aussichten erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) in diesem Jahr kein Abrutschen der **Weltwirtschaft** in die Rezession, ein Szenario, welches in der Herbstprognose 2022 noch nicht ausgeschlossen worden war. Der IWF blickt nun optimistischer auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung und hat seine aktuelle Prognose zur Weltwirtschaft im laufenden Jahr um 0,2 Prozentpunkte auf eine Zuwachsrate von 2,9 % leicht angehoben. Gleichwohl liegt das globale Wachstum im Vergleich zu den vergangenen zwei Jahrzehnten nach wie vor unter dem „historischen Durchschnitt“. Die Prognose des IWF für ein geringes Wachstum 2023 reflektiert die rasche Anhebung der Zentralbankzinsen zur Bekämpfung der Inflation – insbesondere in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften – sowie die Unsicherheiten durch den Krieg in der Ukraine.

Die konjunkturelle Verlangsamung im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr geht von den **fortgeschrittenen Volkswirtschaften** aus. In den **Schwellen- und Entwicklungsländern** hat das Wachstum hingegen im Jahr 2022 voraussichtlich seinen Tiefpunkt bereits erreicht.

Der **Welthandel** wird sich 2023 einhergehend mit dem abnehmenden konjunkturellen Expansionsstempo abschwächen. Die nachlassende Güternachfrage und die erwartete Abschwächung

der Pandemie in China werden dazu beitragen, Ungleichgewichte und Probleme in den globalen Lieferketten weiter zu verringern. Nach Schätzungen des IWF wird das **weltweite Handelsvolumen** im Prognosezeitraum um 2,4 % steigen.

Die Aussichten für die Wirtschaftsregionen, die für die HHLA besondere Bedeutung haben, sind für 2023 heterogen. So rechnet der IWF für **China** mit einem beschleunigten Wirtschaftswachstum und hat seinen Konjunkturausblick für die zweitgrößte Volkswirtschaft deutlich um 0,8 Prozentpunkte auf 5,2 % angehoben. Insbesondere die Abkehr von der Null-COVID-Strategie und die rasch verbesserte Mobilität sollten eine schnellere konjunkturelle Erholung ermöglichen. Die deutlich verbesserten wirtschaftlichen Aussichten zeigen sich auch im Einkaufsmangerindex PMI, der als Stimmungsbarometer für die zweitgrößte Volkswirtschaft gilt.

In **Russland** scheint die Kontraktion der Wirtschaft 2022 ihren Tiefpunkt erreicht zu haben. Das von der Europäischen Union eingesetzte Ölembargo gegen Russland und der gemeinsam mit den G7-Staaten beschlossene Preisdeckel auf russisches Öl zeigen nicht die gewünschte Wirkung. Rohölexporte aus Russland werden in Länder, die keine Sanktionen erhoben haben, verlagert. 2023 erwartet der IWF eine leichte Expansion der russischen Wirtschaftsleistung um 0,3 %. Die Aussichten für die **ukrainische Volkswirtschaft** sind abhängig von der Entwicklung des Krieges und völlig ungewiss. Daher hat der IWF im Rahmen seiner Oktoberprognose 2022 keine Schätzung für die wirtschaftliche Entwicklung der Ukraine abgegeben.

In den **aufstrebenden Ländern Mittel- und Osteuropas** wird die Wirtschaftskraft nach Einschätzung der Experten voraussichtlich um 1,5 % expandieren. Die jüngsten Entwicklungen in der **Eurozone** machen angesichts einer unerwarteten Widerstandsfähigkeit Hoffnung. Der IWF erwartet daher, dass sich die gesamtwirtschaftlichen Aktivitäten des Euroraums 2023 mit einer Wachstumsrate von 0,7 % ausdehnen werden. Das **estnische BIP** wird nach jüngsten Schätzungen des IWF aus Oktober 2022 mit einem Plus von 1,8 % steigen. Die Wirtschaftsleistung Italiens wird um 0,6 % zulegen und damit wie die deutsche Wirtschaft eine vom IWF zuvor erwartete Rezession 2023 vermutlich vermeiden. Gleichwohl sind die Wachstumserwartungen für **Deutschland** mit einem Zuwachs von 0,1 % gering.

Ausblick auf das Branchenumfeld

Das Marktforschungsinstitut Drewry hat seine Prognose für den **Weltcontainerumschlag** angesichts des gesamtwirtschaftlichen Ausblicks nach unten angepasst und erwartet für 2023 einen geringen Zuwachs im Containeraufkommen der weltweiten Häfen von 0,8 %.

Für **China**, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, erwartet Drewry 2023 nur einen geringfügigen Anstieg des Containerumschlags von 0,3 %. Eine nicht einschätzbare Unsicherheit im Ausblick Chinas liegt nach Einschätzung des Marktforschungsinstituts in dem Ende der Null-COVID-Politik Pekings im Dezember 2022. Die Aussichten für die europäischen Häfen deuten für 2023 auf eine verhaltene Erholung. Nach Schätzungen der Experten soll das Fahrtgebiet Europa im laufenden Jahr mit einer Rate von 2,1 % wachsen. Der Aufschwung schlägt sich in fast allen Teilgebieten nieder. Auch für die nordwesteuropäischen Häfen wird gegenüber 2022 eine leichte Erholung von 2,1 % im Containerumschlag erwartet.

Erwarteter Containerumschlag nach Fahrtgebieten

Wachstumserwartung in %	2023	Trend vs. 2022
Welt	0,8	↗
Asien insgesamt	0,9	↗
China	0,3	↘
Europa insgesamt	2,1	↗
Nordwesteuropa	2,1	↗
Skandinavien und baltischer Raum	5,6	↗
Westliches Mittelmeer	0,6	↗
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	2,2	↗

Quelle: Drewry Maritime Research; Dezember 2022

Nachdem der Containerschiffmarkt durch die Pandemie eine turbulente Entwicklung genommen hat und vor allem in den vergangenen zwei Jahren durch außergewöhnlich hohe Frachtraten infolge hoher Transportnachfrage bei gleichzeitig erheblichen Kapazitäts- und Lieferengpässen geprägt war, wird die Branche nach Einschätzung von Drewry wieder in alte Verhaltensmuster fallen. Entgegen der Hoffnung, dass Konsolidierungen und die Allianzen dazu führen würden, dass die Reeder ihre Schiffskapazitäten proaktiv steuern würden, bevor der Containermarkt aus dem Ruder läuft, zeigte sich, dass die Branche nur dann auf die Kapazitäten einwirkt, wenn sie durch schwere Verluste dazu gezwungen wird. Nun, da die Nachfrage abflaut und sich die Situation im Containerverkehr entspannt, erscheint die Rekordiauftragsflut der Jahre 2021 und 2022 noch übertriebener. Das Marktforschungsinstitut AXS Alphaliner erwartet, dass die Gesamtstellplatzkapazität der Flotte im Prognosezeitraum auf 28,1 Mio. TEU ansteigen wird (+ 8,2 %). Für 2023 wird die Auslieferung von 362 Schiffen mit einer Stellplatzkapazität von rund 2,5 Mio. TEU erwartet. Davon werden 32 Schiffe der 18.000+-TEU-Klasse angehören.

Angesichts nachlassender Nachfrage bei gleichzeitig massiven Kapazitätserweiterungen und dadurch weiter fallenden Frachtraten erwartet Drewry eine geringere Profitabilität bei den Reedern 2023. Während die Branche 2022 voraussichtlich 290 Mrd. US\$ erwirtschaftet hat, geht man für das Jahr 2023 noch von einem kumulierten operativen Gewinn in Höhe von 15 Mrd. US\$ aus.

Im Hinblick auf das weiterhin ungebrochene Schiffsgrößenwachstum und das damit verbundene erhöhte Mengenaufkommen pro Schiffsanlauf wird der Druck auf die Terminals und die Hinterlandtransportsysteme durch die Umschlagspitzen weiter zunehmen. Hingegen wird sich die durch den weltweit stark gestörten Containerlinienverkehr hervorgerufene Engpasssituation in den Häfen zusehends entspannen. Infolgedessen erwartet Drewry, dass sich die Produktivität in den Häfen weltweit in den kommenden Monaten spürbar verbessern wird.

Erwarteter Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

Wachstumserwartung in %	2023	Trend vs. 2022
Transportaufkommen	- 0,1	→
Straßenverkehr	- 0,2	→
Eisenbahnverkehr	0,1	→
Kombinierter Verkehr	2,2	↗
Transportleistung	0,6	↗
Straßenverkehr	0,4	↗
Eisenbahnverkehr	1,0	↗
Kombinierter Verkehr	2,7	↗

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr (Bundesministerium für Digitales und Verkehr); Oktober 2022

Die jüngste Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr in Deutschland, die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr auf der Grundlage der Daten vom Oktober 2022 herausgegeben wurde, sieht aufgrund der ungünstigen gesamtwirtschaftlichen Perspektiven für das Jahr 2023 eine annähernde Stagnation des gesamten deutschen Güterverkehrsaufkommens (nach dem Überfall Russlands auf die Ukraine waren die Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung Deutschlands weder absehbar noch prognostizierbar und konnten deshalb nicht berücksichtigt werden). In der Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – wird sich hingegen ein von den Experten erwartete leichter Anstieg in Höhe von 0,6 % bemerkbar machen. Mit Blick auf die einzelnen Verkehrsträger wird für den Straßengüterverkehr für 2023 im Transportaufkommen ein leichter Rückgang von 0,2 % und in der Transportleistung ein geringer Zuwachs von 0,4 % prognostiziert. Das Güteraufkommen auf der Schiene wird nahezu stagnieren. Die Transportleistung im Eisenbahnverkehr wird hingegen in 2023 mit 1,0 % wachsen. Gleichzeitig wird der Kombinierte Verkehr im laufenden Jahr voraussichtlich an Tempo gewinnen. Das Aufkommen wird um 2,2 % und die Leistung um 2,7 % zulegen.

Erwartete Konzernentwicklung

Vergleich zur Vorjahresprognose

Die im Geschäftsbericht 2021 gegebene Prognose für das Jahr 2022 wurde mit Veröffentlichung der Halbjahresergebnisse bereits für den Containerumschlag gesenkt und für die Umsatzerlöse sowie das EBIT im Teilkonzern Immobilien angehoben. Mit Veröffentlichung der Quartalsmitteilung Januar bis September 2022 wurde die Prognose nochmals für den Containerumschlag sowie erstmals in diesem Geschäftsjahr für den Containertransport gesenkt. Außerdem wurden die Erwartungen für die Umsatzentwicklung für den Teilkonzern Hafenlogistik sowie den Konzern angehoben. Auch das Investitionsvolumen wurde aufgrund von Verzögerungen von geplanten Anlagenzugängen von vormals 300 bis 350 Mio. € im Konzern auf 210 bis 260 Mio. € reduziert. Damit einhergehend wurden die Investitionen für den Teilkonzern Hafenlogistik auf 180 bis 230 Mio. € abgesenkt (vormals: 270 bis 320 Mio. €). Während die Investitionen auf Konzernebene zum Jahresende nur leicht unter der zuletzt gegebenen Prognose blieben, bestätigten bzw. übertrafen alle anderen Kennzahlen diese.

Erwartete Ertragslage

Hinweis: Unter der zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch ungewissen weiteren konjunkturellen Entwicklungen unterliegt die nachfolgende Prognose einer hohen Unsicherheit. Dies betrifft insbesondere auch die Entwicklung der geopolitischen Lage und deren Ausstrahleffekte auf Inflation und wirtschaftliche Sanktionsmaßnahmen. Für den Containerterminal in der Ukraine (CTO) wurde kein Wertberichtigungsbedarf unterstellt. Weiterhin geht die HHLA davon aus, dass die Lagergelderlöse im Segment Container bereits mit Beginn des Jahres deutlich sinken. [Ertragslage](#), [Nachtragsbericht](#), [Risiken und Chancen](#)

Für 2023 wird im **Teilkonzern Hafenlogistik** sowohl beim Containerumschlag als auch Containertransport mit einem moderaten Anstieg gegenüber dem Vorjahr gerechnet. Nachdem die Umsatz- und Betriebsergebnisentwicklung (EBIT) im Geschäftsjahr 2022 von deutlich erhöhten Lagergelderlösen positiv beeinflusst war, werden für das aktuelle Geschäftsjahr für den Teilkonzern Hafenlogistik Umsatzerlöse auf dem Niveau des Vorjahres erwartet. Dabei wird gegenüber Vorjahr ein leichter Rückgang der Umsatzerlöse im Segment Container sowie ein deutlicher Anstieg im Segment Intermodal angenommen. Darüber hinaus wird für den Teilkonzern Hafenlogistik ein Betriebsergebnis (EBIT) in der Bandbreite von 145 bis 175 Mio. € für möglich gehalten. Dabei wird innerhalb dieser Spanne im Segment Container ein starker Rückgang und im Segment Intermodal ein moderater Anstieg des jeweiligen Segment-EBIT erwartet.

Für den **Teilkonzern Immobilien** wird mit Umsatzerlösen auf dem Niveau des Vorjahres gerechnet sowie mit einem deutlichen Rückgang im Betriebsergebnis (EBIT).

In Summe wird auf **Konzernebene** von einer Umsatzentwicklung auf dem Niveau des Vorjahres und einem Betriebsergebnis (EBIT) in einer Bandbreite von 160 bis 190 Mio. € ausgegangen.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage

Auf Basis der zum 31. Dezember 2022 verfügbaren **Liquidität** geht die HHLA davon aus, dass die Finanzmittel jederzeit ausreichen werden, um den fälligen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

Zur weiteren Steigerung der Effizienz und Erhöhung der Kapazität in den Segmenten Container und Intermodal ist für das Jahr 2023 von **Investitionen** auf Konzernebene in einer Bandbreite von 250 bis 300 Mio. € auszugehen. Davon entfallen 220 bis 270 Mio. € auf den Teilkonzern Hafenlogistik. Die Investitionsschwerpunkte liegen im Segment Container auf der effizienten Nutzung der bestehenden Terminalflächen im Hamburger Hafen sowie der Erweiterung der ausländischen Terminals und im Segment Intermodal auf der Erweiterung der eigenen Transport- und Umschlagskapazitäten.

Die Prognose für die Investitionen steht unter dem Vorbehalt, dass es zu keinen ungeplanten Verzögerungen bei den Anlagenzugängen kommt. Gleichzeitig achtet die HHLA weiter auf die Skalierbarkeit ihrer Investitionen und wird diese – soweit erforderlich – an die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung anpassen, um die finanzielle Stabilität des Konzerns zu sichern.

Es bleibt das Ziel der HHLA, ihre ertragsorientierte **Ausschüttungspolitik**, die eine Auszahlung zwischen 50 und 70 % des Jahresüberschusses nach Anteilen Dritter als Dividende vorsieht, fortzusetzen.

Nichtfinanzielle Erklärung

Nichtfinanzielle Berichterstattung

Im Rahmen der **nichtfinanziellen Erklärung** orientiert sich die HHLA an den Standards der Global Reporting Initiative (GRI) „GRI 1: Grundlagen 2021“, „GRI 2: Allgemeine Angaben 2021“ und Angaben gemäß der GRI-Themenstandards für jedes nach den HGB-Anforderungen als wesentlich erhobene Thema. Zudem dienen die Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen als Rahmen für die Bestimmung und Ausrichtung der Nachhaltigkeitsaktivitäten. [Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie](#)

Die nichtfinanzielle Erklärung gliedert sich grob in die Abschnitte **Ökologie, EU-Taxonomie, Soziales und Corporate Governance**. Nicht Bestandteil der nichtfinanziellen Erklärung sind hingegen die Unterkapitel [Personalbestand und -struktur](#) sowie die [Erklärung zur Unternehmensführung](#). Beide Unterkapitel wurden jedoch aufgrund ihrer thematischen Nähe dem Abschnitt „Soziales“ im Kapitel „Arbeitswelt und Beschäftigung“ bzw. dem Abschnitt „Corporate Governance“ strukturell zugeordnet. Sie sind Bestandteil der Konzernlageberichtsprüfung und wurden mit hinreichender Sicherheit geprüft.

Zur Ermittlung der wesentlichen nichtfinanziellen Themen führt die HHLA regelmäßig eine **Wesentlichkeitsanalyse** durch, zuletzt im November 2021. Für die Analyse wurde der zum damaligen Zeitpunkt gültige GRI-Standard „GRI 101: Grundlagen“ berücksichtigt. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden neuen Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) hat die HHLA 2022 darauf verzichtet, eine neue Wesentlichkeitsanalyse nach dem GRI-Standard „GRI 3: Wesentliche Themen 2021“ zu initiieren, um die neuen Anforderungen aus der CSRD bei der nächsten Erhebung einbeziehen zu können. [Wesentlichkeitsanalyse](#)

Im Anschluss wurden die Ergebnisse dieser Analyse – soweit dazu passend – den in § 289c HGB genannten Aspekten Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Achtung der Menschenrechte sowie Bekämpfung von Korruption und Bestechung zugeordnet. Die Überleitung der zu berichtenden Aspekte gemäß § 289c HGB auf die seitens der HHLA als wesentlich klassifizierten Themen wird im Folgenden tabellarisch dargestellt.

Überleitung der berichtspflichtigen Mindestaspekte gemäß CSR-RUG auf die für die HHLA wesentlichen Aspekte und Sachverhalte

Inhalt der nichtfinanziellen Erklärung nach § 289c HGB	Strategische Handlungsfelder	Als wesentlich bewerteter Aspekt im Sinne der doppelten Wesentlichkeit nach § 289c Abs. 3 HGB	Index berichtspflichtiger Bestandteile der nichtfinanziellen Erklärung
	Ökologie		
Umweltbelange	Klimafreundliche Logistikketten	<ul style="list-style-type: none"> Betrieb und Ausbau klimafreundlicher Logistikketten 	Klimafreundliche Logistikketten
	Flächenschonung	<ul style="list-style-type: none"> Effiziente Nutzung von Terminalflächen 	Flächenschonung
	Klimaschutz und Energieeffizienz	<ul style="list-style-type: none"> Betriebliche CO₂-Neutralität Steigerung der Energieeffizienz 	Emissionen Energie
	Soziales		
Arbeitnehmerbelange	Arbeitswelt	<ul style="list-style-type: none"> Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten 	Personalbestand und -struktur Ausbildung und Personalentwicklung
	Arbeits- und Gesundheitsschutz	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitsschutz gemäß internationalen Standards für Beschäftigte 	Arbeits- und Gesundheitsschutz
Sozialbelange¹			
	Governance		
Achtung der Menschenrechte¹	Geschäftsethik und Integrität		Achtung der Menschenrechte
Bekämpfung von Korruption und Bestechung¹	Geschäftsethik und Integrität		Bekämpfung von Korruption und Bestechung
	Wirtschaft		
	Entwicklung des Unternehmenswerts	<ul style="list-style-type: none"> Wachstum und Profitabilität 	Ertragslage
	Wertschöpfung und Innovation	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Digitalisierung zur Prozessoptimierung Steigerung der Effizienz 	Innovation
Weitere Angaben gemäß § 289c HGB			
Angabe der verwendeten Rahmenwerke			Über diesen Bericht
Nachhaltigkeitsstrategie			Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie
Beschreibung des Geschäftsmodells			Geschäftstätigkeit
Wesentliche nichtfinanzielle Risiken und ihre Handhabung			Risiko- und Chancenmanagement Risiken- und Chancen

¹ Die HHLA nimmt ihre Verantwortung im Umgang mit den Sozialbelangen von Geschäftspartnern, Anteilseignern und der Öffentlichkeit, die Achtung der Menschenrechte sowie die Bekämpfung von Korruption und Bestechung sehr ernst. Im Sinne der doppelten Wesentlichkeit nach § 289c Abs. 3 HGB sind jedoch alle Sachverhalte dieser Aspekte aufgrund mangelnder Geschäftsrelevanz für die HHLA nicht berichtspflichtig. Aus Gründen der Transparenz hat sich die HHLA jedoch dazu entschieden, auf freiwilliger Basis Angaben zu diesen Themen zu berichten.

⊘ Nicht geprüft

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

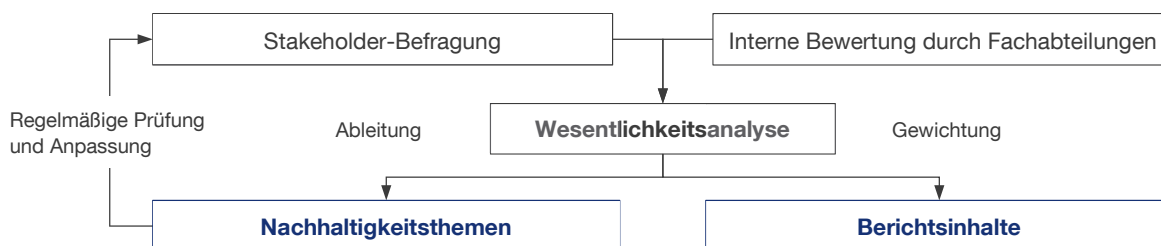
Wesentlichkeitsanalyse

Die HHLA steht in regelmäßigem Austausch mit ihren externen Interessengruppen, zu denen Kunden (z.B. Reedereien), Kunden von Kunden (z.B. Versender), Beschäftigte, Lieferanten, potenzielle und bestehende Aktionäre und Investoren, Verbände und Institutionen, wissenschaftliche Einrichtungen, politische Entscheidungsträger, Nichtregierungsorganisationen (NGOs), Anwohner sowie die interessierte Öffentlichkeit zählen.

Prozess und Ergebnis der Stakeholder-Umfrage

Um ein aktuelles Bild der Erwartungen und Anforderungen der Stakeholder zu erhalten, führte die HHLA im November 2021 erneut eine Wesentlichkeitsanalyse durch, in der die potenziell relevanten Nachhaltigkeitsthemen der internen und externen Stakeholder untersucht wurden. Zunächst wurden dafür die für die HHLA wesentlichen Stakeholder von den Fachabteilungen identifiziert. Ausgangspunkt hierfür waren interne Quellen, wie z.B. Aufstellungen der größten Kunden. Als **wesentliche Stakeholder** wurden Kunden, Kunden von Kunden, Beschäftigte, Lieferanten, potenzielle und bestehende Aktionäre, ESG-Rating-Agenturen, Verbände und Institutionen, wissenschaftliche Einrichtungen, politische Entscheidungsträger, NGOs sowie Nachbarn der Terminals in Hamburg identifiziert.

Prozess der Wesentlichkeitsanalyse



Im zweiten Schritt wurde eine Bestandsaufnahme der sowohl für die externen als auch für die internen Stakeholder relevanten Themen erstellt und diese anhand der zentralen Handlungsfelder der HHLA-Nachhaltigkeitsstrategie strukturiert. [Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie](#)

Anschließend wurde anhand eines einheitlichen Fragebogens eine **internationale vierwöchige Online-Befragung** durchgeführt, an der externe Stakeholder aus allen Interessengruppen sowie Führungskräfte aus verschiedenen Funktionen des Unternehmens teilgenommen haben.

Insgesamt bewerteten rund 60 Personen die für die HHLA potenziell relevanten Themen, insbesondere Kunden, Geschäftspartner, Lieferanten, Investoren sowie Beschäftigte der HHLA. Darüber hinaus hatten die Stakeholder die Möglichkeit, die Themen zu gewichten, zu ergänzen und zu kommentieren.

Kombiniert wurde diese digitale Befragung mit **qualitativen Experten-Interviews**. An den 60-minütigen Interviews nahmen insgesamt 15 Vertreterinnen und Vertreter aus den Bereichen Kunden, Investoren, ESG-Rating, NGOs und Verbände teil. Alle Teilnehmenden wurden zu den Handlungsfeldern der HHLA befragt.

Ergebnis der Stakeholder-Umfrage und Materialitätsprüfung

Die Ergebnisse der durchgeführten Stakeholder-Befragung decken sich zu großen Teilen mit den Ergebnissen der vorherigen Stakeholder-Befragungen. Keines der als potenziell relevant abgefragten Themen wurde als unwesentlich bzw. kaum wesentlich bewertet.

Die in der Stakeholder-Befragung als wesentlich bzw. sehr wesentlich ermittelten Themenschwerpunkte der HHLA wurden von einem **internen Fachgremium** sowohl mit Blick auf die ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen der HHLA auf das jeweilige Thema als auch mit Blick auf die Relevanz des Themas für den unternehmerischen Erfolg **im Sinne der doppelten Wesentlichkeit nach § 289c Abs. 3 HGB geprüft.**

Die HHLA nimmt ihre Verantwortung im Umgang mit den Sozialbelangen von Geschäftspartnern, Anteilseignern und der Öffentlichkeit sehr ernst. Ebenso werden die Themen Compliance, Datenschutz, Achtung der Menschenrechte sowie die Bekämpfung von Korruption und Bestechung als fundamentale Voraussetzung für eine nachhaltige Unternehmensführung angesehen. Gemäß § 289c Abs. 3 HGB ist jedoch aufgrund mangelnder Geschäftsrelevanz keines dieser Themen für die HHLA wesentlich. Aus Gründen der Transparenz hat sich die HHLA jedoch dazu entschieden, auf freiwilliger Basis Angaben zu diesen Themen zu berichten.

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

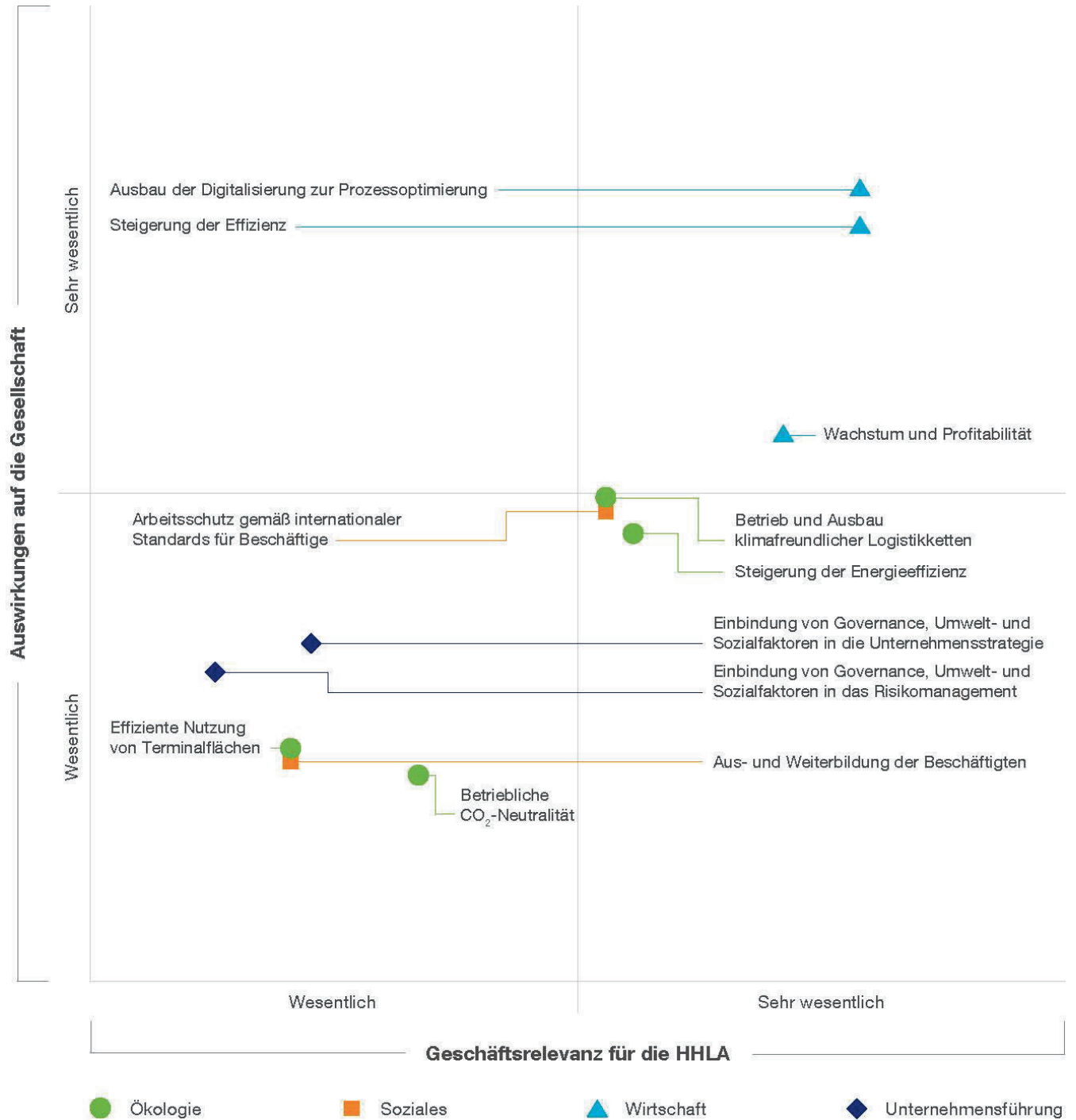
Strategische Handlungsfelder	Bewertung der Themen durch die befragten Stakeholder		Wesentlich bewertet im Sinne der doppelten Wesentlichkeit nach § 289c Abs. 3 HGB
	Wesentlich	Sehr wesentlich	
Ökologie			
Klimafreundliche Logistikketten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Produktangebot für CO₂-neutralen Containertransport 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betrieb und Ausbau klimafreundlicher Logistikketten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betrieb und Ausbau klimafreundlicher Logistikketten
Flächenschonung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Effiziente Nutzung von Terminalflächen 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Effiziente Nutzung von Terminalflächen
Klimaschutz und Energieeffizienz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betriebliche CO₂-Neutralität ▪ Einsatz erneuerbarer Energie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steigerung der Energieeffizienz ▪ Förderung bzw. Aufbau und Nutzung erneuerbarer Energie aus eigenen Energiequellen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steigerung der Energieeffizienz ▪ Betriebliche CO₂-Neutralität
Umwelt- und Ressourcenschutz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Minderung des Ressourcenverbrauchs ▪ Förderung der Kreislaufwirtschaft ▪ Erhalt und Förderung von Biodiversität ▪ Senkung von Lichtemissionen 		
Soziales			
Arbeitswelt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktivität als Arbeitgeber ▪ Sicherung von Arbeitsplätzen ▪ Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten
Arbeits- und Gesundheitsschutz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesundheitsförderung der Beschäftigten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Arbeitsschutz gemäß internationalen Standards für Beschäftigte 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Arbeitsschutz gemäß internationaler Standards für Beschäftigte
Gesellschaftliche Verantwortung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktiver Stakeholder-Dialog ▪ Gesellschaftliches Engagement 		
Geschäftspartner	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transparenz der Lieferkette ▪ Einkaufsrichtlinien in Bezug auf Umwelt, Soziales und Governance 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung der Kundenbeziehungen 	
Governance			
Strategie und Management	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbindung von Governance, Umwelt- und Sozialfaktoren in die Unternehmensstrategie ▪ Einbindung von Governance, Umwelt- und Sozialfaktoren in das Risikomanagement 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbindung von Governance, Umwelt- und Sozialfaktoren in die Unternehmensstrategie ▪ Einbindung von Governance, Umwelt- und Sozialfaktoren in das Risikomanagement
Geschäftsethik und Integrität	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung internationaler Initiativen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Compliance ▪ Aktive Bekämpfung von Korruption und Bestechung ▪ Achtung der Menschenrechte ▪ Datenschutz und -sicherheit 	
Wirtschaft			
Entwicklung des Unternehmenswerts	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stabile Dividendenausschüttung ▪ Kapitalmarkt-Positionierung als nachhaltiges Investment 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wachstum und Profitabilität 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wachstum und Profitabilität
Wertschöpfung und Innovation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau der Digitalisierung zur Schaffung neuer Geschäftsaktivitäten ▪ Aufbau neuer Geschäftsaktivitäten entlang der Logistikkette ▪ Förderung und Aufbau von Infrastruktur und/oder Produktionskapazitäten für alternative Energieträger 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau der Digitalisierung zur Prozessoptimierung ▪ Steigerung der Effizienz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau der Digitalisierung zur Prozessoptimierung ▪ Steigerung der Effizienz

Die Ergebnisse wurden intern analysiert und dem Vorstand vorgestellt. Sie flossen zudem in die Weiterentwicklung der HHLA-Nachhaltigkeitsstrategie unter dem Leitmotiv „Balanced Logistics“ und in die Ausarbeitung der Handlungsfelder ein.

[Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie](#)

Wesentlichkeitsmatrix

Wesentliche Themen der HHLA nach doppeltem Wesentlichkeitsvorbehalt gemäß § 289c Abs. 3 HGB



Nachhaltigkeitsmanagement

Zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie berichtet die Stabsabteilung Nachhaltigkeit an den Vorstand. Für die einzelnen Themenfelder der Nachhaltigkeitsstrategie sind Verantwortliche benannt, die übergreifend von der Stabsabteilung Nachhaltigkeit koordiniert werden. Die strategische Bedeutung nachhaltiger Themen findet sich auch als Komponente der variablen Vorstandsvergütung wieder.

Als Bestandteile der mit dem Vorstand vereinbarten Zielvorgaben gehen der Drei-Jahres-Durchschnitt der jährlichen spezifischen CO₂-Emissionsentwicklung, der Drei-Jahres-Durchschnitt der jährlichen Beschäftigungsentwicklung sowie der Drei-Jahres-Durchschnitt der jährlichen Entwicklung des Aufwands für Erstausbildungen, betriebliche Qualifizierungen und Weiterbildung im Verhältnis zur Beschäftigtenzahl in die Vorstandsvergütung ein. Dabei wurde jeweils ein Zielkorridor festgelegt, dessen Erreichen eine entsprechende Tantieme auslöst.

[Vergütungsbericht und Vergütungssystem](#)

Ökologie

⊘ Nicht geprüft

Klimawandel und Klimaschutz

Mit einem Anteil von rund einem Fünftel an den gesamten CO₂-Emissionen innerhalb der Europäischen Union (EU) zählt der Verkehrssektor zu den wesentlichen CO₂-Emittenten. Denn die Verkehrsleistung ist in den vergangenen Dekaden deutlich gestiegen und die Prognosen zur Verkehrsleistungsentwicklung sehen weiteres Wachstum voraus. Dadurch steigen häufig die CO₂-Emissionen, da fossile Energieträger als Antriebsquelle derzeit noch deutlich den Lkw-Landtransport und den Schiffsverkehr dominieren. Dabei entfallen auf den Seeverkehr, der über 90 % des weltweiten Warenaustausches befördert, vergleichsweise niedrige 2,9 % der Emissionen. Großcontainerschiffe weisen aufgrund der enormen Transportkapazität von bis zu 24.000 Standardcontainern die beste CO₂-Bilanz pro beförderter Tonne aus. Der Bahnverkehr gilt als ökologisch vorteilhaftester Verkehrsträger auf dem Land, da dieser sehr energieeffizient und CO₂-neutral betrieben werden kann.

Der Immobiliensektor stellt nach der Energiewirtschaft, der Industrie und dem Verkehrssektor den viertgrößten Treibhausgasemissionen verursachenden Sektor Deutschlands dar. Im Portfolio des HHLA-Immobilienbereichs ist die durch die UNESCO zum Weltkulturerbe ernannte historische Speicherstadt in Hamburg der wesentliche Immobilienbesitz. Bei der energetischen Weiterentwicklung der Speicherstadt sind entsprechend hohe Denkmalschutzstandards zu berücksichtigen.

✓ Prüfung mit begrenzter Sicherheit

Klimafreundliche Logistikketten

Mit ihrem **Geschäftsmodell der Verknüpfung der ökologisch vorteilhaften Verkehrsträger Seeschiff und Eisenbahn zu klimafreundlichen Logistikketten** leistet die HHLA ihren wichtigsten Beitrag für Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz. Dieses zeigt sich auch in der seit 2021 geltenden EU-Taxonomie-Verordnung, in der die Hauptaktivitäten der HHLA als taxonomiekonform klassifiziert werden. Durch die HHLA und deren Bahntochter METRANS werden nordeuropäische und Adria Häfen durch ein hocheffizientes Intermodalnetzwerk mit Mittel- und Osteuropa verknüpft. Die Verbindung von Überseeschiff mit Feederschiff, Binnenschiff, Barge und Bahn bedeutet nichts anderes als die Organisation vorbildlicher multimodaler Transportketten. Diese Transportketten sparen Energie und Infrastruktur und verursachen zudem vergleichsweise wenig Lärm und Unfälle. Hinzu kommt der Lagevorteil Hamburgs tief im Binnenland, der im ökologischen Transportweg Elbe begründet ist.

Die HHLA bindet weitere Akteure bei der Gestaltung klimafreundlicher Logistikketten ein: Das **HVCC Hamburg Vessel Coordination Center** als zentrale, neutrale, überbetriebliche Koordinationsstelle für Großschiffs-, Feeder- und Binnenschiffsverkehre im Hamburger Hafen bietet den Terminals und Reedern betriebliche Koordinierungsleistungen für einen emissionsoptimierten Zu- und Ablauf der Schiffe an.

Die **Hamburg Port Authority (HPA)** plant und baut im Rahmen des Projektes Landstrom in Hamburg (LiH) auf den HHLA-Containerterminals Burchardkai und Tollerort Anlagen zur Landstromversorgung von Containerschiffen. Die HHLA unterstützt dieses Projekt, indem bestehende Anlagenteile der HHLA entgeltlich mitgenutzt werden können, Bauabläufe koordiniert und Flächen zur Verfügung gestellt werden. Nach Abschluss des Projektes werden am Container Terminal Burchardkai (CTB) drei Landstromanschlüsse und am Container Terminal Tollerort (CTT) ein Landstromanschluss zur Verfügung stehen. Am Container Terminal Altenwerder (CTA) wurde mit den Planungen für Landstromanschlüsse begonnen.

Mit dem Produkt **HHLA Pure** bietet die HHLA ihren Kunden einen nach TÜV Nord Standard TN-CC-020 zertifiziert klimaneutralen Containertransport und Containerumschlag für alle Hamburger Containerterminals und die meisten Transportrelationen im METRANS-Netzwerk an.

Flächenschonung

Die Inanspruchnahme von Flächen für Verkehr, Gewerbe und Siedlungen zählt zu den großen Umweltbelastungen, denn Flächen sind eine wertvolle, nur begrenzt zur Verfügung stehende Ressource. Die effiziente Nutzung von Hafen- und Logistikflächen durch eine hohe **Flächenproduktivität** und eine erhöhte Lagerkapazität auf bestehenden Flächen sind daher Maßnahmen der HHLA zur Senkung des Flächenverbrauchs für Verkehr, Gewerbe und Siedlungen. Bei den Investitionen zum nachfrageorientierten Ausbauprogramm der Hafenterminals handelt die HHLA nach der Leitlinie, die knappen Hafen- und Logistikflächen so effizient wie möglich zu nutzen. Bei der effizienten Flächennutzung der Hafenterrassen konzentriert sich die HHLA neben der Erhöhung der Lagerkapazitäten auf die Steigerung der wasserseitigen Umschlagkapazität.

Die **Erhöhung der Lagerkapazitäten** erfolgt z.B. am Container Terminal Burchardkai (CTB) durch den flächenschonenden Ausbau des Lagerkransystems. Im Berichtsjahr wurden am CTB die Arbeiten für den Bau weiterer vier Lagerblöcke fortgesetzt, die im Laufe des Jahres 2023 den Betrieb aufnehmen. Drei zusätzliche Lagerblöcke wurden im Berichtsjahr neu bestellt. Durch eine Verdichtung der Containerstellplätze wird so auf bestehender Fläche die Lagerkapazität nachfrageorientiert deutlich erhöht.

Neben einer Erhöhung der Lagerkapazität durch eine verdichtete und damit flächenschonende Lagerung der Container ist die **Erhöhung der wasserseitigen Umschlagkapazität** ein wichtiger Baustein für eine effiziente Flächennutzung auf den Terminals. Die HHLA hat durch ihr umfangreiches Ausbauprogramm, u.a. durch hochmoderne Tandem-Containerbrücken, die gleichzeitig bis zu vier 20-Fuß-Container bewegen können, die wasserseitige Leistungsfähigkeit deutlich erhöht. Im Berichtsjahr wurden für den CTB weitere fünf neue Großcontainerbrücken bestellt. Durch diese Steigerung der Kaimauerproduktivität auf bestehenden Flächen können mehr Container abgefertigt werden.

Neben flächeneffizienten Lagerkransystemen und effizienten Umschlaggeräten leisten wirkungsvolle **Prozesse** einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Leistungsfähigkeit auf bestehenden Flächen. Dieses Zusammenspiel von Lagerkapazitätserhöhung sowie effizienten Geräten und Prozessen ermöglicht die Abwicklung von Spitzenlasten auf bestehenden Flächen.

Die HHLA-Tochter METRANS nutzt in ihrem Netzwerk zwischen den Seehäfen sowie ost- und südosteuropäischen Inlandterminals Waggons, die speziell für die maritime Logistik entwickelt wurden. Diese 80-Fuß-Waggons bieten ein optimales Verhältnis zwischen Waggon- bzw. Zuglänge und **Stellplatzkapazität**. Dadurch können mit einem Ganzzug im Shuttleverkehr bis zu 100 Standardcontainer transportiert werden – mehr als mit vergleichbaren Waggons. Durch

diese hohe Stellplatzkapazität auf einem Zug wird die vorhandene Infrastruktur auf den Seehafen- und Inlandterminals sowie den Gleisanlagen optimal ausgenutzt.

Emissionen

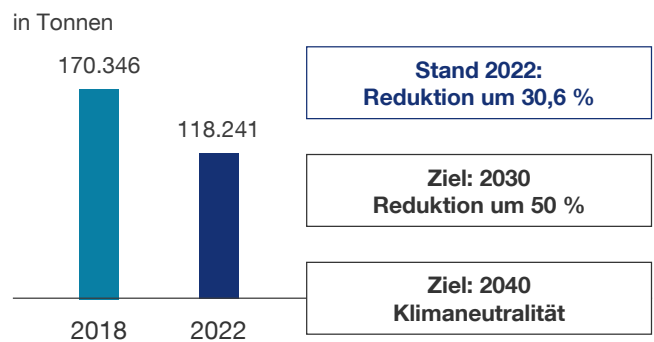
Zum wirkungsvollen Schutz des Klimas fokussiert sich die HHLA auf die Senkung der absoluten CO₂-Äquivalente (CO₂e). Die Energieeffizienz und der Anteil erneuerbarer Energien am Energieträgermix der HHLA sollen kontinuierlich erhöht werden, damit eine Entkopplung von Umschlag- und Transportvolumen einerseits und CO₂e-Emissionen andererseits erreicht wird.

Bei der **Berechnung der CO₂e-Emissionen** orientiert sich die HHLA am Greenhouse Gas Protocol Corporate Standard (Revised Edition), einem internationalen Standard zur Erfassung von Treibhausgasemissionen. Bei der Berechnung werden Tank-to-Wheel-Emissionen für die Treibstoffe und marktbasierende Emissionsfaktoren berücksichtigt. Die Emissionsfaktoren für die fossilen Energieträger sind dem Global Logistics Emissions Council (GLEC) Framework entnommen. Die Emissionsfaktoren für Strom, bei denen keine marktbasierenden Emissionsfaktoren vorliegen, wurden von der IEA (International Energy Agency) veröffentlicht. Im Berichtsjahr wurde auf die Berechnung der CO₂-Äquivalente (CO₂e) umgestellt, so dass neben der Klimawirkung von reinen CO₂-Emissionen auch die Klimawirkung von weiteren Treibhausgasen (wie N₂O) in der Erhebung der CO₂-Äquivalenten Berücksichtigung findet. Diese Werte sind nahezu vergleichbar. Auf eine rückwirkende Anpassung der Treibhausgasbilanz wurde verzichtet.

Die maßgeblichen Treibhausgase konzentrieren sich im HHLA-Konzern auf den Ausstoß von CO₂. Dieser wird vor allem von den Umschlagmengen auf den Hafen- und Inlandterminals, den Bahntransportvolumen sowie dem Anteil des Strombezugs aus erneuerbaren Energien beeinflusst. Der separate Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien wurde nach Maßgabe des Greenhouse Gas Protocols bei der Berechnung der spezifischen Emissionen als lokal emissionsfrei klassifiziert. Bei der Berechnung der absoluten Emissionen wird die CO₂e-Emissionsmenge, die durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien weniger emittiert wird, separat ausgewiesen. Der Energiebedarf eines Hafenterminals hängt maßgeblich von den wasserseitig umgeschlagenen und mit den Verkehrsträgern Bahn und Lkw landseitig transportierten Containern ab. Als Bezugsgröße zur Bestimmung der spezifischen CO₂e-Emissionen verwendet die HHLA im Einklang mit den Empfehlungen der EEEG-Arbeitsgruppe (European Economics Environment Group) die aussagekräftige wasser- und landseitige Umschlagleistung in Containern. Die Empfehlungen der EEEG-Arbeitsgruppe werden ebenfalls im Global Logistics Emissions Council (GLEC) Framework 2.0 berücksichtigt.

Die herausragende Bedeutung verringerter absoluter CO₂e-Emissionen findet im **Klimaschutzziel** der HHLA ihren Ausdruck: Bis 2030 sollen die absoluten CO₂e-Emissionen um mindestens 50 % gesenkt werden, **bis 2040 möchte die HHLA klimaneutral wirtschaften** (in Bezug auf Scope 1 und Scope 2). Als Basisjahr wurde 2018 festgelegt. Im Vergleich zwischen Basisjahr und Berichtsjahr verringerten sich die absoluten Scope 1 und Scope 2 CO₂e-Emissionen um 30,6 % auf 118.241 t (2018: 170.346 t).

Absolute CO₂e-Emissionen



2018: CO₂-Emissionen, 2022: CO₂e-Emissionen

Unter Berücksichtigung des Einsatzes von Strom aus erneuerbaren Energien, der zu einer Verminderung der CO₂e-Emissionen um 87.888 t führte, sanken die **absoluten CO₂e-Emissionen** um 5,0 % auf 118.241 t (im Vorjahr: 124.418 t).

Die CO₂e-Emissionen wurden insbesondere durch drei Entwicklungen beeinflusst:

- die Schließung des Container Terminal Odessa (CTO) am 24. Februar 2022 infolge des russischen Angriffskrieges
- die weltweit gestörten Lieferketten, die zu sehr hohen Lagerauslastungen und damit verbundenem höheren Energieeinsatz der Container Terminals in Hamburg führten
- die fortgeführte Elektrifizierung am Container Terminal Altenwerder (CTA)

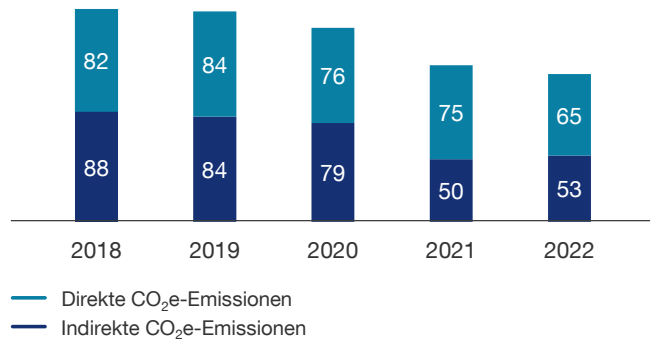
Der Gasverbrauch des Konzerns reduzierte sich im Geschäftsjahr 2022 signifikant um 77,5 % von 75 auf 17 Gigawattstunden (GWh), da der Betrieb eines Blockheizkraftwerkes nicht fortgeführt wird. Damit wurde auch die zusätzliche Beschaffung von Strom aus erneuerbaren Energien zur Kompensation der höheren CO₂e-Emissionen des Blockheizkraftwerks eingestellt. Auf diese Weise sank der Anteil erneuerbarer Energien am gesamten Stromverbrauch auf 53,4 % (im Vorjahr: 60,0 %), während der Anteil erneuerbarer Energien am gesamten Energieverbrauch leicht auf 31,3 % stieg (im Vorjahr: 31,0 %). Während im Jahr 2021 Strom aus erneuerbaren Energien im Volumen von 205,4 Gigawattstunden (GWh) beschafft wurde, verringerte sich diese Menge auf 190,4 GWh im Berichtsjahr. Die durch den Einsatz von Elektrolokomotiven traktionsbedingten CO₂e-Emissionen sanken im Berichtsjahr um 13,8 % auf 33.239 t (im Vorjahr: 38.581 t).

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

- Für den von METRANS-Gesellschaften durchgeführten elektrifizieren Bahnverkehr in Deutschland und Österreich
- Für alle selbst genutzten Bürogebäude und Werkstätten in Hamburg sowie für den Container Terminal Altenwerder (CTA), für das rein elektrisch betriebene Lagerkransystem am Container Terminal Burchardkai (CTB) sowie für die Bahnkräne an den Containerterminals Burchardkai und Tollerort
- Bei den internationalen Beteiligungen bezieht der HHLA-Terminal TK Estonia Strom aus erneuerbaren Energien und produziert Strom aus einer im Berichtsjahr gebauten Photovoltaikanlage

Direkte und indirekte CO₂e-Emissionen

in Tsd. Tonnen



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

Die absoluten CO₂e-Emissionen der vier von der HHLA betriebenen reinen Containerterminals sanken im Vorjahresvergleich um 3.324 t auf 50.258 t. Gegenüber dem Basisjahr 2008 verringerten sich die spezifischen CO₂e-Emissionen um 41,6 %. Durch Dritte veranlasste und durchgeführte Tätigkeiten, die auf den Anlagen der HHLA CO₂e emittieren, werden nicht erfasst.

Als Bestandteil der mit dem Vorstand vereinbarten Zielvorgaben geht der Drei-Jahres-Durchschnitt der jährlichen spezifischen CO₂-Emissionsentwicklung in die Vorstandsvergütung ein. Dabei wurde ein Zielkorridor festgelegt, dessen Erreichen eine entsprechende Tantieme auslöst.

[Vergütungsbericht und Vergütungssystem](#)

Zertifizierte Klimaneutralität

Der CTA in Hamburg ist die weltweit erste zertifiziert klimaneutrale Umschlaganlage für Container. Der Betrieb erfolgt überwiegend elektrifiziert mit Strom aus erneuerbaren Energien. Für Terminalprozesse, die heute noch CO₂e-Emissionen verursachen, wird die Umstellung auf elektrifizierten Betrieb aktuell erprobt beziehungsweise bereits sukzessive umgesetzt. Im Berichtsjahr wurden die CO₂e-Emissionen des CTA durch den TÜV Nord gemäß DIN ISO 14064-3:2000 ermittelt und die Klimaneutralität durch den Standard TN-CC-020 (dieser berücksichtigt hier Emissionen aus stationärer und mobiler Verbrennung (Erdgas, Diesel), aus importiertem Strom, Emissionen des Pendler-Berufsverkehrs sowie Vorketten der eingesetzten Energieträger) zertifiziert. Dabei wurden alle nicht vermeidbaren CO₂e-Emissionen in Höhe von 11.836 t (im Vorjahr: 16.073 t), die durch den Containerumschlag (einschließlich der berechneten Scope-3-Emissionen) entstehen, durch Kompensationsprojekte nach Gold Standard ausgeglichen.

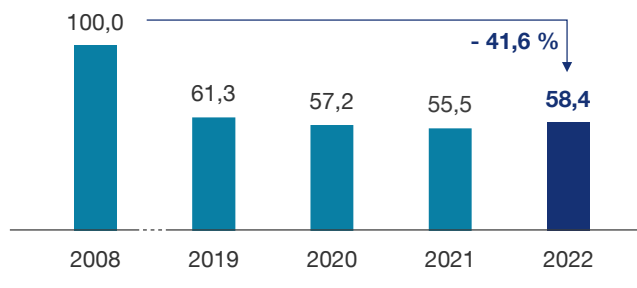
Die durch den TÜV Nord als unabhängige Zertifizierungsstelle verifizierten CO₂e-Emissionen für den Transport eines Standardcontainers von und nach Hamburg, Bremerhaven und Koper innerhalb des METRANS-Netzes bilden die Basis für das klimaneutrale Produkt HHLA Pure. HHLA Pure steht für klimaneutralen Containertransport und -umschlag (gemäß TÜV Nord Standard TN-CC-020, dieser umfasst die Emissionen aus stationärer und mobiler Verbrennung (Erdgas, Diesel) sowie aus importiertem Strom). Nach Maßgabe dieses Standards wurden Emissionen soweit wie möglich reduziert, die unvermeidbaren CO₂e-Emissionen in Höhe von 49.457 t (im Vorjahr: 45.118 t) wurden durch Klimaschutz-Kompensationsprojekte nach Gold Standard ausgeglichen. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 917.152 Standardcontainer (TEU) klimaneutral mit HHLA Pure transportiert (im Vorjahr: 911.975 TEU).

Maßnahmen zur Senkung der CO₂e-Emissionen

Ein umfassendes **Programm zur Energieeffizienzsteigerung** und damit zur Senkung der CO₂e-Emissionen innerhalb einzelner HHLA-Gesellschaften wurde im Berichtsjahr durch verschiedene Maßnahmen weitergeführt. Hierzu gehören unter anderem die Um- und Ausrüstung mit energieeffizienteren Technologien wie z.B. der Ausbau der batteriebetriebenen Automated Guided Vehicles Flotte am CTA um weitere zehn Einheiten oder die weitere Umstellung der Flächenbeleuchtungen auf LED.

Entwicklung spezifischer CO₂e-Emissionen

Spezifische CO₂e-Emissionen gegenüber 2008 in %



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

Energie

Energieverbrauch und -einspeisung

	2022	2021	2020	2019	2018
Diesel, Benzin und Heizöl in Mio. l	23,2	24,1	24,1	28,0	28,4
Erdgas in Mio. m ³	1,9	7,5	9,1	8,0	4,4
Strom (ohne Fahrstrom) in Mio. kWh	149,4	133,7	117,0	123,2	135,9
davon Strom aus erneuerbarer Energie	82,4	97,4	86,2	78,7	78,9
Fahrstrom in Mio. kWh	206,7	208,7	191,9	185,0	181,4
davon Strom aus erneuerbarer Energie	117,4	115,7	6,6	-	-
Fernwärme in Mio. kWh	3,9	4,0	3,1	3,6	3,7
davon Fernwärme aus erneuerbarer Energie	2,8	2,5	2,2	2,6	2,7
Fernwärmeeinspeisung in kWh	0	25,5	32,8	33,3	10,9

Energieverbrauch 2022 für Heizöl, Erdgas und Fahrstrom geschätzt (vorläufig)

Das Klimaschutzziel der HHLA ist durch die **Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am Energiemix** des Konzerns zu erreichen. Für substanzielle CO₂e-Reduzierungen setzt die HHLA auf eine weitere Elektrifizierung ihrer Geräte und Maschinen auf den Terminals und damit auf die Substitution von fossilen Energieträgern durch erneuerbare Energien. Damit werden die Anlagen nicht nur emissions- und lärmärmer, sondern benötigen auch weniger Wartungsaufwand.

Durch das Klimaschutzziel des Unternehmens strategisch vorgegeben, setzt die HHLA auf **energieeffiziente Geräte, Anlagen, Maschinen und Prozesse**. Diese fortschrittlichen Technologien senken nicht nur die lokalen Emissionen, sondern führen auch zu ökonomischen Vorteilen, die vor dem Hintergrund steigender Energiekosten an Bedeutung gewinnen. Hier wurden im Berichtszeitraum einige Projekte erfolgreich umgesetzt:

- Im Berichtsjahr wurde die Anzahl von rein **elektrisch angetriebenen Pkws** im operativen Bereich auf 117 Fahrzeuge (im Vorjahr: 96) ausgebaut.
- Im Rahmen des weiteren Flottenausbaus von besonders energieeffizienten und schadstoffarmen **Großgeräten** wurden im Jahr 2022 am Container Terminal Altenwerder (CTA) zehn lokal emissionsfreie, batteriebetriebene Automated Guided Vehicles (AGVs) in Betrieb genommen.
- Am Container Terminal Burchardkai (CTB) wurden im Berichtsjahr die Arbeiten an weiteren vier elektrifizierten **Lagerblöcken** mit je drei Stapelkränen fortgesetzt. Nach der geplanten Inbetriebnahme im Jahr 2023 können Container damit effizient, emissionsarm und flächenschonend ein- und ausgelagert werden.
- Bei HHLA TK Estonia wurde eine erste **Photovoltaikanlage** in Betrieb genommen.
- Die **IT-gestützte optimierte Stellplatzzuweisung** für Container minimiert darüber hinaus Fahrstrecken für Geräte, senkt damit den Energieverbrauch und vermindert Lärmemissionen.

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

Darüber hinaus ist die HHLA stets auf der Suche nach weiteren Optionen, die das Unternehmen bei dem Ziel unterstützen, bis 2040 klimaneutral zu werden. **Wasserstoff als Energieträger** kann eine wichtige Rolle bei der Dekarbonisierung insbesondere auch im Hafenumschlag und in der Schwergutlogistik spielen. Deshalb hat die HHLA mit dem „Clean Port & Logistics“

Innovationscluster eine Plattform gegründet, in der Technologien für den Hafenumschlag und den Schwerlastverkehr vor allem mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb erprobt und zur Marktreife geführt werden. An dem Cluster beteiligen sich mehr als 35 weitere Unternehmen aus Europa, Asien, Nord- und Südamerika. Der Betrieb wurde im Oktober 2022 aufgenommen. Gegenwärtig wird die notwendige Infrastruktur aufgebaut und Konzepte für die Umstellung entwickelt. Erste Tests sind für die zweite Jahreshälfte 2023 geplant.

Weiterhin engagiert sich die HHLA aktiv in der H2Global Foundation und beteiligt sich mit insgesamt 240 Partnern aus Wissenschaft und Industrie am Projekt TransHyDE. Sie beschäftigt sich in diesem Zusammenhang intensiv mit dem Import und der Distribution von Wasserstoff und seinen Derivaten. In diesem Zusammenhang konnten gemeinsam mit Partnern im Jahr 2022 erste Probelieferungen von CO₂-reduziertem Ammoniak in Hamburg an dem klimaneutralen HHLA-Terminal Altenwerder umgeschlagen und u.a. mit der Bahn ins europäische Hinterland weitertransportiert werden. Die dabei gewonnenen Erfahrungen sollen die Skalierung des Imports beschleunigen und unterstützen. [Emissionen](#)

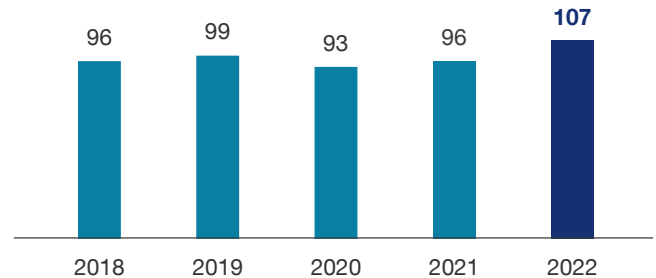
⊘ Nicht geprüft

Wasserverbrauch

Der Einsatz von Frischwasser beschränkt sich im HHLA-Konzern hauptsächlich auf die Nutzung zur Reinigung von Großgeräten und Containern sowie für die Hygiene der Beschäftigten und die Kantinenbewirtschaftung. Der **Wasserverbrauch** des operativen Betriebs lag 2022 in Deutschland, Estland, Georgien, Italien, Österreich, Polen, der Slowakei, Slowenien, der Tschechischen Republik, der Ukraine und Ungarn bei 106.693 m³ (im Vorjahr: 95.791 m³). Wasser wird an den HHLA-Standorten aus dem öffentlichen Versorgungsnetz bezogen.

Wasserverbrauch

in dam³



HHLA-Standorte: Deutschland, Estland, Georgien, Italien, Österreich, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ukraine und Ungarn

⊘ Nicht geprüft

Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Abfälle

Ressourcenschonendes Handeln der HHLA zeigt sich beim Abfallmanagement und beim Einsatz von recyceltem Baumaterial für die Instandhaltung der Terminalflächen. Beim Abfallmanagement setzt die HHLA so weit wie möglich auf Abfallvermeidung und Abfalltrennung, um wiederverwendbare Abfälle dem Ressourcenkreislauf zuzuführen. Die Menge einzelner Abfallarten kann dabei aufgrund unterschiedlicher Umschlagmengen an den verschiedenen Terminals der HHLA von Jahr zu Jahr stark variieren.

Die gesamte Abfallmenge stieg im Berichtsjahr an den Standorten in Deutschland um 17,5 % auf 8.635 t (im Vorjahr: 7.350 t). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf eine deutlich gestiegene Menge von Fruchtabfällen zurückzuführen.

Nicht gefährliche Abfälle

Die Fruchtabfälle, die mit 39 % den größten Anteil an den Abfällen stellen, stiegen im Geschäftsjahr 2022 um 74,6 % auf 3.369 t (im Vorjahr: 1.929 t). Bei dieser Abfallart handelt es sich um nicht mehr zum Verzehr oder zur Weiterverarbeitung geeignete Fruchtabfälle wie Bananen oder Ananas. Auf diese Mengenentwicklung hat die HHLA keinen Einfluss, da die Früchte bereits für den Vertrieb ungeeignet in Hamburg ankommen und entsorgt werden müssen. Der größte Anteil davon in Höhe von 2.804 t (im Vorjahr: 1.451 t) wurde in einer externen Biogasanlage für die Stromproduktion genutzt. Auf diese Weise wurden im Berichtszeitraum 538.002 kWh Strom CO₂-frei produziert.

Im Berichtsjahr stellen die gemischten Metalle die zweitgrößte Abfallart dar, deren Menge um 21 % auf 734 t gesunken ist (im Vorjahr: 954 t). Dabei handelt es sich z.B. um nicht mehr einsetzbare Stahlseile von Containerbrücken oder Lagerkränen. Diese Abfallart wird vollständig in den Recyclingkreislauf zurückgeführt.

Die viertgrößte Abfallart, Verpackungen aus Papier, Pappe, Karton und Mischpapier, verzeichnete im Berichtsjahr einen leichten Anstieg um 2,2 % auf 527 t (im Vorjahr: 516 t). Gewerbeabfall zur Vorbehandlung und gemischte Verpackungen stellten die fünftgrößte Abfallart dar. Die Mengen sind im Jahr 2022 um 16,9 % auf 500 t (im Vorjahr: 601 t) gesunken.

Gefährliche Abfälle

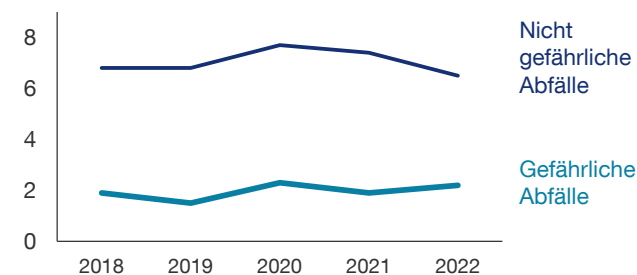
Die mengenmäßig größte Abfallart die als gefährlich klassifiziert ist, waren Schlämme aus Öl-/Wasserabscheidern. Die Menge sank um 0,2 % auf 557 t (im Vorjahr: 559 t). Diese Abfallart entsteht primär bei der Reinigung von Portalhubwagen (Van-Carriern) und anderen Großgeräten mit Hochdruckreinigern und stellt insgesamt die drittgrößte Abfallart dar. Die Abfallart Glas, Kunststoff und Holz mit gefährlichen Stoffen, die z.B. bei Gleisbauarbeiten auf den Hafenterminals entsteht, verzeichnete einen Anstieg um 140,3 % auf 469 t (im Vorjahr: 195 t). Diese Abfallart stellt die insgesamt sechstgrößte Abfallart dar.

Recycling

Der größte direkte Materialeinsatz ohne Investitionen in Geräte und Maschinen der HHLA ist nach dem Einsatz von Energie der von Baustoffen. Hier werden zur Instandhaltung vorhandener Terminalflächen und zur Ertüchtigung bestehender Flächen, die einer anderen Verwendung zugeführt werden, auch recycelte Baustoffe eingesetzt. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Menge der eingesetzten recycelten Baustoffe um 73,5 % auf 37.547 t (im Vorjahr: 21.646 t). Dieser Anstieg ist auf die Vorbereitung und den Bau von Landstromanlagen sowie die Sanierung von Bahnvorstauplätzen am Container Terminal Burchardkai (CTB) im Berichtsjahr zurückzuführen. Auf diese Bautätigkeiten entfällt auch der größte Anteil am Einsatz recycelter Baustoffe: Mit 42,9 % bzw. 16.118 t (im Vorjahr: 676 t) ist dies die Elektroofenschlacke.

Abfallmenge

in Tsd. Tonnen



Den zweitgrößten Anteil mit 26,0 % bzw. 9.763 t stellte die Verwendung von mit Zement gebundener Müllverbrennungsschlacke dar. Diese wurde für den Ausbau der Lagerkranblöcke am CTB eingesetzt. Mit einem Anteil von 23,6 % und einem Materialeinsatz von 8.850 t wurde Asphaltrecycling im Wesentlichen bei Flächensanierungen am CTA, CTB und CTT sowie zur Blocklagersanierung am CTA eingesetzt. Für die Blocklagersanierung am CTB wurden außerdem insgesamt 2.816 t reiner Schlacke aus der Müllverbrennung (7,5 %) eingebracht. Der Einsatz von recycelten Baustoffen minimiert den Ressourcenverbrauch und senkt die Treibhausgasemissionen.

Die Verwendung runderneuerter Reifen für Umschlaggeräte und Container Chassis oder die Vor-Ort-Reinigung von verwendeten Ölen und deren Wiedereinsatz verbessern ebenfalls die Ressourcennutzung und werden von verschiedenen Bereichen realisiert.

EU-Taxonomie

Rahmen und Anwendung der EU-Taxonomie

Zielsetzung der EU-Taxonomie

Die Europäische Union (EU) hat sich als Staatengemeinschaft das Ziel gesetzt, bis 2050 klimaneutral zu werden. Im Rahmen des Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums (EU Action Plan on Sustainable Finance) ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen dabei eine wesentliche Zielsetzung. Zur Unterstützung dieser Zielsetzung ist Mitte 2020 die EU-Taxonomie-Verordnung (Taxonomie-VO) in Kraft getreten, die als einheitliches und rechtsverbindliches Klassifizierungssystem festlegt, welche Wirtschaftstätigkeiten in der EU als „ökologisch nachhaltig“ gelten. Über die Ergebnisse dieser Klassifikation ist unternehmensspezifisch jährlich zu berichten. Im Juni 2021 wurden die finalen Klassifizierungen für ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten für die ersten beiden der sechs Umweltziele veröffentlicht. In Artikel 9 der Taxonomie-VO werden die folgenden sechs Umweltziele genannt:

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Die EU hat aktuell für die zwei Umweltziele „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ Vorgaben zu nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie (EU-Katalog) veröffentlicht. Durch die Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit in den delegierten Rechtsakten ist festgelegt, welche Wirtschaftstätigkeiten grundsätzlich in Betracht gezogen werden können.

Definition von nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten

Im Hinblick auf die Klassifizierung einer Wirtschaftstätigkeit als „ökologisch nachhaltig“ im Sinne der EU-Taxonomie ist eine Unterscheidung zwischen Taxonomiefähigkeit und Taxonomiekonformität erforderlich. Im ersten Schritt ist zu prüfen, ob eine Wirtschaftstätigkeit im delegierten Rechtsakt beschrieben und somit taxonomiefähig ist. Ausschließlich taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten können dann als taxonomiekonform und somit nachhaltig ausgewiesen werden. Dazu müssen diese Wirtschaftstätigkeiten drei Bedingungen erfüllen: Sie müssen einen Beitrag zu einem der sechs Umweltziele leisten und dürfen keines der Umweltziele erheblich beeinträchtigen, diese also negativ beeinflussen. Darüber hinaus müssen diese Aktivitäten vorgegebene Mindestschutzkriterien erfüllen, wie beispielsweise die Einhaltung von Menschenrechten.

Anwendung der EU-Taxonomie

Aufgrund von § 315b (1) HGB und Art. 8 (1) Taxonomie-VO ist die HHLA dazu verpflichtet, die Regulatorik der Taxonomie-VO anzuwenden. Nach Vorgaben der Taxonomie-VO wurden im Berichtsjahr 2021 bereits die Anteile der taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten an den Umsatzerlösen sowie den Investitionen und Betriebsausgaben berichtet. Für das Berichtsjahr 2022 sind erstmalig die Anteile der taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten offenzulegen. In

diese Betrachtung werden grundsätzlich alle vollkonsolidierten Konzerngesellschaften der HHLA einbezogen.

Analyse der Wirtschaftsaktivitäten der HHLA

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten

Die Definitionen der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten („eligibility“) für die Umweltziele „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ finden sich in den Anhängen der Delegierten Verordnung der EU-Kommission zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2020/852.

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

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten

Umweltziel	Klassifizierung nach Taxonomie-VO	Tätigkeit des HHLA-Konzerns
Klimaschutz	6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	Schienegebundener Containertransport mit Zügen
Klimaschutz	6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr	Straßengebundener Containertransport mit Lkw
Klimaschutz	6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur	Betrieb von Inlandterminals für die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern
Klimaschutz	6.16 Infrastruktur für eine CO ₂ -arme Schifffahrt	Betrieb von Seehafenterminals für die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern
Klimaschutz	7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Eigentum und Vermietung von Immobilien

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

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

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

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

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

Prüfung der Taxonomiekonformität der Wirtschaftstätigkeiten

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

1. die Prüfung eines wesentlichen Beitrags zum Umweltziel „Klimaschutz“;
2. die Prüfung der Nicht-Beeinträchtigung der übrigen Umweltziele und
3. die Prüfung der Einhaltung der Mindestschutzkriterien.

Wesentlicher Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“

Die Definitionen der entsprechenden technischen Bewertungskriterien für das Umweltziel „Klimaschutz“ sind den Anhängen der Delegierten Verordnung (EU) der Kommission zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2020/852 zu entnehmen. Diese dienen als Grundlage der Prüfung.

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

Nicht-Beeinträchtigung der Umweltziele

Die Definitionen der entsprechenden DNSH-Kriterien für das Umweltziel „Klimaschutz“ finden sich ebenfalls in den Anhängen und Anlagen der Delegierten Verordnung (EU) der Kommission zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2020/852 inklusive deren Anlagen.

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

Einhaltung der Mindestschutzkriterien

Die Mindestschutzkriterien sind in Artikel 18 der Taxonomie-VO geregelt und beziehen sich auf die Einhaltung der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, einschließlich der Grundprinzipien und Rechte aus den acht Kernübereinkommen, die in der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit festgelegt sind sowie auf die Internationale Charta der Menschenrechte.

Die taxonomiefähigen Tätigkeiten der HHLA beschränken sich auf Europa. Über 95 % der Lieferanten der HHLA kommen aus Staaten der Europäischen Union, in denen die Einhaltung von Menschenrechten und den weiteren, in den Mindestschutzkriterien genannten Bereichen, durch lokale und europäische Gesetze geregelt ist. Wichtige Aspekte der internationalen Standards in den vorgenannten Richtlinien und Normen sind beispielsweise in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verankert, insbesondere das Verbot von Sklaverei und Zwangsarbeit sowie der Grundsatz der Nichtdiskriminierung. Zudem sind im Unionsrecht in vielen Fällen strengere Anforderungen in Bezug auf Gesundheit, Sicherheit sowie soziale Nachhaltigkeit verankert.

Als verantwortungsvoll agierendes Unternehmen gehört ein von Rechtmäßigkeit und Integrität geleitetes Handeln zum Grundverständnis der HHLA. Die HHLA hält sich nicht nur an die geltenden Gesetze, sondern achtet insbesondere auch die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehenden Prinzipien und Standards. Daran angelehnt legen konzerninterne Dokumente und Maßnahmen die Leitlinien der Aktivitäten verbindlich fest und unterstützen somit die Achtung und Einhaltung der sich aus Artikel 18 Taxonomie-VO ergebenden wesentlichen Kriterien-Bereiche:

- Menschenrechte, einschließlich Rechte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer
- Bestechung/Korruption
- Besteuerung
- Fairer Wettbewerb

Die Einhaltung der Mindestschutzkriterien wurde auf Konzernebene bewertet, um die Einhaltung dieser Anforderungen auf der Ebene der wirtschaftlichen Tätigkeit zu prüfen. Hintergrund ist, dass die entsprechenden Managementsysteme auf Konzernebene verankert sind und somit für alle Geschäftstätigkeiten gelten. [Compliance](#)

Nach Überprüfung aller zuvor genannten Kriterien des Mindestschutzes sind keine Abweichungen festzustellen. Die implementierten Management- und Präventionssysteme stellen die Einhaltung von Artikel 18 sicher, so dass die Einhaltung der Mindestschutzkriterien im Sinne der Taxonomie-VO bestätigt wurde.

Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten

Die Wirtschaftstätigkeiten der HHLA, die als taxonomiekonform identifiziert wurden, konzentrieren sich auf:

Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten

Umweltziel	Klassifizierung nach Taxonomie-VO	Tätigkeit des HHLA-Konzerns
Klimaschutz	6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	Elektrifizierter schienengebundener Containertransport mit Zügen
Klimaschutz	6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur	Betrieb von Inlandterminals für die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern
Klimaschutz	6.16 Infrastruktur für eine CO ₂ -arme Schifffahrt	Betrieb von Seehafenterminals für die Umladung von Gütern zwischen den Verkehrsträgern

Der Containertransport mit der Bahn, der mit elektrisch betriebenen Lokomotiven durchgeführt wird und nicht dem Transport von fossilen Brennstoffen dient, wurde als taxonomiekonform klassifiziert. Die Tätigkeit „6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur“ (Inlandterminals) sowie der Güterumschlag auf Seehafenterminals im Rahmen der Tätigkeit „6.16 Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt“ wurden als taxonomiekonform klassifiziert. Diese drei Tätigkeiten entsprechen den technischen Bewertungskriterien.

Taxonomiefähige, aber nicht -konforme Wirtschaftstätigkeiten

Taxonomiefähige, aber nicht -konforme Wirtschaftstätigkeiten

Umweltziel	Klassifizierung nach Taxonomie-VO	Tätigkeit des HHLA-Konzerns
Klimaschutz	6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	Dieselbetriebener schienengebundener Containertransport mit Zügen
Klimaschutz	6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr	Straßengebundener Containertransport mit Lkw
Klimaschutz	7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Eigentum und Vermietung von Immobilien

Als taxonomiefähig, aber nicht taxonomiekonform wurden geringe Anteile der Tätigkeit „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ bewertet. Hierbei handelt es sich um Gütertransporte wie Rangierfahrten, die auf nicht elektrifizierten Schienentrassen von dieselbetriebenen Lokomotiven durchgeführt werden.

Als taxonomiefähig, aber nicht taxonomiekonform wurde die Tätigkeit „6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr“ bewertet.

Die technischen Bewertungskriterien der Taxonomie-VO ermöglichen es der HHLA nicht, den durch Lkws durchgeführten Containertransport im Straßenverkehr als taxonomiekonform zu bewerten. Hauptgrund ist der noch ausstehende Markthochlauf für emissionsarme oder emissionsfreie Sattelzugmaschinen.

Als taxonomiefähig, aber nicht taxonomiekonform wurde die Tätigkeit „7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ bewertet.

Die technischen Bewertungskriterien der Taxonomie-VO ermöglichen es nicht, den Immobilienbereich der HHLA, der im Wesentlichen aus den historischen, denkmalgeschützten und zum UNESCO-Weltkulturerbe zählenden Gebäuden der Hamburger Speicherstadt besteht, als taxonomiekonform zu bewerten. Bei energetischen Maßnahmen sind daher stets die Anforderungen des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Die HHLA arbeitet an energieeffizienzsteigernden Projekten, die durch denkmalgerechte und bautechnische Innovationen erreicht werden sollen. Für die Ergebnisse siehe [Meldebögen zur EU-Taxonomie](#).

Erhebung der Kennzahlen nach EU-Taxonomie

Gemäß § 315e Abs. 1 HGB ist der Konzernabschluss der HHLA zum Abschlussdatum nach den IFRS aufgestellt worden. Die für die Berechnung der jeweiligen Kennzahl zu den Umsatzerlösen (Umsatzkennzahl), Investitionen (CapEx-Kennzahl) und Betriebsausgaben (OpEx-Kennzahl) genutzten Beträge basieren entsprechend auf den im Konzernabschluss berichteten Zahlen, um Doppelzählungen über Wirtschaftstätigkeiten hinweg zu vermeiden. Für die notwendige Kennzahlenerhebung und -berechnungen deren Daten in anderen HHLA-IT-Systemen vorhanden sind, wurde durch Kontrollmechanismen (Vier-Augen-Prinzip) und Plausibilitätsprüfungen die Datenqualität sichergestellt.

Basierend auf der vollständigen Analyse der Wirtschaftsaktivitäten auf Taxonomiefähigkeit und -konformität erfolgt die Angabe des Anteils der taxonomiefähigen beziehungsweise taxonomiekonformen Umsatzerlöse, Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) der HHLA an den jeweiligen Gesamtsummen des Geschäftsjahres 2022.

Umsatzkennzahl

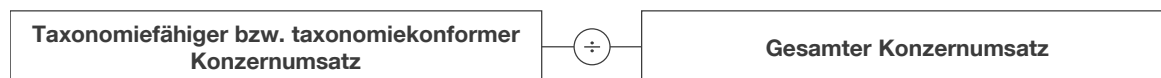
Definition

Die Umsatzerlöse umfassen die gemäß § 82a International Accounting Standard (IAS) 1 in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1126/2008 ausgewiesenen Einnahmen.

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

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

Umsatzkennzahl



Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der HHLA ausgewiesenen Umsatzerlöse wurden über alle Konzerngesellschaften hinweg daraufhin untersucht, ob sie mit taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten gemäß Annex I (Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz) der Delegierten Verordnung (EU) 2020/852 erzielt wurden. [Analyse der Wirtschaftsaktivitäten](#)

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

Umsatzkennzahlen

Die ermittelten Umsatzkennzahlen für das Geschäftsjahr 2022 sind nachfolgend dargestellt:

Umsatzkennzahlen

in Mio. €	2022	in %	2021	in %
Umsatzerlöse	1.578,4	100,0	1.465,4	100,0
davon taxonomiefähig	1.509,4	95,6	1.407,3	96,0
davon taxonomiekonform	1.273,6	80,7	-	-
davon nicht taxonomiefähig	68,9	4,4	58,1	4,0

2021 wurde von einer von der EU gewährten Erleichterung Gebrauch gemacht und nur die Anteile der taxonomiefähigen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten offengelegt.

Die HHLA erwirtschaftet den größten Teil der Umsatzerlöse durch ihre Seehafenterminals und intermodalen Containertransporte in Zentral- und Osteuropa. Insgesamt wurden 95,6 % der Umsatzerlöse durch taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten erwirtschaftet. Dieser Anteil entspricht in etwa dem Vorjahreswert.

Die wesentlichen Anteile an den taxonomiefähigen Umsatzerlösen stellten die Wirtschaftstätigkeiten „6.16 Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt“ mit 55,8 % und „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ mit 21,0 % dar. Weitere Anteile sind in den Meldebögen zur EU-Taxonomie detailliert aufgeführt. [Meldebögen zur EU-Taxonomie](#)

Für das Geschäftsjahr 2022 wird erstmals die Konformität ausgewiesen. Der Anteil der taxonomiekonformen Tätigkeiten der HHLA liegt im Berichtsjahr bei 80,7%. Die wesentlichen beitragenden Tätigkeiten waren „6.16 Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt“ mit 55,8 % und „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ mit 20,4 %. Die Umsatzerlöse wurden zum überwiegenden Teil aus Kundenverträgen aus Containerumschlag und -transporten erwirtschaftet.

Lediglich 14,9 % der Umsatzerlöse der HHLA sind im Berichtsjahr 2022 taxonomiefähig, aber nicht taxonomiekonform.

Investitionsausgaben (CapEx)

Definition

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

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

- Den **Zähler** der CapEx-Kennzahl bildet die Summe der Investitionsausgaben, die taxonomiefähig bzw. taxonomiekonform sind.
- Der **Nenner** der CapEx-Kennzahl beinhaltet die gesamten Investitionsausgaben (CapEx) nach Taxonomie-VO. Er entspricht der Summe, der in der [Investitionsanalyse](#) im Rahmen der Finanz- und Vermögenslage dargestellten sowie den im Konzernanhang dargestellten [immateriellen Vermögenswerten \(Tz. 22\)](#) und Zugängen an [Sachanlagen, die aus Unternehmenszusammenschlüssen \(Tz. 23\)](#) resultieren.

CapEx-Kennzahl

Taxonomiefähige bzw. taxonomiekonforme Investitionsausgaben	\div	Gesamte Investitionsausgaben <small>(gemäß EU-Taxonomie Verordnung)</small>
--	--------	---

Die CapEx-Kennzahl gibt den Anteil der Investitionsausgaben (CapEx) an, der mit einer taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeit verbunden ist. Die Zugänge erfolgen entweder in voll taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Einzelgesellschaften oder sind direkt taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten nach einer Analyse bezüglich der Taxonomiefähigkeit bzw. -konformität und einem Abgleich mit Annex I (Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz) der Delegierten Verordnung (EU) 2020/852 zuzuordnen. [Analyse der Wirtschaftsaktivitäten](#)

Überleitung von Investitionen zur CapEx-Kennzahl

in Mio. €	2022
Ausgewiesene Investitionen (inkl. Nutzungsrechte)	203,1
Zugang von Sachanlagen durch Unternehmenserwerb	17,3
CapEx-Kennzahl	220,5

CapEx-Kennzahlen

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

CapEx-Kennzahlen

in Mio. €	2022	in %	2021	in %
CapEx	220,5	100,0	322,8	100,0
davon taxonomiefähig	203,4	92,2	298,2	92,4
davon taxonomiekonform	179,8	81,6	-	-
davon nicht taxonomiefähig	17,1	7,8	24,6	7,6

2021 wurde von einer von der EU gewährten Erleichterung Gebrauch gemacht und nur die Anteile der taxonomiefähigen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten offengelegt.

Im Geschäftsjahr 2022 entsprachen 92,2 % der Investitionen dem Anwendungsbereich der EU-Taxonomie und konnten somit der Taxonomiefähigkeit zugeordnet werden. Dies entspricht dem gleichen Niveau wie im Vorjahr. Die meisten taxonomiefähigen Investitionen waren auch taxonomiekonform. Die größten taxonomiekonformen Investitionen entfielen auf die Wirtschaftsaktivitäten „6.16 Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt“ mit 36,7 % und „6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ mit 24,4 %. Die absolute Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist auf den hohen Zugang im Sachanlagevermögen durch Unternehmenserwerb im Jahr 2021 zurückzuführen. [Meldebögen zur EU-Taxonomie](#)

Weiterhin sieht die EU-Taxonomie-Verordnung vor, dass Investitionsausgaben auch dann als taxonomiekonform klassifiziert werden können, wenn sie

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

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

Betriebsausgaben (OpEx)

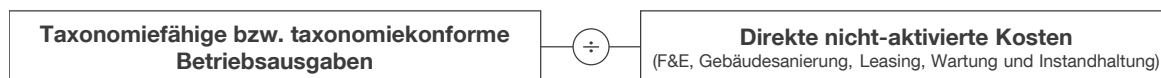
Definition

Die Basis für die Betriebsausgaben stellen die direkten, nicht aktivierten Kosten für Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Leasingverhältnisse (Short-Term-Leasing), Wartung und Instandhaltung sowie alle anderen direkten Ausgaben für die laufende Instandhaltung von Sachanlagen durch das Unternehmen oder durch Dritte dar, die notwendig sind, um die fortlaufende und wirksame Funktionsfähigkeit dieser Anlagen zu gewährleisten.

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

- Den **Zähler** der OpEx-Kennzahl bilden die Betriebsausgaben, die taxonomiefähig bzw. taxonomiekonform sind.
- Der **Nenner** besteht aus den gesamten direkten, nicht aktivierten Kosten für Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Mietverträge, Wartung und Instandhaltung sowie den sonstigen direkten Ausgaben für die laufende Instandhaltung von Sachanlagen.

OpEx-Kennzahl



Die OpEx-Kennzahl gibt den Anteil der Betriebsausgaben im Sinne der EU-Taxonomie an, der mit taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden ist. Der Zähler ergibt sich aus einer Analyse der mit den auf den oben genannten Konten erfassten Ausgaben in Zusammenhang stehenden Vermögenswerten bezüglich ihrer Taxonomiefähigkeit bzw. Taxonomiekonformität anhand von Annex I (Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz) der Delegierten Verordnung (EU) 2020/852. [Analyse der Wirtschaftsaktivitäten](#)

Zur Ermittlung des Nenners wurden die Konten, welche die direkten, nicht-aktivierten Kosten für Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing sowie Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen widerspiegeln, betrachtet und überprüft.

OpEx-Kennzahlen

Die ermittelten Kennzahlen für die Betriebsausgaben sind nachfolgend dargestellt:

OpEx-Kennzahlen

in Mio. €	2022	in %	2021	in %
OpEx	174,4	100,0	161,3	100,0
davon taxonomiefähig	160,6	92,1	148,9	92,3
davon taxonomiekonform	143,3	82,2	-	-
davon nicht taxonomiefähig	13,7	7,9	12,4	7,7

2021 wurde von einer von der EU gewährten Erleichterung Gebrauch gemacht und nur die Anteile der taxonomiefähigen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten offengelegt.

Im Geschäftsjahr 2022 lagen die Betriebsausgaben nach Definition der EU-Taxonomie bei 174,4 Mio. €. Dies umfasst schwerpunktmäßig Werkstattleistungen für die Containerterminals und beinhaltet kurzfristige Leasing-Aufwendungen, nicht-aktivierte Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen sowie Personalaufwendungen, die im Rahmen von Instandhaltungsleistungen entstanden sind. Insgesamt wurden 92,1 % der OpEx-Aufwendungen als taxonomiefähig klassifiziert. Dies entspricht dem gleichen Niveau wie im Vorjahr und liegt auf ähnlich hohem Niveau wie auch die CapEx-Kennzahl. Die meisten taxonomiefähigen Betriebsausgaben waren auch taxonomiekonform. Die größten taxonomiekonformen Betriebsausgaben entfielen auf die Wirtschaftsaktivität „6.16 Infrastruktur für eine CO₂-arme Schifffahrt“ mit 70,9 %.

[Meldebögen zur EU-Taxonomie](#)

Weiterhin sieht die EU-Taxonomie-VO vor, dass Betriebsausgaben auch dann als taxonomiekonform klassifiziert werden können, wenn sie

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

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

Ergebnis der Bewertungen nach EU-Taxonomie

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

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

Offenlegung für das Geschäftsjahr 2022

Wirtschaftstätigkeiten (1)	Codes (2)	Absoluter Umsatz (3)	Umsatzanteil (4)	DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)										Mindestschutz (17)	Taxonomiekonformer Umsatzanteil, Jahr 2022 (18)	Prozent (19)	Kategorie (ermöglichte Tätigkeiten) (20)	Kategorie (Übergangstätigkeiten) (21)			
				Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Kreislaufwirtschaft (8)	Umweltverschmutzung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)						Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																					
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																					
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2	322.522	20,4	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,4	-	*	
Schieneverkehrsinfrastruktur	6.14	69.872	4,4	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,4	E	-	
Infrastruktur für eine CO ₂ -arme Schifffahrt	6.16	881.248	55,8	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	55,8	E	-	
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		1.273.641	80,7	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	80,7	60,3	-	
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																					
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2	9.067	0,6																		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	6.6	167.663	10,6																		
Schieneverkehrsinfrastruktur	6.14	192	0,0																		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7	58.880	3,7																		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		235.802	14,9																		
Total (A.1 + A.2)		1.509.443	95,6																80,7	60,3	
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																					
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		68.908	4,4																		
Gesamt (A + B)		1.578.351	100,0																80,7		

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

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

Offenlegung für das Geschäftsjahr 2022

Wirtschaftstätigkeiten (1)	Codes (2)	DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)											Mindestschutz (17)	Taxonomie- konformer CapEx- anteil, Jahr 2022 (18)	Prozent (19)	Kategorie (ermög- lichende Tätigkeiten) (20)	Kategorie (Über- gangs- tätigkeiten) (21)											
		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag					DNSH-Kriterien																					
		CapEx-Anteil (4)	absoluter CapEx (3)	%	Wasser- und Meeres- ressourcen (7)	%	Kreislaufwirtschaft (8)	%	Umweltverschmutzung (9)	%	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	%	Klimaschutz (11)	J/N	Anpassung an den Kli- mawandel (12)	J/N	Wasser- und Meeres- ressourcen (13)	J/N	Kreislaufwirtschaft (14)	J/N	Umweltverschmutzung (15)	J/N	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	J/N				
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																												
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																												
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2	24,4	53.888	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	J	-	J	-	J	-	J	-	J	-	-	-	-	*	
Schieneverkehrsinfrastruktur	6.14	20,4	45.043	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	J	-	J	-	J	-	J	-	J	-	-	-	-	-	
Infrastruktur für eine CO ₂ -arme Schifffahrt	6.16	36,7	80.899	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	J	-	J	-	J	-	J	-	J	-	-	-	-	-	
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		81,6	179.830	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-													57,1	-	
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																												
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2	0,3	666																									
Güterbeförderung im Straßenverkehr	6.6	0,1	140																									
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7	10,3	22.731																									
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		10,7	23.537																									
Total (A.1 + A.2)		92,2	203.367																							57,1	-	
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																												
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		7,8	17.090																									
Gesamt (A + B)		100,0	220.457																							81,6	-	

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

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

Offenlegung für das Geschäftsjahr 2022

Wirtschaftstätigkeiten (1)	Codes (2)	Absoluter OpEx (3)	OpEx-Anteil (4)	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag										DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)					Taxonomie-konformer OpEx-Anteil, Jahr 2021 (19)	Kategorie (ermög-liche Tätigkeiten) (20)	Kategorie (Über-gangs-tätigkeiten) (21)												
				Klimaschutz (5)	Anpassung an den Kli-mawandel (6)	Wasser- und Meeres-ressourcen (7)	Kreislaufwirtschaft (8)	Umweltverschmutzung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Kli-mawandel (12)	Wasser- und Meeres-ressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	Mindestschutz (17)	Tsd. €	%				%	%	%	%	%	Prozent						
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																																	
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																																	
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2	15.244	8,7	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	8,7	-	-				
Schielenverkehrsinfrastruktur	6.14	4.453	2,6	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	2,6	E	-	-				
Infrastruktur für eine CO ₂ -arme Schifffahrt	6.16	123.642	70,9	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	70,9	E	-	-				
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		143.340	82,2	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	82,2	73,5	-	-				
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																																	
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2	4.244	2,4																														
Güterbeförderung im Straßenverkehr	6.6	1.232	0,7																														
Schielenverkehrsinfrastruktur	6.14	2.138	1,2																														
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7	9.670	5,5																														
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		17.285	9,9																														
Total (A.1 + A.2)		160.624	92,1																								82,2	73,5					
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																																	
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		13.738	7,9																														
Gesamt (A + B)		174.362	100,0																								82,2						

Soziales

Arbeitswelt und Beschäftigung

⊘ Nicht geprüft

Strategisches Personalmanagement

Mensch und Organisation stehen im Zentrum der Personalarbeit. Kompetente und leistungsstarke Führungskräfte und Beschäftigte sind die Basis des Erfolgs. Langfristige qualitative und quantitative **Personalplanungs- und Personalentwicklungsstrategien** sind am Standort Hamburg gesellschaftsübergreifend angelegt. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der Fach-, Führungs- und Projektkarrieren und der mögliche Wechsel zwischen den unterschiedlichen Karrierepfaden sind ein zentrales Ziel der Personalstrategie. Ebenso bilden die vielfältigen Optionen zur lebensphasenorientierten Gestaltung des Verhältnisses von Privat- zu Berufsleben sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung der Arbeitszeitsysteme eine wesentliche Grundlage der dauerhaften Betriebszugehörigkeit der HHLA-Beschäftigten. [Mitarbeitergewinnung und -bindung](#)

Das Personalmanagement ist auf Vorstandsebene verankert und wird dort als zentrale Ressortfunktion wahrgenommen. Diese **Organisationsstruktur** stellt sicher, dass konzernweit strategische Vorgaben auch personalwirtschaftlich abgedeckt werden können. Die Förderung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit der Fach- und Führungskräfte erfolgt dabei systematisch und wird kontinuierlich durch das Personalmanagement begleitet. Gleiches gilt für alle Organisationsentwicklungsmaßnahmen.

Handlungsfelder der Personalstrategie

Die Personalstrategie der deutschen HHLA-Gesellschaften umfasst fünf Handlungsfelder: „Wunsch Arbeitgeber“, „Weiter Entwickeln“, „Zusammen Wirken“, „Ressourcen Management“ und „Mit Bestimmung“. Die Handlungsfelder orientieren sich entlang der Human Resources End-to-End-Prozesse:



Die strategischen Zielsetzungen beinhalten Schwerpunktthemen wie beispielsweise im Bereich Personalbeschaffung die **Entwicklung neuer Recruiting-Strategien** und die **Weiterentwicklung der Arbeitgebermarke HHLA**. Mit den Mitbestimmungspartnern, Führungskräften und Beschäftigten werden zudem die **beteiligungsorientierten Mitbestimmungsprozesse** weiterentwickelt, um zukunftsfähige Rahmenbedingungen für den unternehmerischen Erfolg der HHLA zu gestalten. Darüber hinaus sollen mit Hilfe innovativer Technologien, Methoden und

Konzepte bestehende Ressourcen im Bereich Personal zukünftig optimal ausgerichtet und das Leistungsangebot kontinuierlich erweitert werden.

Die Maßnahmen der **Personalentwicklung** tragen mit den Handlungsfeldern „Weiter Entwickeln“ und „Zusammen Wirken“ dazu bei, die Beschäftigten der HHLA für die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen ihrer Tätigkeiten kompetent aufzustellen. Erfolgskritische Kompetenzfelder, strukturelle Vernetzung und eine konnektive Unternehmenskultur stehen im zentralen Blickfeld. 2022 wurde insbesondere Wert auf die Stärkung von Führungsrolle und Führungskompetenzen im Hinblick auf die ausstehenden Transformationen gelegt. Herausforderungen durch Digitalisierung, Innovationsdruck und die Transformation von Arbeits- und Rahmenbedingungen wurden im Netzwerk erörtert und Maßnahmen abgeleitet.

Sicherung von Beschäftigung

Der im Jahr 2021 im Zuge eines Effizienzprogramms gestartete Transformationsprozess für die Hamburger Containerterminals umfasst vor allem das **Projekt CTX**. Im Rahmen des Projektes ist auch die Umsetzung von sozialverträglichen Personalmaßnahmen vorgesehen. Dazu gehören beispielsweise beschleunigter Renteneintritt, Altersteilzeitprogramme, umfangreiche Qualifizierungsangebote und flexiblerer Mitarbeiteraustausch.

🔍 Prüfung mit begrenzter Sicherheit

Ausbildung und Personalentwicklung

Im Jahr 2022 investierte die HHLA am Standort Hamburg insgesamt 5,1 Mio. € (im Vorjahr: 5,0 Mio. €) in die Aus- und Weiterbildung von Beschäftigten. Als integraler Bestandteil der [Personalstrategie](#) der HHLA werden durch die Personalentwicklungsstrategie wesentliche Impulse für die Handlungsfelder „Weiter Entwickeln“ und „Zusammen Wirken“ gesteuert. Im Fokus stehen dafür vier Handlungsschwerpunkte:

- Beschäftigte fit für die Welt von morgen machen
- Talente identifizieren und weiterentwickeln
- Vernetzung und Zusammenarbeit fördern
- einen Beitrag zur Unternehmensorganisation und -kultur von morgen leisten

Ein zentrales Ziel der HHLA-Personalentwicklung ist es, kurz-, mittel- und langfristig sicherzustellen, dass die Beschäftigten über benötigte Kompetenzen verfügen. Um dies zu erreichen, ist der richtige Personalaufbau durch Ausbildung, die passende Qualifizierung durch zielgruppen- und bedarfsgerechte Weiterbildung sowie die Etablierung lernförderlicher Rahmenbedingungen notwendig.

Im Jahr 2022 hat die HHLA-Personalentwicklung ihre Funktion als strategischer Partner aller Unternehmensteile weiter ausgebaut und insbesondere ihre Aktivitäten im Bereich der Führungskräfteentwicklung intensiviert. Gleichzeitig wurde im Bereich der Berufsausbildung eine Fokussierung auf zukunftssichere Berufsbilder vorgenommen. Mit dem Start des Verbundprojekts „PortSkill 4.0 – Bildungshub der deutschen Hafengebiete – Aufbau eines digitalen Test- und Trainingscenters (DTTC) für die Unternehmen und Beschäftigten der deutschen Hafengewirtschaft“ wurde der Grundstein für die Qualifizierung zukünftiger Kompetenz- und Jobprofile im gewerblich-technischen Bereich gelegt. Insbesondere im Qualifikationsmanagement wurde im Jahr 2022 die Implementierung eines SAP-basierten Learning-Management-Systems für den

HHLA-Konzern vorbereitet. Durch die Integration von digitalen, mehrsprachigen und kollaborativen Angeboten wird eine HHLA-weite Lernplattform geschaffen, die die flexible und bedarfsgerechte Steuerung von Angeboten ermöglicht und ein niedrigschwelliges Qualifizierungsangebot – auch unter Einbindung der internationalen Gesellschaften – als „neues Normal“ etabliert. Der Roll-out ist für 2023 geplant.

Ausbildung und Studium bei der HHLA

Zum 31. Dezember 2022 wurden in Deutschland 54 Auszubildende in 11 unterschiedlichen Berufen und 26 Studierende in neun dualen Studiengängen ausgebildet. 28,8 % aller 80 Auszubildenden und Studierenden waren Frauen. Bei den Studierenden lag der Frauenanteil 2022 bei 46,2 % (im Vorjahr: 39,3 %). Dabei wurde insbesondere das **Angebot von Ausbildungsberufen und Studiengängen** im technischen und IT-Bereich erhöht und neue Ausbildungsgänge, wie z.B. die Ausbildung „Kaufmann/Kauffrau für Digitalisierungsmanagement“ und das duale Studium „Marketing und digitale Medien“ etabliert.

Von den 20 Auszubildenden, die im Jahresverlauf ihre Ausbildung erfolgreich abschlossen, wurden 19 in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Insgesamt wurden am Standort Hamburg 21 neue Ausbildungsverträge im Ausbildungsjahr 2022 geschlossen, der Frauenanteil lag bei 42,9 %. Im kaufmännischen Bereich lag die Quote der weiblichen Auszubildenden für den Ausbildungsbeginn 2022 bei 66,7 %, im gewerblichen Bereich bei 16,7 % und in der dualen Ausbildung bei 83,3 %.

Neben dem Erwerb der fachlichen Qualifikation legt die HHLA großen Wert auf den Erwerb **sozialer und überfachlicher Kompetenzen** im Zuge der Ausbildung und ermöglicht es ihren Auszubildenden und dual Studierenden, sich in unterschiedlichen Projekten einzubringen.

Lernen und Weiterbildung bei der HHLA

Das zunehmende Maß an Veränderungsintensität und der kontinuierliche Bedarf an Komplexitätsmanagement fordern Führungskräfte und Beschäftigte gleichermaßen. Fach- und Führungskompetenzen müssen entsprechend fortwährend erweitert und angepasst werden.

Bei den **Qualifizierungsangeboten** wurden im Berichtszeitraum insgesamt 745 ein- bis mehrtägige Veranstaltungen realisiert. Davon wurden durch die eigenen Ausbilderinnen und Ausbilder 550 Qualifizierungen als interne gewerbliche Weiterbildungen mit 3.238 Ausbildungstagen durchgeführt. Im Rahmen des internen segmentübergreifenden Seminarangebots wurden zusätzlich 195 ein- bis mehrtägige Veranstaltungen mit über 1.600 Teilnehmertagen organisiert. Der Frauenanteil lag bei 27,4 %.

Die HHLA hat 2022 das **Angebot der Führungskräfteentwicklung** weiter ausgebaut und damit mehr als 50 % ihrer Führungskräfte durch Qualifizierungsangebote erreicht. Gleichzeitig konzentrieren sich die Angebote inhaltlich auf Kompetenz-Cluster, die zur Bewältigung aktueller und zukünftiger Herausforderungen erfolgskritisch sind, sowie auf die Grundlagenfähigkeiten. Das Portfolio der Angebote umfasst neben bewährten Trainingsangeboten wie Sprachkursen, IT-Schulungen und branchenspezifischem Wissen vorrangig die Themen „Change, Projekte & Strategieentwicklung“, „Lern- und Problemlösekompetenz“, „Kommunikation und Zusammenarbeit“, „Digitale Kompetenz“ und „Führung“.

Grundsätzlich benötigen die **heterogenen Beschäftigtengruppen der HHLA** auf die Zielgruppen **bedarfsgerecht zugeschnittene Qualifizierungsangebote**. Während für die gewerblich-technische Weiterbildung inklusive GHB (Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft, Personaldienst-

leister für den Hamburger Hafen) in bewährtem Maße betriebliche und operative Qualifizierungsmaßnahmen über die HHLA-Fachschule konzipiert und umgesetzt werden, widmet sich die strategische Personalentwicklung vorrangig der Talent- und Führungskräfteentwicklung sowie dem Auf- und Ausbau professioneller Weiterbildungsprozesse und -strukturen. Zusätzlich werden durch die HHLA-Personalentwicklung alle großen Transformationsprogramme begleitet und alle daraus folgenden Personalentwicklungsmaßnahmen verantwortet. So stellt das Unternehmen sicher, dass die interne Kompetenzentwicklung der gemeinsamen strategischen Zielsetzung entspricht.

Um der zunehmenden **Internationalisierung** der HHLA Rechnung zu tragen, wurde 2022 erstmals ein International-Leadership-Programm für junge Führungskräfte der internationalen HHLA-Standorte entwickelt. Die Teilnehmenden kamen dabei von den HHLA-Gesellschaften aus Italien, Estland, Georgien und der Ukraine. Aufgrund der sehr positiven Ergebnisse wird ein solches Programm auch im Jahr 2023 fortgesetzt. Um die internationale Vernetzung weiter zu fördern, hat die HHLA ihre Angebote für Sprachkurse an den deutschen Standorten in den vergangenen drei Jahren mehr als verdoppelt.

⊘ Nicht geprüft

Mitarbeitergewinnung und -bindung

Strategische Maßnahmen

Der **Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte** hat in den vergangenen Jahren signifikant zugenommen. Insbesondere hochqualifizierte Beschäftigte haben die Wahl und stellen ihre Anforderungen und Bedingungen an die Unternehmen. Auch die HHLA befindet sich in einer Konkurrenzsituation um geeignete Talente und ist gleichzeitig bestrebt, die bereits im Unternehmen tätigen Beschäftigten zu halten.

Der **Fokus bei der Personalsuche** liegt derzeit insbesondere bei stark spezialisierten Fach- und Führungskräften mit mehrjähriger Berufserfahrung und fundierten Kenntnissen in der Projektsteuerung u.a. in den Bereichen Digitalisierung, Logistik und IT. Aber auch Berufseinsteiger und Personen mit ersten Erfahrungen werden gesucht und eingestellt.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der **Stärkung der internen und externen Arbeitgebermarke der HHLA**. Durch die strategische Nutzung und den Ausbau der Arbeitgebermarke werden neue Zielgruppen erschlossen und Vakanzen nachhaltig schneller und mit weniger zeitlichem Aufwand besetzt. Zudem kann so auch die Verbundenheit der bestehenden Beschäftigten mit dem Unternehmen gestärkt und somit die Fluktuation auf einem gleichbleibend niedrigen Niveau gehalten werden.

Neueinstellungen und Fluktuation

Im Geschäftsjahr 2022 wurden insgesamt 185 Beschäftigte neu eingestellt. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Altersverteilung sowie den Frauenanteil bei den Neueinstellungen in den deutschen HHLA-Gesellschaften.

Neueinstellungen 2022

	Gesamt	davon Frauen	Frauenanteil
< 30 Jahre	73	29	39,7 %
30 – 50 Jahre	93	24	25,8 %
> 50 Jahre	19	7	36,8 %
HHLA Deutschland	185	60	32,4 %

Seit 2013 setzt die HHLA in Deutschland ein eigens entwickeltes **strukturiertes Auswahlverfahren (Assessment Center)** ein, das neben der persönlichen und fachlichen Eignung auch Diversity-Aspekte berücksichtigt. Die Beschäftigten in den Auswahlgremien werden dafür speziell geschult. Außerdem nimmt an allen Auswahlverfahren, bei denen Frauen im Bewerberpool vertreten sind, mindestens eine Frau im Auswahlgremium teil.

In den ausländischen Gesellschaften der HHLA wurden im Berichtsjahr 449 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt. 84,2 % der Neueinstellungen entfielen auf das Segment Intermodal. Der Frauenanteil unter den Neueinstellungen lag bei 26,3 %, der Anteil der Neueinstellungen der unter 30-Jährigen bei 41,6 %.

Die **Fluktuationsquote** (ohne konzerninterne Wechsel) in Deutschland ist mit 5,4 % im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen (im Vorjahr: 4,4 %). 38,7 % der insgesamt 199 Austritte waren altersbedingt (im Vorjahr: 41,9 %). Im Ausland lag die Fluktuationsquote im Berichtsjahr bei 10,0 % (im Vorjahr: 11,7 %). Der Anteil der altersbedingten Austritte war mit 0,5 % (im Vorjahr: 0,3 %) vergleichsweise gering.

Verträge, Vergütungen und Zusatzleistungen

Tarifverträge

Für 82,9 % der Beschäftigten in **Deutschland** waren die Entgelt- und Arbeitsbedingungen in Tarifverträgen geregelt (im Vorjahr: 84,5 %). Der Anteil unbefristeter Arbeitsverträge (exkl. Berufsausbildungsverträgen) lag bei 96,3 % (im Vorjahr: 96,5 %).

In den **ausländischen Gesellschaften** betrug der Anteil der Beschäftigten, deren Entgelt- und Arbeitsbedingungen in Tarifverträgen geregelt waren 26,0 % (im Vorjahr: 28,4 %). 89,6 % aller Arbeitsverträge waren unbefristet (im Vorjahr: 91,7 %).

Beurteilungs- und Vergütungssysteme

Die Beurteilungssysteme in den deutschen Gesellschaften bestehen aus Bottom-up- und Top-down-Komponenten. Sie sind zum Teil durch Tarifverträge geregelt, enthalten variable Vergütungsbestandteile und sind mit Qualifizierungsverpflichtungen für das Unternehmen und die Beschäftigten verbunden.

Das **Beurteilungssystem für die Führungskräfte** der HHLA wurde im Jahr 2020 neu ausgerichtet, in ein Performance-Management-System überführt und im Berichtsjahr erstmals angewendet: Zusätzlich zu bereits bestehenden variablen Vergütungsbestandteilen wie dem ROCE (Rendite auf das eingesetzte Kapital) und dem operativen Betriebsergebnis (EBIT) wurden bereichs- und gesellschaftsspezifische Kennzahlen als neue Zielkategorien aufgenommen.

Ziel der Neuausrichtung des variablen Vergütungssystems ist die Förderung der crossfunktionalen Zusammenarbeit einhergehend mit einer stärkeren Vernetzung und ressortübergreifender Prozessorientierung, um so den Kulturwandel bei der HHLA nachhaltig zu unterstützen.

Flexible Arbeitszeitmodelle

Die Möglichkeit, in Teilzeit zu arbeiten, wird zunehmend von allen Beschäftigtengruppen und Hierarchieebenen in Deutschland in Anspruch genommen, um die individuelle Arbeitszeit an die unterschiedlichen Lebensphasen anzupassen. **Teilzeit** ist damit ein wesentliches Instrument zur Bindung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an das Unternehmen. Die Anpassung der Arbeitszeit unterstützt die Beschäftigten bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf, der Pflege von nahen Angehörigen oder beim Ausüben von ehrenamtlichen Tätigkeiten.

Im Jahr 2022 wurde von insgesamt 308 Beschäftigten die Möglichkeit einer Teilzeitbeschäftigung in Anspruch genommen (im Vorjahr: 287). Die **Teilzeitquote** in der HHLA in Deutschland erhöhte sich somit zum Jahresende 2022 auf 8,4 % (im Vorjahr: 7,8 %). Der Anteil der Männer mit einer Teilzeitbeschäftigung stieg auf 39,3 % (im Vorjahr: 38,0 %). In der kaufmännisch geprägten Holding (ohne Auszubildende) betrug der Anteil an Teilzeitkräften 17,4 % (im Vorjahr: 18,0 %). Die Teilzeitquote in den ausländischen Gesellschaften der HHLA lag im Berichtsjahr bei 1,0 % (im Vorjahr: 0,7 %).

Altersvorsorge

Mit der grundlegenden Neuausrichtung und Weiterentwicklung der **betrieblichen Altersvorsorge** im Jahr 2018 haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland mehr Gestaltungsmöglichkeiten bei der Planung ihrer Lebensarbeitszeit erhalten. Sowohl individuelle Vorruhestandslösungen als auch verschiedene Optionen für Kapitalauszahlungen zum Ruhestand steigern die Attraktivität der betrieblichen Altersvorsorge aus Sicht der Beschäftigten.

Bestehende Ansprüche aus Modellen wie beispielsweise dem Lebensarbeitszeitkonto und der sogenannten Hafenteilrente wurden in den **HHLA-Kapitalplan** überführt. Durch die Bündelung dieser Ansprüche in einem System kommt die HHLA den gestiegenen Anforderungen der Beschäftigten an das Thema Transparenz entgegen. Im Jahr 2022 nutzen 69,3 % (im Vorjahr: 64,9 %) der berechtigten Beschäftigten diese Regelung zur Altersvorsorge.

⊗ Nicht geprüft

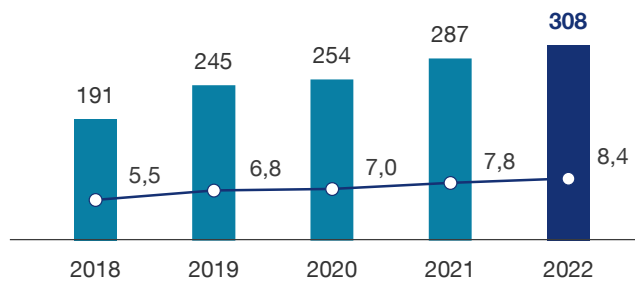
Diversität und Inklusion

Die Arbeitsgruppe „Diversität & Inklusion“ (D&I) hat 2022 den Grundstein für eine erste strategische Positionierung des Themas im Unternehmen gelegt. Zur strategischen Verankerung wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2023 eine **Stabsstelle für Vielfalt und Inklusion** eingerichtet, die direkt dem Vorstand berichtet.

Erste Maßnahmen der Arbeitsgruppe waren u.a. die Bestandsaufnahme zu D&I-relevanten Aktivitäten im Konzern. Mit der **Unterzeichnung der Charta der Vielfalt** 2022 bekräftigte der Vorstand der HHLA das Engagement des Unternehmens für Vielfalt und Inklusion im Arbeits-

Teilzeitbeschäftigte in Deutschland

zum 31.12., Teilzeitquote in %



umfeld und verpflichtete sich, Diversity-&Inclusion-Management im Unternehmen aktiv zu betreiben. In dem Zusammenhang wurde die Kommunikation zum Thema in den verschiedenen internen und externen Kommunikationskanälen des Unternehmens verstärkt. Aktuell werden vor allem Daten zur Geschlechterverteilung, der Anteil der Menschen mit Behinderung sowie die Anzahl der bei der HHLA in Deutschland vertretenen Nationalitäten erhoben.

Der Anteil der bei der HHLA in Deutschland beschäftigten Frauen (inkl. Auszubildender) lag bei 16,2 % (im Vorjahr: 15,7 %). In den ausländischen Gesellschaften lag die **Frauenquote** im Berichtsjahr bei durchschnittlich 22,1 % (im Vorjahr: 21,5 %).

Für die **Geschlechterverteilung** im Vorstand und in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands gelten die Vorgaben des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen sowie die vom Aufsichtsrat bzw. vom Vorstand beschlossenen Ziele. [Angaben nach § 289f Abs. 2 Nr. 4 und 5 HGB](#)

Die Beschäftigungsquote von **Beschäftigten mit Schwerbehinderung** (inkl. Gleichgestellter) in Deutschland lag zum Ende des Berichtszeitraums bei 8,6 % (im Vorjahr: 8,2 %).

Ende Dezember 2022 waren bei der HHLA in Deutschland 44 verschiedene **Nationalitäten** beschäftigt.

Personalbestand und -struktur

Die Personalbeschaffung in den deutschen Einzelgesellschaften der HHLA wird durch die HHLA-Personal-Arbeitsgruppe (Personal-AG) überwacht. Die Schaffung zusätzlicher Stellen wird dabei hinsichtlich ihrer Berücksichtigung in der Planung, ihrer Notwendigkeit und anderer innerbetrieblicher Besetzungs- und Handlungsmöglichkeiten überprüft. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass sich die Beschaffungsprozesse im Rahmen der durch den Vorstand genehmigten strategischen Personalbedarfsplanungen der Einzelgesellschaften bewegen und konzerninterne Synergien genutzt werden.

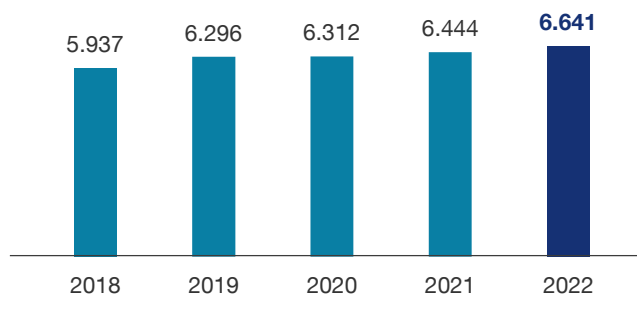
Beschäftigtenzahl

Zum Jahresende 2022 beschäftigte die HHLA insgesamt 6.641 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl um 197 Personen bzw. um 3,1 %. Darüber hinaus setzte die HHLA im Jahresmittel durchschnittlich 705 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft ein (im Vorjahr: 624).

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

Beschäftigte im HHLA-Konzern

zum 31.12.



Beschäftigte nach Segmenten

Im **Segment Container** sank die Anzahl der Beschäftigten zum 31. Dezember 2022 auf 3.072. Insgesamt waren dort im Berichtszeitraum 77 Personen weniger beschäftigt als im Vorjahr (im Vorjahr: 3.149). Dies entsprach einer Reduzierung um 2,4 %. Das **Segment Intermodal** verstärkte sich im Rahmen der weiteren Leistungsausweitung und Erhöhung der Wertschöpfungstiefe um insgesamt 245 Beschäftigte auf 2.555 (im Vorjahr: 2.310). Auch die Beschäftigtenzahl im **Segment Logistik** erhöhte sich im Berichtszeitraum auf 271 (im Vorjahr: 253). Dies entsprach einem Zuwachs von 7,1 %. Die Belegschaft der strategischen **Management-Holding** erhöhte sich um 1,1 % auf 652 Beschäftigte (im Vorjahr: 645). Die Anzahl der Beschäftigten im **Segment Immobilien** lag zum 31. Dezember 2021 bei 91 Beschäftigten (im Vorjahr: 87). Die Anzahl enthält die Beschäftigten der Management-Holding, die dem Bereich Immobilien zugeordnet sind.

Beschäftigte nach Segmenten

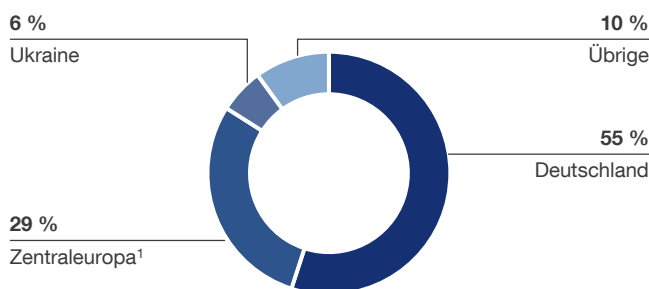
	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung
Container	3.072	3.149	- 2,4 %
Intermodal	2.555	2.310	10,6 %
Holding/Übrige	652	645	1,1 %
Logistik	271	253	7,1 %
Immobilien	91	87	4,6 %
HHLA-Konzern	6.641	6.444	3,1 %

Beschäftigte nach Regionen

Der geografische Schwerpunkt lag mit 3.682 Beschäftigten (im Vorjahr: 3.674) in Deutschland, von denen die überwiegende Zahl am Standort Hamburg tätig war. Dies entspricht einem Anteil von 55,4 % (im Vorjahr: 57,0 %). Die Anzahl der Arbeitsplätze im Ausland stieg um 6,8 % auf 2.959 (im Vorjahr: 2.770). In Zentraleuropa stieg die Zahl der Beschäftigten mit 1.899 im Vergleich zum Vorjahr um 7,0 % (im Vorjahr: 1.774). In Estland hat sich die Belegschaft geringfügig auf 208 verringert (im Vorjahr: 212) in der Ukraine auf 412 (im Vorjahr: 473).

Beschäftigte nach Regionen

Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.2022: 6.641



¹ Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien

Altersstruktur

Das Durchschnittsalter der Belegschaft in Deutschland lag im Berichtszeitraum bei 45,5 Jahren (im Vorjahr: 45,2). Das Durchschnittsalter der Männer betrug 46,1 Jahre, während die Frauen durchschnittlich 42,6 Jahre alt waren. Über die Hälfte aller Beschäftigten war zwischen 30 und 50 Jahre alt. Das Durchschnittsalter der Beschäftigten in den ausländischen Gesellschaften lag wie im Vorjahr bei 42,0 Jahren.

Altersstruktur der Beschäftigten

in %	31.12.2022	Frauenanteil	31.12.2021	Frauenanteil
< 30 Jahre	10,0	29,1	10,0	27,4
30 – 50 Jahre	51,2	15,9	51,8	15,5
> 50 Jahre	38,8	13,1	38,2	12,9
HHLA Deutschland	100,0	16,2	100,0	15,7

Betriebszugehörigkeit

Die Betriebszugehörigkeit der Beschäftigten in Deutschland lag durchschnittlich bei 15,8 Jahren, im Ausland bei 7,9 Jahren.

Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Beschäftigten

in Jahren	31.12.2022	31.12.2021
< 30 Jahre	4,5	4,5
30 – 50 Jahre	12,5	12,1
> 50 Jahre	23,0	23,0
HHLA Deutschland	15,8	15,5

⊘ Nicht geprüft

Dialog mit Arbeitnehmervertretern

Betriebliche Mitbestimmung im HHLA-Konzern

Die HHLA fördert aktiv die Gestaltung der betrieblichen Mitbestimmung. Neben der Hamburger Hafen und Logistik AG sind 13 weitere HHLA-Tochtergesellschaften in **Deutschland** mitbestimmt geführt. Diese sind durch insgesamt acht Betriebsratsgremien sowie den Konzernbetriebsrat vertreten. Hinzu kommt die Arbeitnehmervertretung (auch die der leitenden Angestellten) im Aufsichtsrat sowie die Vertretung der Schwerbehinderten auf Unternehmens- bzw. Konzernebene. Zusätzlich stehen die HHLA und deren Tochtergesellschaften als tarifgebundene Unternehmen in regelmäßigem Dialog und in Tarifverhandlungen mit der Gewerkschaft ver.di.

Als Mitgliedsunternehmen des ZDS (Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe) ist für die HHLA das Recht auf Vereinigungsfreiheit sowie Kollektivverhandlungen selbstverständlich. Tarifpolitik hat in der HHLA eine lange Tradition und zeigt sich in diversen Flächen- und Haus-tarifverträgen. Zum 31. Dezember 2022 waren 82,9 % (im Vorjahr: 84,5 %) der Beschäftigten in Deutschland tariflich gebunden. Im Berichtszeitraum haben intensive Lohn-tarifverhandlungen für die deutschen Seehäfen stattgefunden. Nach mehreren Verhandlungsrunden konnte im September 2022 eine Einigung mit einer Laufzeit von 24 Monaten geschlossen werden.

Auf **internationaler Ebene** bestehen an den Standorten in Odessa und Triest tarifliche Sozial-partnerschaften mit verschiedenen lokalen Gewerkschaften. Am Standort in Estland wurde von den Beschäftigten eine Vertrauensperson gewählt, die alle belegschaftsrelevanten Interessen mit dem Unternehmen verhandelt.

Mitbestimmungsrechte spielen insbesondere im Hinblick auf aktuelle **Transformationsprozesse** – als Folge veränderter Markanforderungen und erforderlicher Digitalisierungsprozesse – eine zentrale Rolle. Gemeinsam mit den Arbeitnehmervertretungen und der Gewerkschaft ver.di will die HHLA die Zukunft des Konzerns gestalten und eine Arbeitswelt für die Beschäftigung von morgen schaffen. [Strategisches Personalmanagement](#)

Mit der Kündigung des Tarifvertrages zur Betriebsverfassung aus dem Jahr 1970 strebt die HHLA seit 2022 eine zeitgemäße sozialpartnerschaftliche Zusammenarbeit an, in der die Gestaltung der betrieblichen Mitbestimmung hinsichtlich großer Anpassungsfähigkeit an sich ändernde Rahmenbedingungen, Offenheit für neue Technologien, fairen und transparenten Interessenausgleichs und lebensphasengerechte Arbeitszeitmodelle aktiv gefördert wird.

Im Hinblick auf übergreifende Themen, wie z.B. die HHLA-Transformationsprojekte, ist der Konzernbetriebsrat üblicherweise eingebunden.

Als Basis für eine beteiligungsorientierte Zusammenarbeit stehen den Beschäftigten diverse Angebote zur Verfügung. Hier bietet die HHLA zahlreiche Informationsformate, wie zum Beispiel das Social Intranet, Info-Bildschirme in den Kantinen, FAQs oder regelmäßige Informationsveranstaltungen zu den Zielbildern der Einzelgesellschaften.

Das Ziel ist es, die Beschäftigten in die Lage zu versetzen, die Gründe für bevorstehende Veränderungen zu verstehen und sich aktiv in die Gestaltung der Transformation einzubringen. Damit die Beschäftigten in einen besseren Austausch untereinander und mit der Unternehmensleitung kommen, wurde eine Workshop-Reihe entwickelt, die HHLA-Zukunftslabore. In diesem Dialogformat nehmen die Beschäftigten in Kleingruppen teil und diskutieren gemeinsam über verschiedene Themen und Fragestellungen. Die Echo-Workshops sowie viele Projektteams und Arbeitsgruppen sind beteiligungsorientiert angelegt und ermöglichen Führungskräften und Beschäftigten konkrete Themen gemeinsam zu entwickeln.

🔒 Prüfung mit begrenzter Sicherheit

Arbeits- und Gesundheitsschutz

Arbeitsschutz

Die körperliche Unversehrtheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der Beschäftigten von Fremdfirmen sowie der Kunden, Lieferanten und Gäste ist vorrangiges Anliegen der HHLA und wird durch umfangreiche **Präventionsmaßnahmen und -richtlinien** sichergestellt.

Durch den Einsatz moderner Technologien wird die Arbeitssicherheit bei der HHLA kontinuierlich verbessert. Bei der Einführung neuer Arbeitsmittel und Arbeitsverfahren an den Standorten der HHLA-Betriebe wird die **betriebliche Arbeitsschutzorganisation** eng in die Planungsprozesse einbezogen, um diese an die sich verändernden betrieblichen Gegebenheiten und die neusten sicherheitstechnischen Erkenntnisse anzupassen.

Zur Überprüfung der Arbeitsschutzziele und -maßnahmen wird ein **softwaregestütztes Arbeitsschutzmanagementsystem** genutzt.

Die HHLA setzt Maßnahmen um, die eine sicherheitsbewusste Haltung, ein sicherheitsgerechtes Verhalten und die Sicherheitskultur nachhaltig fördern. Hierzu wurde im Berichtsjahr das

Pilotprojekt zur Förderung des Sicherheitsbewusstseins und zur Entwicklung einer verhaltensorientierten Sicherheitskultur an einem der Hamburger Containerterminals trotz Einschränkungen durch die Coronavirus-Pandemie fortgeführt.

Aufgrund der pandemiebedingten Restriktionen wurde auf Präsenzkampagnen zum Arbeitsschutz in den HHLA-Betrieben weitestgehend verzichtet. Stattdessen wurden die Beschäftigten in **Online-Kursen aktiv über Themen zur Arbeitssicherheit, gefährliche Güter und Ergonomie im Homeoffice** geschult und ihnen praktische Hilfestellungen an die Hand gegeben.

Im Jahr 2022 ereigneten sich in den Gesellschaften am Standort Hamburg, bei denen die HHLA eine Beteiligung von mehr als 50 % hält, 89 meldepflichtige **Unfälle** ohne Wegeunfälle (im Vorjahr: 91). Für das Geschäftsjahr 2022 hat die HHLA erstmals die Lost Time Injury Rate (Anzahl von Arbeitsunfällen mit mehr als drei Ausfalltagen bezogen auf 1 Millionen Arbeitsstunden) erhoben. Sie betrug für Deutschland im Jahr 2022 11,8. Die Ursachen für Veränderungen oder Schwankungen werden sorgfältig analysiert, um rechtzeitig strukturierte Maßnahmen zur Vorbeugung ergreifen zu können.

Gesundheitsschutz

Im Rahmen der Gesundheitsförderung verfolgt die HHLA das Ziel, betriebliches **Gesundheitsmanagement** alltags- und praxistauglich zu konzipieren und die Maßnahmen gleichzeitig systematisch in die Unternehmensprozesse einzubinden.

Mit Hilfe gezielter Kommunikations- und Informationsstrategien hat sich die HHLA darüber hinaus für die bestehenden **Gesundheitsangebote wie beispielsweise die Sozialberatung oder die Gripeschutzimpfungen** engagiert. Dies hat zu einer deutlich gesteigerten Wahrnehmung dieser Angebote durch die Beschäftigten geführt.

Auch im Jahr 2022 gab es für den Gesundheitsschutz der HHLA aufgrund der weiterhin bestehenden **Coronavirus-Pandemie** besondere Herausforderungen. Der 2020 eingerichtete Corona-Krisenstab unter Führung des Vorstands und ein in der Management-Holding angesiedelter Corona-Arbeitsstab setzten die Vorgaben aus den Eindämmungsverordnungen, dem Infektionsschutzgesetz und den jeweils gültigen BMAS-Regelungen innerhalb der HHLA um. Aufgrund der schnellen, konsequenten und über die gesetzlichen Bestimmungen hinausgehenden Corona-Schutzmaßnahmen wurde ein innerbetriebliches Infektionsgeschehen vermieden und die Betriebsfähigkeit auf den Anlagen der HHLA konnte bewahrt werden. Dies belegt die Wirksamkeit der Maßnahmenpakete.

⊘ Nicht geprüft

Gesellschaftliches Engagement

Regionale Verantwortung

Als mit Abstand größter Hafen Deutschlands ist der Hamburger Hafen einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren in ganz Norddeutschland und spielt als Drehscheibe des internationalen Warenverkehrs eine überaus wichtige Rolle für das gesamte ökonomische System Deutschlands und Europas. Laut einer von der Hamburger Port Authority (HPA) in Auftrag gegebenen und 2021 veröffentlichten Studie sichert der Hamburger Hafen deutschlandweit rund 607.000

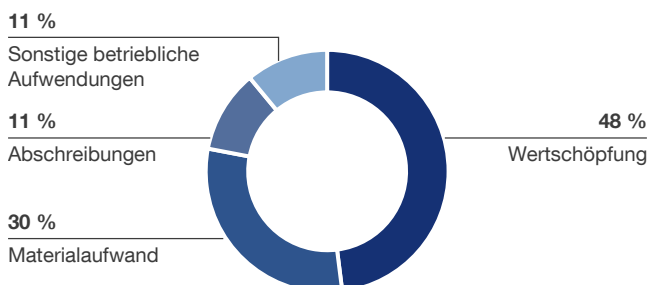
Arbeitsplätze. Davon befinden sich etwa 124.000 in der Metropolregion Hamburg. Direkt abhängig vom Hafen sind laut der Studie rund 114.000 Arbeitsplätze. Der Hafen und die damit verflochtenen Wirtschaftszweige sind somit zentrale Arbeitgeber für die Metropolregion Hamburg. Als ein wesentliches im Hamburger Hafen operierendes Unternehmen versteht sich die HHLA als integraler Teil der wirtschaftlichen Entwicklung in der Metropolregion Hamburg und ist sich hier sowie an allen anderen Standorten ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst.

Wertschöpfung

Die **Nettowertschöpfung** dient als Indikator für den volkswirtschaftlichen Mehrwert der Geschäftstätigkeit. Sie errechnet sich aus dem Produktionswert abzüglich sämtlicher Vorleistungen und Abschreibungen. Die Wertschöpfung verteilt sich auf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Gesellschafter, öffentliche Hand (Steuern) sowie Darlehensgeber. Der größte Teil entfiel mit 574,6 Mio. € und einem Anteil von 74,2 % auf die Beschäftigten.

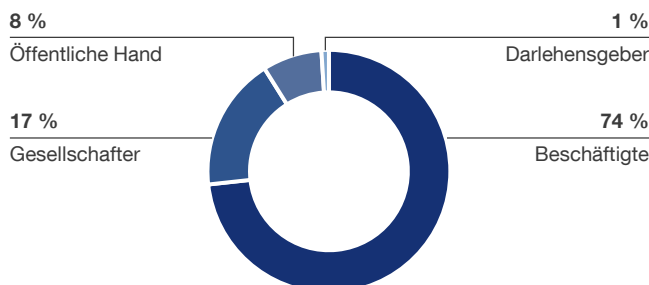
Entstehung der Wertschöpfung

Produktionswert 2022: 1.618 Mio. €



Verwendung der Wertschöpfung

Nettowertschöpfung 2022: 775 Mio. €



Die Nettowertschöpfung entwickelte sich im Geschäftsjahr 2022 trotz anhaltender Einflüsse aus dem Pandemiegeschehen und gestörter Lieferketten positiv und stieg gegenüber dem Vorjahr um 2,9 % auf 774,7 Mio. € an (im Vorjahr: 752,8 Mio. €). Die Wertschöpfungsquote lag mit 47,9 % leicht unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 50,4 %).

Wertschöpfung im HHLA-Konzern

in Mio. €	2022	2021	Veränderung
Beschäftigte	574,6	555,6	3,4 %
Gesellschafter	133,1	132,9	0,2 %
Öffentliche Hand	61,1	58,7	4,1 %
Darlehensgeber	5,9	5,6	5,5 %
Nettowertschöpfung	774,7	752,8	2,9 %

Gesellschaftlicher Dialog und Verantwortung

Die HHLA steht in regelmäßigem Austausch mit ihren Interessengruppen. Darüber hinaus fördert das Unternehmen eine Reihe von Bildungsprojekten zu den Themen Hafen und Logistik und engagiert sich so in der Wissensvermittlung.

Hilfe für Odessa

Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine und die Folgen für die Beschäftigten der HHLA am Containerterminal im ukrainischen Odessa prägten das Engagement der HHLA und ihrer Beschäftigten im Berichtsjahr in besonderem Maße: Seit der Schließung des Terminals im Hafen von Odessa (CTO) hat die HHLA verschiedene Maßnahmen ergriffen, um die ukrainischen Beschäftigten und ihre Angehörigen bestmöglich zu unterstützen. 140 Beschäftigte des CTO und Angehörige in eigens gecharterten Bussen von Rumänien nach Hamburg geholt und vorübergehend von HHLA-Beschäftigten der Hamburger Standorte aufgenommen. Bei der anschließenden Wohnungssuche und -ausstattung wurden die ukrainischen Familien unter Koordination der Personalabteilung unterstützt. Darüber hinaus organisiert die Personalabteilung fortlaufende Deutschlernangebote, die von Auszubildenden und dual Studierenden der HHLA durchgeführt werden.

Die HHLA-Beschäftigten spendeten zudem rund 70.000 €. Diese Summe stockte der HHLA-Vorstand mit Mitteln aus einem Hilfsfonds, in den das Unternehmen Ende März 2022 1 Mio. € eingezahlt hat, auf 150.000 € auf. Von diesen Spenden wurden dringend benötigte medizinische Hilfsgüter wie OP-Handschuhe und Verbandsmaterial besorgt und nach Odessa versendet. In einer weiteren Hilfsaktion hat sich die HHLA zusammen mit der German Food Bridge und Unilever an einer Lebensmittellieferung in die Ukraine beteiligt.

Bildungsangebot „Hafen-Scouts“

Die Zusammenhänge von Hafen, Logistik und Wasser zu erkennen führt zum Verstehen der weltweiten Arbeitsteilung und der Bedeutung nachhaltigen Handelns. Die HHLA konzentriert sich bei der Unterstützung von Bildungsprojekten auf das von ihr mitinitiierte Bildungsangebot „Hafen-Scouts“ in Hamburg. Die HHLA, das Hafenumuseum und das Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung haben bereits 2015 das Projekt erfolgreich initiiert. Es vermittelt Schülerinnen und Schülern der vierten Klassen den Transport von Gütern rund um die Welt, die Funktionsweise des Hafens und Berufsbilder im Hafen. Nach coronabedingt niedrigeren Teilnehmerzahlen in den zwei vorangegangenen Berichtsjahren konnte mit 1.467 Teilnehmern im Jahr 2022 (im Vorjahr: 685) ein neuer Höchstwert seit Beginn des Projektes verzeichnet werden.

AlsterPort – Kooperation mit der Evangelischen Stiftung Alsterdorf (ESA)

Die im September 2021 begonnene Kooperation „AlsterPort“ der HHLA mit der Evangelischen Stiftung Alsterdorf (ESA) führte auch im Berichtsjahr zu zahlreichen Aktionen. Diese reichten von Terminaltours bei der HHLA über Graffiti-Workshops und den ESA-Spendenlauf „Stark für Hamburg“ sowie der Weihnachts-Wunschbaumaktion für das KinderWohnen und ein gemeinsames Weihnachtsbasteln bis hin zu vielen weiteren Veranstaltungen bei der ESA.

Corporate Governance

Geschäftsethik und Integrität

⊘ Nicht geprüft

Demokratische Grundsätze und internationale Standards

Als verantwortungsvoll agierendes Unternehmen gehört ein von Rechtmäßigkeit und Integrität geleitetes Handeln zum Grundverständnis der HHLA. Entsprechend ist es für sie als europäisches, börsennotiertes Unternehmen selbstverständlich, in allen Ländern, in denen die HHLA tätig ist, die jeweiligen **Gesetze und regulatorischen Vorgaben** für die Geschäftstätigkeit zu respektieren und einzuhalten. Dazu gehören Gesetze und Vorschriften zu Umweltfragen, Korruptionsbekämpfung, Geldwäscheprevention, Datenschutz, Informationssicherheit, Sanktionen und Embargos, Steuerfragen, aber auch die Marktmissbrauchsverordnung, das Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz (WpÜG) oder das Wertpapierhandelsgesetz (WpHG). Ebenso sind für HHLA-Beschäftigte wesentliche Themen wie die Versammlungsfreiheit oder Gestaltung der betrieblichen Mitbestimmung (u.a. Mitteilungsfristen) vom Gesetzgeber im Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) geregelt und werden von der HHLA aktiv gefördert bzw. eingehalten. [Rechtliche Rahmenbedingungen](#)

Neben der Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen sind internationale Grundsätze wesentliche Grundlagen für das Handeln und die Unternehmenskultur der HHLA. So lehnt die HHLA ihr Handeln an die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen (UN) sowie die Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen (UNGP) an. Zudem sind weitere internationale Standards und Abkommen wie die Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen (UNGCC) sowie die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) grundlegend für das unternehmerische Handeln und die Unternehmenskultur. Mit der Unterzeichnung der Grundsatzerklärung zu Vielfalt und gegen jede Form von Rassismus im Juni 2020 sowie der Charta der Vielfalt im Mai 2022 hat der HHLA-Vorstand zudem seine Haltung zu Vielfalt und einem vorurteilsfreien Arbeitsumfeld bekräftigt.

Vor diesem Hintergrund legt die HHLA Wert darauf, wirksame Compliance-Programme im Konzern zu etablieren. Dementsprechend hat die HHLA ein eigenes Compliance-Management-System mit dem Verhaltenskodex als Herzstück aufgebaut. Der **Verhaltenskodex der HHLA** und weitere konzerninterne Dokumente legen die Leitlinien der Aktivitäten verbindlich fest und unterstützen somit auch die Achtung und Einhaltung international anerkannter Standards. Die HHLA erwartet von ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, alle geltenden Gesetze und international anerkannte Grundsätze einzuhalten. Zur fortlaufenden Sensibilisierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden regelmäßig Schulungen zum Verhaltenskodex, zur Korruptionsvermeidung und zu weiteren relevanten Themen, wie dem Arbeitsschutz durchgeführt.

[Erklärung zur Unternehmensführung](#)

Achtung der Menschenrechte

Rechtmäßiges und von Integrität geleitetes Handeln der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beinhaltet auch die Wahrung der Menschenrechte. Die HHLA ist nahezu ausschließlich mit Standorten in Europa vertreten und über 95 % der Lieferanten der HHLA kommen aus Staaten der Europäischen Union, in denen die Einhaltung der Menschenrechte oberstes Gebot und durch lokale und europäische Gesetze geregelt ist. Darüber hinaus finden die Prinzipien des UN Global Compact ihren Niederschlag im **Verhaltenskodex (Code of Conduct)** und in den weiterführenden Richtlinien der HHLA, wie z.B. der Arbeitsschutzrichtlinie. Der Verhaltenskodex als übergeordnetes Regelwerk greift u.a. die folgenden Prinzipien auf:

- Integrität als zentraler Wert sowie das Bekenntnis zur Vielfalt und die Ablehnung jeglicher Form von Diskriminierung im Umgang miteinander
- Vorgaben zum rechtmäßigen Verhalten, insbesondere zur Vermeidung von Korruption gegenüber Geschäftspartnern und Amtsträgern
- Schutz der Gesundheit der Beschäftigten und ihre Sicherheit am Arbeitsplatz. Arbeitssicherheit wird bei der HHLA großgeschrieben und wir haben den Anspruch, hierbei auch in Zukunft führend zu sein
- Schutz der Umwelt und nachhaltiges Wirtschaften, Förderung des Umweltbewusstseins und Beschleunigung der Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien durch die Nachhaltigkeitsstrategie der HHLA [Strategie und Steuerung](#)

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

Auch das von der HHLA im Bereich Third Party Compliance eingesetzte **Business-Partner-Screening-System** zur risikoorientierten Prüfung von Geschäftspartnern trägt u.a. im Bereich Menschenrechte zur frühzeitigen Erkennung möglicher Risiken bei. Im von der HHLA gegenüber ihren Lieferanten verwendeten **Lieferantenkodex** ist ebenfalls ausdrücklich die Einhaltung der Menschenrechte mit umfasst.

Auf der Grundlage des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte hat die HHLA eine [Grundsatzerklärung zur Achtung und Einhaltung der Menschenrechte](#) [☑](#) sowie für [Vielfalt und die Verurteilung jeder Form von Diskriminierung und Rassismus](#) [☑](#) abgegeben. Im Jahr 2022 lag der Schwerpunkt der Weiterentwicklung in der Konzeption und Entwicklung einer Strategie für Diversity-Management, der Einrichtung einer neuen Stelle für Diversity und Inklusion sowie eines Projektes zur Umsetzung der Vorgaben des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes. Die HHLA hat die [Charta der Vielfalt](#) [☑](#) unterzeichnet und ihr damit verbundenes Bekenntnis u.a. zu Chancengleichheit im Unternehmen am Tag der Vielfalt erneut bekräftigt. Im Mittelpunkt der Kommunikation im Berichtszeitraum standen die Themen Diversity, Inklusion und Arbeitsschutz.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Der nachhaltige Erfolg eines Unternehmens setzt verantwortungsbewusstes und rechtlich einwandfreies Verhalten voraus. **Compliance**, d.h. die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen und

unternehmensinterner Richtlinien, ist daher ein wesentlicher Bestandteil der HHLA-Corporate-Governance. [Erklärung zur Unternehmensführung](#)

Dies wird als primäres Ziel bei der HHLA durch Errichtung, Koordination und fortlaufende Weiterentwicklung eines konzernweiten **Compliance-Management-Systems (CMS)** angestrebt. Ein weiteres Ziel ist es dabei, die wesentlichen Compliance-Risiken zu identifizieren, fortlaufend zu bewerten und durch Implementierung geeigneter Maßnahmen und Prozesse zu minimieren. Darüber hinaus setzt sich das CMS zum Ziel, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des HHLA-Konzerns für die Beachtung der in ihrem Arbeitsbereich einschlägigen Rechtsvorschriften und internen Richtlinien zu sensibilisieren und damit auch ein entsprechendes Risikobewusstsein bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu schaffen. Hierdurch soll Compliance-Verstößen vorgebeugt werden.

Die Funktionen im HHLA-CMS werden zentral durch einen **Konzern-Compliance-Beauftragten** wahrgenommen, der an das für Compliance zuständige Vorstandsmitglied – derzeit der Arbeitsdirektor bzw. Personalvorstand – und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet, sowie dezentral durch lokale Compliance-Ansprechpartner und -Beauftragte, die an den Konzern-Compliance-Beauftragten berichten.

Kern des HHLA-CMS ist ein **Verhaltenskodex**, der übergeordnete Grundsätze zu Compliance-relevanten Themen, z.B. faires Verhalten im Wettbewerb sowie Umgang mit Interessenkonflikten und sensiblen Unternehmensinformationen, über gesetzliche Standards hinaus ausformuliert. Der Verhaltenskodex der HHLA ist online unter www.hhla.de/compliance abrufbar.

Ein weiteres wesentliches Themengebiet im Verhaltenskodex ist die **Vermeidung von Korruption**. Die HHLA ist im Rahmen ihrer Tätigkeit mit Geschäftspartnern und Amtsträgern der unterschiedlichsten Ebenen vor allem in Deutschland sowie in Zentral- und Osteuropa und Asien in fortlaufendem Kontakt. Ziel der das Thema Antikorruption weiter vertiefenden Richtlinie ist es, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine Hilfestellung zur Beurteilung von möglichen Situationen mit einer potenziellen Korruptionsrelevanz in ihrem täglichen Arbeitsleben zu geben und damit einen wirksamen Beitrag zur Prävention von korrupten Handlungen und den damit verbundenen Folgen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie das Unternehmen zu leisten. Mit der Antikorruptionsrichtlinie wird den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern das notwendige Wissen über die Annahme und Gewährung von Vorteilen gegenüber Geschäftspartnern und Amtsträgern vermittelt und anhand von praktischen Beispielen veranschaulicht.


Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind gemäß dem Verhaltenskodex verpflichtet, Hinweise auf Fehlverhalten im Unternehmen weiterzugeben. Auch für Dritte besteht die Möglichkeit, Hinweise über die **Compliance-Hotline (Whistleblower-Hotline)** zu geben. Alle Mitteilungen werden vertraulich behandelt und können anonym erfolgen. Darüber hinaus wird von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch gemäß der Antikorruptionsrichtlinie erwartet, bei Zweifeln oder Verdachtsmomenten Rat einzuholen bzw. Verstöße zu melden.

Durch **Schulungen und unternehmensinterne Medien** werden den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern fortlaufend wichtige Inhalte des Verhaltenskodex sowie weiterführende Themen wie z.B. die Korruptionsvermeidung und das von ihnen erwartete Verhalten im Rahmen der Antikorruptionsrichtlinie vermittelt. Im Berichtszeitraum wurden per E-Learning Beschäftigte mit regelmäßigem Kontakt zu Geschäftspartnern und Amtsträgern zum Thema Korruptionsvermeidung geschult.

Die **Anzahl aufgetretener Fälle** wird fortlaufend anhand eines internen Berichtssystems im Rahmen des CMS dokumentiert und überwacht, um ggf. z.B. bei einem Anstieg die Risikobe-

wertung entsprechend anzupassen bzw. um weitere Risikoszenarien zu ergänzen und mit geeigneten Maßnahmen, wie verstärkter Kommunikation und Prozessanpassungen im internen Kontrollsystem, reagieren zu können.

Die Verantwortung jedes Einzelnen bei der Einhaltung von behördlichen, berufsgenossenschaftlichen und gesetzlichen Bestimmungen im eigenen Unternehmen und bei den Vertragspartnern ist zusätzlich in den intern gültigen **HHLA-Einkaufsrichtlinien** in Kombination mit den extern gültigen HHLA-Einkaufsbedingungen geregelt. Im Vordergrund stehen dabei die Analyse und die Bewertung der Lieferantenbeziehungen hinsichtlich Zuverlässigkeit, Qualität, Innovationskraft, Kostenstruktur, wirtschaftlicher Stabilität, Arbeitssicherheit, Nachhaltigkeit und Compliance. Durch die hierauf basierende Auswahl der Lieferanten wird auch ein Beitrag zur Korruptionsprävention geleistet. [Beschaffung und Lieferantenmanagement](#)

Weiterhin verwendet die HHLA einen **Verhaltenskodex für Lieferanten**. Dieser ist in den Einkaufsrichtlinien verankert. Der [Lieferantenkodex](#)  enthält u.a. auch Regelungen zum Schutz vor Korruption.

Zur Vermeidung von Korruption trägt auch das IT-basierte **Business-Partner-Screening-System der HHLA** bei, mit dem eine risikobasierte Prüfung von Geschäftspartnern der HHLA u.a. hinsichtlich integren Verhaltens im internationalen Geschäftsverkehr ermöglicht wird.

[Beschaffung und Lieferantenmanagement](#)

Das CMS und insbesondere auch der Bereich Korruptionsvermeidung wurde zuletzt 2020/2021 einer Wirksamkeitsprüfung nach IDW PS 980 unter Berücksichtigung der Anforderungen der ISO 19600 durch die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, unterzogen und die Wirksamkeit bestätigt.

 Nicht geprüft

Lieferkette

Als Hafen- und Transportlogistikkonzern sowie Dienstleistungsunternehmen arbeitet die HHLA innerhalb der Transportketten ihrer Kunden. Eigene Lieferketten der HHLA beschränken sich auf den Einkauf von Investitions-, Anlage- und Verbrauchsgütern (z.B. Lokomotiven, Hafenumschlaggeräte), die zum ganz überwiegenden Teil aus Ländern innerhalb Europas stammen.

[Beschaffung und Lieferantenmanagement](#)

Ein von Integrität, Fairness, Verantwortung und Nachhaltigkeit geprägtes Verhältnis strebt die HHLA auch gegenüber Lieferanten an und erwartet von diesen, dass diese sich von bestimmten Grundsätzen in ihren geschäftlichen Beziehungen leiten lassen. Hierfür hat die HHLA einen Lieferantenkodex entwickelt, der diese Grundsätze beschreibt und die klare Erwartungshaltung gegenüber den Lieferanten formuliert, dass sie die Gesetze einhalten und ihre Aktivitäten unter Achtung international anerkannter Grundsätze durchführen. [Geschäftspartner und Kunden](#)

Zur Überprüfung integren Verhaltens von Geschäftspartnern trägt auch das IT-basierte **Business-Partner-Screening-System** der HHLA bei, mit dem eine risikobasierte Prüfung von Geschäftspartnern der HHLA u.a. hinsichtlich Compliance- und Menschenrechtskomponenten, wie z.B. Standards bei Arbeitssicherheit, Korruptionsvermeidung und Umweltschutz/Nachhaltigkeit ermöglicht wird.

Die Ausrichtung auf Nachhaltigkeit und Compliance entlang der Lieferkette ist ein fortlaufender Prozess und die HHLA entwickelt Richtlinien und Abläufe dahingehend stetig weiter. Dabei stellt die HHLA sicher, dass die gesetzlichen Anforderungen erfüllt und entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang hat die HHLA im Berichtszeitraum ein Projekt zur Umsetzung der Anforderungen aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz durchgeführt.

⊘ Nicht geprüft

Steuern

Steueransatz

Integrität und rechtmäßiges Handeln sind in der HHLA fest verankert. Dies gilt auch für die Erfüllung ihrer Steuerpflichten. Als international tätiges Unternehmen unterliegt die HHLA den Steuergesetzen der jeweiligen nationalen Rechtsordnungen, in denen sie tätig ist. Die anfallenden Steuern entrichtet die HHLA entsprechend den geltenden gesetzlichen Regelungen der Staaten, in denen das Unternehmen operiert. Dazu unterhält der Konzern Strukturen und Prozesse, die eine kontinuierliche Kontrolle und Einhaltung der steuergesetzlichen Vorgaben gewährleisten und pflegt einen transparenten und offenen Dialog mit den jeweiligen Steuerbehörden.

Im Jahr 2022 lag die **effektive Steuerquote** des Konzerns bei 31,5 % (im Vorjahr: 30,6 %). Der Ertragsteueraufwand für den HHLA-Konzern belief sich im Jahr 2022 auf insgesamt 61,1 Mio. € (im Vorjahr: 58,7 Mio. €), wovon 72 % (im Vorjahr 66 %) auf Deutschland und rund 28 % (im Vorjahr: 34 %) auf das Ausland entfielen.

Tax-Compliance-Management-System (TCMS)

Ein gut aufgestelltes Team von Steuerexperten in Hamburg und in den Tochtergesellschaften vor Ort stellt sicher, dass mögliche steuerliche Risiken frühzeitig erkannt werden. Der **Kontrollprozess zur Einhaltung steuerlicher Vorschriften** ist im internen Kontrollsystem (IKS) hinterlegt. [Risiko- und Chancenmanagement](#)

Steuerliche Risiken können sich für die HHLA aus Steuerprüfungen, Änderungen von Steuergesetzen oder anderen Einflussfaktoren ergeben, die sich auf den effektiven Steuersatz und die Liquidität auswirken können. Werden von der Unternehmensseite Steuerbelastungen erwartet, werden diese – soweit sie quantifizierbar sind – durch Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt.

Um möglichen steuerlichen Risiken vorzubeugen, werden künftig die steuerlichen Prozesse der HHLA durch ein **Tax-Compliance-Management-System (TCMS)** überwacht und kontrolliert. Mit der Implementierung des TCMS hat die HHLA 2019 begonnen, sie wurde 2022 teilweise abgeschlossen. Mit einer vollständigen Integration des Systems ist voraussichtlich 2023 zu rechnen. Damit erfüllt der HHLA-Konzern die Forderung des deutschen Steuerrechts, das die Unternehmen verpflichtet, zum Schutz des Unternehmens und seiner gesetzlichen Vertreter ein solches Compliance-Management-System einzuführen.

Reporting-Standards

Als international tätiges Unternehmen mit einem Konzernumsatz von größer 750 Mio. € unterliegt die HHLA der Meldepflicht hinsichtlich bestimmter landesspezifischer Unternehmenskennzahlen, dem sogenannten **Country-by-Country-Reporting**, das auf die Initiative der Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) zurückgeht.

Die HHLA AG übermittelt hierfür jährlich für alle im Ausland ansässigen Konzerngesellschaften im Rahmen der gesetzlichen Verpflichtungen steuerliche Angaben wie z.B. Umsatzerlöse, Ergebnisse vor Steuern, Ertragsteuerzahlungen und die entstandenen Steuern vom Einkommen und Ertrag an das **Bundeszentralamt für Steuern** und berichtet somit transparent über alle Unternehmensergebnisse und Steuerzahlungen in den Ländern, in denen sie mit ihren verbundenen Unternehmen tätig ist.

Auch den Berichts- und Transparenzanforderungen des von der Europäischen Union (EU) eingeführten **DAC6-Reportings** kommt die HHLA vollumfänglich nach und hat dafür entsprechende technische Lösungen implementiert.

⊘ Nicht geprüft

Mitgliedschaften und Lobbying

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

⊘ Nicht geprüft

Datenschutz

Die HHLA nimmt den Schutz personenbezogener Daten sehr ernst und bekennt sich zur Wahrung des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung jedes Einzelnen. In diesem Rahmen verarbeitet die HHLA personenbezogene Daten von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, Kunden, Lieferanten und anderen Geschäftspartnern unter Einhaltung der geltenden Datenschutzgesetze.

Datenschutz setzt ein verantwortungsbewusstes Verhalten voraus, daher hat die HHLA ein Datenschutz-Management-System implementiert, welches auf die Einhaltung von gesetzlichen Vorschriften sowie unternehmensinternen Richtlinien hinwirkt. Der Bereich Datenschutz ist dabei für die Implementierung und Weiterentwicklung des Datenschutz-Management-Systems der HHLA verantwortlich. Kernelemente sind die Beratung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen datenschutzrelevanten Fragen sowie die Sensibilisierung zu Datenschutzthemen. Das Datenschutz-Management-System wird auch künftig fortlaufend weiterentwickelt und an etwaige Veränderungen angepasst.

Erklärung zur Unternehmensführung

Der folgende Abschnitt beinhaltet die gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung von Vorstand und Aufsichtsrat für die HHLA und den Konzern gemäß § 289f bzw. § 315d HGB i.V.m. § 289f HGB.

Umsetzung des DCGK und Entsprechenserklärung

Eine verantwortungsvolle, transparente und auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung ist seit jeher eine wesentliche Grundlage für den geschäftlichen Erfolg der HHLA. Die HHLA unterstützt den Deutschen Corporate Governance Kodex (im Folgenden „Kodex“ oder „DCGK“) und die damit verfolgten Ziele daher ausdrücklich. Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im Geschäftsjahr 2022 sorgfältig mit den Empfehlungen und Anregungen des DCGK befasst und am 12. Dezember 2022 ihre jährliche Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Die Unternehmensführung und Unternehmenskultur der HHLA und des Konzerns entspricht danach – bis auf die nachfolgend beschriebenen Ausnahmen – den Empfehlungen sowie größtenteils auch den Anregungen des DCGK.

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

„Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass seit dem 13. Dezember 2021 (Zeitpunkt der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (‘Kodex‘ oder ‘DCGK‘) in der Fassung vom 16. Dezember 2019 bzw. ab deren Geltung in der Fassung vom 28. April 2022 mit folgenden Ausnahmen entsprochen wurde und zukünftig entsprochen wird:

- a) Die Mandatsgrenzen nach den Empfehlungen C.4 und C.5 DCGK werden derzeit nicht von allen Aufsichtsrats- und Vorstandsmitgliedern eingehalten. Der Aufsichtsrat und der Personal- bzw. Nominierungsausschuss achten bei der Auswahl von Kandidatinnen und Kandidaten für Vorstand und Aufsichtsrat seit jeher darauf, dass diesen für die Wahrnehmung ihres Mandats genügend Zeit zur Verfügung steht. Dies beinhaltet in der Regel auch die Einhaltung der Mandatsgrenzen nach den Empfehlungen C.4 und C.5. Der Aufsichtsrat ist jedoch der Ansicht, dass die Frage, ob ein Mitglied genügend Zeit für sein Mandat aufbringen kann, jeweils anhand der Umstände des Einzelfalls beurteilt werden muss. Die Anzahl der Mandate kann dabei eine Indikation, sollte aber kein allein entscheidendes Kriterium sein, zumal die Wahrnehmung externer Mandate auch einen Mehrwert für die HHLA bieten kann. Der Aufsichtsrat hält es deshalb für vertretbar, wenn Aufsichtsrats- oder Vorstandsmitglieder diese Mandatsgrenzen in Einzelfällen überschreiten.
- b) Hinsichtlich der Ausgestaltung der Vorstandsvergütung empfiehlt der Kodex unter anderem, dass die Leistungskriterien für die variablen Vergütungsbestandteile sich überwiegend an strategischen Zielsetzungen orientieren sollen und dass die variable Vergütung aus kurz- und langfristigen Anteilen bestehen soll, wobei die variable Vergütung, die sich aus dem Erreichen langfristig orientierter Ziele ergibt, den Anteil aus kurzfristig orientierten Zielen übersteigen soll (G.1 zweiter Spiegelstrich, G.6 und G.7). Die dem Vorstandsmitglied gewährten langfristig variablen Vergütungsbeträge sollen von ihm überwiegend in Aktien der Gesellschaft angelegt oder entsprechend aktienbasiert gewährt werden. Über die langfristig variablen Gewährungsbeträge soll das Vorstandsmitglied erst nach vier Jahren verfügen können (G.10). In begründeten Fällen soll eine variable Vergütung einbehalten oder zurückgefordert werden können (G.11 Satz 2). Im Falle einer Beendigung eines Vorstandsvertrages

soll die Auszahlung noch offener variabler Vergütungsbestandteile, die auf die Zeit bis zur Vertragsbeendigung entfallen, nach den ursprünglich vereinbarten Zielen und Vergleichsparametern und nach den im Vertrag festgelegten Fälligkeitszeitpunkten oder Haltedauern erfolgen (G.12). Diesen Empfehlungen entspricht das Vergütungssystem für den Vorstand der HHLA nur eingeschränkt. Die variable Vergütung des HHLA-Vorstands bemisst sich im Wesentlichen an der Erreichung bestimmter Kennzahlen bzw. Zielgrößen – nämlich insbesondere EBIT, ROCE und weitere ESG-Ziele – für den Drei-Jahres-Durchschnitt des aktuellen und der beiden vorherigen Geschäftsjahre und sieht insoweit keine Unterteilung in kurz- und langfristige Komponenten vor. Aktienbasierte Bestandteile und Haltefristen sowie Einbehalts- und Rückforderungsrechte sind nicht vorgesehen. Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass die variable Vergütung des HHLA-Vorstands auch in ihrer derzeitigen Ausgestaltung hinreichend auf eine langfristige Unternehmensentwicklung ausgerichtet ist. Sofern bei vorzeitiger Vertragsbeendigung eine Abfindung erfolgt, wird diese grundsätzlich im Zeitpunkt des Ausscheidens fällig. Dies ermöglicht eine klare Trennung und vermeidet spätere Auseinandersetzungen. Die Hauptversammlung vom 10. Juni 2021 hat das Vergütungssystem für den Vorstand mit großer Mehrheit (95,8 % der abgegebenen Stimmen) gebilligt.

- c) Die nach Empfehlung G.3 empfohlene Offenlegung der Zusammensetzung der zur Beurteilung der Üblichkeit der konkreten Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder herangezogenen Vergleichsgruppe ist im Rahmen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2021 erfolgt. Seitdem wird dieser Empfehlung mithin entsprochen.

Hamburg, 12. Dezember 2022

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Der Vorstand Der Aufsichtsrat“

Vergütungsbericht und Vergütungssystem

Der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 nebst dem Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG, das geltende Vergütungssystem gemäß § 87a Abs. 1 und 2 Satz 1 AktG und der letzte Vergütungsbeschluss gemäß § 113 Abs. 3 AktG werden unter www.hhla.de/corporategovernance öffentlich zugänglich gemacht.

Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Konzernaufbau und Konzernsteuerung

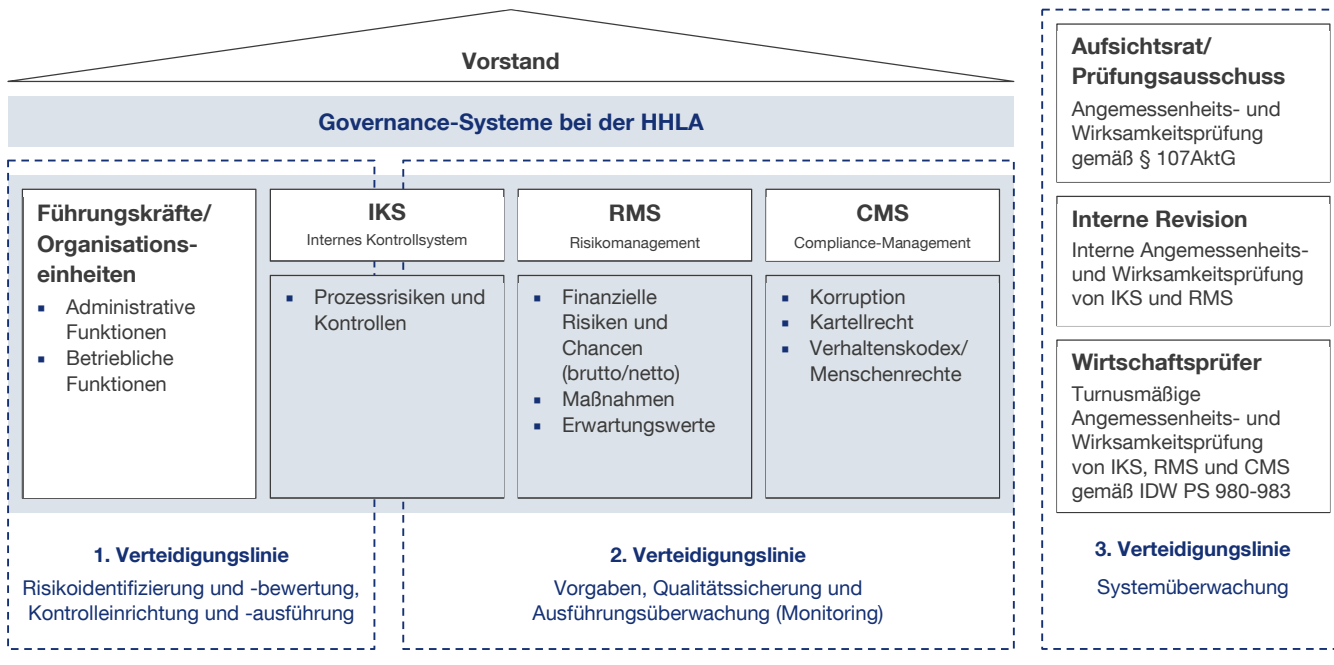
Die HHLA AG fungiert als strategische Management-Holding des Konzerns. Das operative Geschäft wird im Wesentlichen durch in- und ausländische Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrieben. Die Einhaltung der Vorgaben der Unternehmensführung wird durch unternehmensinterne Richtlinien sowie Regelungen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

Governance-Systeme

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

Governance-Systeme der HHLA

Konzeptioneller Aufbau und Überblick



Compliance

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

Risikomanagementsystem und internes Kontrollsystem

Das Risikomanagementsystem (RMS) und das interne Kontrollsystem (IKS) sind Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung geschäftsrelevante Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann.

Die interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und von Unternehmensstandards mit zielgerichteten Prüfungen und initiiert bei Bedarf angemessene Maßnahmen. Die für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten Teile des IKS werden zudem im Rahmen der Abschlussprüfung vom externen Wirtschaftsprüfer geprüft. Des Weiteren erfolgt im Rahmen der Konzernabschlussprüfung eine Beurteilung des Risikofrüherkennungs- und -überwachungssystems durch den externen Wirtschaftsprüfer.

Das Risikomanagementsystem und das interne Kontrollsystem des HHLA-Konzerns sind eingehend im Risiko- und Chancenmanagement dargestellt. [Risiko- und Chancenmanagement](#)

Erklärung zur Angemessenheit und Wirksamkeit der Governance-Systeme¹

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

Im Rahmen der Tätigkeit der internen Revision, die turnusgemäß alle wesentlichen Geschäftsvorfälle überprüft, sind keine Anhaltspunkte bekannt geworden, die zu der Annahme veranlassen, dass


- diese Systeme der Corporate Governance (einzeln oder im Verbund betrachtet) in allen wesentlichen Belangen nicht im Einklang mit den deutschen rechtlichen Vorschriften stehen oder
- der Lagebericht insgesamt keine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft gibt oder
- die Risiken der künftigen Entwicklung nichtzutreffend darstellt.

Die Angemessenheit und Wirksamkeit wird zudem durch die externen Prüfungen der einzelnen Systembestandteile nach den entsprechenden IDW-Standards bestätigt. Das CMS wurde in der Berichtsperiode 2021 geprüft und für angemessen und wirksam befunden. In der zurückliegenden Berichtsperiode wurde das RMS gemäß IDW PS 981 geprüft. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung war die Prüfung noch nicht abgeschlossen, aber aus der Prüfungstätigkeit haben sich keine wesentlichen Feststellungen ergeben. Die turnusmäßige Wirksamkeitsprüfung des IKS gemäß IDW PS 982 ist für die Berichtsperiode 2023 vorgesehen.

Nachhaltigkeit

Nachhaltiges Handeln prägt seit Bestehen des Unternehmens das Geschäftsmodell der HHLA. [Strategie und Steuerung](#) oder www.hhla.de/nachhaltigkeit 

Transparenz

Die zeitnahe Information der Aktionärinnen und Aktionäre und der interessierten Öffentlichkeit über wichtige Themen ist für die HHLA integraler Bestandteil guter Corporate Governance. Informationen über die wirtschaftliche Lage des Unternehmens sowie wesentliche Geschäftsergebnisse erfolgen insbesondere durch die Finanzberichte (Geschäftsbericht, Halbjahresfinanzbericht und Quartalsmitteilungen), Analysten- und Bilanzpressekonferenzen, Analysten- und Pressegespräche, Presse- und ggf. Ad-hoc-Mitteilungen sowie in den Hauptversammlungen. Ein ständig nutzbares und aktuelles Kommunikationsmedium ist die Internetseite www.hhla.de , die alle relevanten Informationen in deutscher und englischer Sprache verfügbar macht. Neben Informationen zum HHLA-Konzern und zur HHLA-Aktie ist dort auch der Finanzkalender zu finden, der einen Überblick über wichtige Termine bietet. Darüber hinaus steht die Investor-Relations-Abteilung als Ansprechpartner für Fragen von Aktionären, Investoren und Analysten zur Verfügung.

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

Der Vorstand der HHLA

Arbeitsweise des Vorstands

Entsprechend den Vorgaben des Aktienrechts verfügt die HHLA über ein duales Führungssystem mit dem Vorstand als Leitungs- und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Er bestimmt die unternehmerischen Ziele und die Unternehmensstrategie sowie die Konzernpolitik und -organisation. Dazu gehören insbesondere die Steuerung des Konzerns, die Konzernplanung und -finanzierung, die Personalstrategie, die Besetzung der Führungspositionen unter Beachtung der Diversität, die Führungskräfteentwicklung sowie die Präsentation des Konzerns gegenüber dem Kapitalmarkt und der Öffentlichkeit. Er trägt außerdem die Verantwortung für angemessene und wirksame Kontrollsysteme (Risiko- und Chancenmanagement, Compliance-Management-System und internes Kontrollsystem einschließlich Revision). Die Unternehmensstrategie wie auch die Planung beinhalten dabei neben wirtschaftlichen bzw. finanziellen Zielen jeweils auch ökologische und soziale Ziele.

Der Vorstand nimmt seine Aufgaben als **Kollegialorgan** wahr. Die Mitglieder des Vorstands arbeiten kollegial zusammen und unterrichten sich laufend über wichtige Vorgänge in ihren Ressorts. Ungeachtet der Gesamtverantwortung für die Geschäftsführung führen die einzelnen Vorstandsmitglieder die ihnen nach Maßgabe des **Geschäftsverteilungsplans** zugewiesenen Ressorts im Rahmen der Vorstandsbeschlüsse in eigener Verantwortung. Grundsätzliche Fragen der Organisation, der Geschäftspolitik und der Unternehmensplanung sowie Maßnahmen von größerer Bedeutung werden im Gesamtvorstand erörtert und entschieden. Die Vorstandsvorsitzende koordiniert die Arbeit des Vorstands. Die Einzelheiten sind in einer **Geschäftsweisung** für den Vorstand näher geregelt.

Der Vorstand arbeitet zum Wohle des Unternehmens vertrauensvoll mit dem Aufsichtsrat zusammen und informiert ihn regelmäßig über alle relevanten Fragen. Das umfasst, jeweils für die Gesellschaft und den Konzern, insbesondere die Rentabilität, die Lage und den Gang der Geschäfte, die Strategie, die Planung, die aktuelle Risikolage, das Risikomanagement und die Compliance. Bestimmte, besonders weitreichende Maßnahmen und Geschäfte wie z.B. die Festlegung des jährlichen Budgets, die Aufnahme neuer Tätigkeitsbereiche, der Erwerb oder die Veräußerung von Unternehmen sowie Investitionen oder Finanzierungsmaßnahmen ab bestimmten Größenordnungen bedürfen der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats. Grundsätzliche und wichtige Angelegenheiten, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung oder für die Leitung der Gesellschaft oder des Konzerns von wesentlicher Bedeutung sind, sind auch zwischen den Sitzungen unverzüglich dem Aufsichtsratsvorsitzenden mitzuteilen. Der Aufsichtsratsvorsitzende steht auch zwischen den Sitzungen mit dem Vorstand, insbesondere der Vorstandsvorsitzenden, regelmäßig in Kontakt zu wichtigen Themen und aktuellen Vorgängen, insbesondere zu Fragen der Strategie, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance des Unternehmens.

Die Vorstandsmitglieder sind dem **Unternehmensinteresse** verpflichtet und unterliegen für die Dauer ihres Mandats einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Kein Mitglied des Vorstands darf bei seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen oder Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. Nebentätigkeiten, insbesondere Aufsichtsratsmandate in konzernfremden Gesellschaften, bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Wesentliche Geschäfte zwischen den Konzernunternehmen einerseits und den Vorstandsmitgliedern sowie ihnen nahestehenden Personen oder Unternehmungen andererseits bedürfen

ebenfalls der Zustimmung des Aufsichtsrats und müssen marktüblichen Bedingungen entsprechen. Interessenkonflikte von Vorstandsmitgliedern sind unverzüglich dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Die anderen Vorstandsmitglieder sind darüber zu informieren. Entsprechende Geschäfte oder **Interessenkonflikte** sind im Berichtsjahr nicht aufgetreten.

Für die Mitglieder des Vorstands besteht eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (**D&O-Versicherung**), die den Vorgaben des § 93 Abs. 2 Satz 3 AktG entspricht.

Zusammensetzung und Diversität

Der Vorstand der HHLA besteht gemäß § 8 der Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Die Mitglieder des Vorstands werden vom Aufsichtsrat bestellt. Dieser sorgt zusammen mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung und achtet bei der Zusammensetzung des Vorstands auch auf Diversität. Im Interesse einer näheren Konturierung der Diversitätsaspekte hat der Aufsichtsrat das folgende Diversitätskonzept für den Vorstand verabschiedet.

Der aktuelle Vorstand der HHLA

Angela Titzrath	Tanja Dreilich	Jens Hansen	Torben Seebold
Vorsitzende des Vorstands	Mitglied des Vorstands ¹	Mitglied des Vorstands	Mitglied des Vorstands
Unternehmensentwicklung Unternehmenskommunikation Nachhaltigkeit Container Vertrieb Segment Intermodal Segment Logistik	Finanzen und Controlling ² Investor Relations Revision Segment Immobilien	Betrieb ³ Technik ³ Informationssysteme	Arbeitsdirektor Personalmanagement Einkauf und Materialwirtschaft Arbeitsschutzmanagement Recht und Versicherungen ⁴

1 seit 1. Januar 2023; seit 1. Februar 2023 mit Ressortzuständigkeiten

2 einschließlich Organisation

3 ohne Immobilien, für die Segmente Intermodal und Logistik in Abstimmung mit der Vorstandsvorsitzenden

4 einschließlich Compliance

Zielsetzung des Diversitätskonzepts

Der Vorstand spielt eine zentrale Rolle bei der Weiterentwicklung der HHLA und des Konzerns. Der Aufsichtsrat ist insoweit der Ansicht, dass für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens neben den fachlichen Fähigkeiten und Erfahrungen der Vorstandsmitglieder auch Diversitätsaspekte eine wichtige Rolle spielen. Unterschiedliche Persönlichkeiten, Erfahrungen und Kenntnisse vermeiden Gruppendenken, ermöglichen ganzheitlichere Betrachtungen und bereichern so die Arbeit des Vorstands.

Diversitätsaspekte

Der Aufsichtsrat strebt eine Zusammensetzung des Vorstands an, bei der sich die Mitglieder im Hinblick auf ihren persönlichen und beruflichen Hintergrund, ihre Erfahrungen und ihre Fachkenntnisse ergänzen, damit der Vorstand als Gesamtgremium auf ein möglichst breites Spektrum unterschiedlicher Erfahrungen, Kenntnisse und Fähigkeiten zurückgreifen kann.

FRAUENANTEIL IM VORSTAND

Da der Vorstand der HHLA aus mehr als drei Personen besteht, müssen dem Vorstand nach § 76 Abs. 3a AktG mindestens eine Frau und ein Mann angehören. Jenseits davon orientiert sich der Aufsichtsrat bei der Besetzung des Vorstands am Leitbild der gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern und fördert dieses Ziel aktiv, z.B. durch die gezielte Suche nach Kandidatinnen für die Mitgliedschaft im Vorstand.

BILDUNGS- UND BERUFSHINTERGRUND

Die Vielfalt (Diversität) im Vorstand spiegelt sich auch im individuellen Ausbildungs- und beruflichen Werdegang sowie im unterschiedlichen Erfahrungshorizont seiner Mitglieder (z.B. Branchenerfahrung) wider. Unterschiedliche Bildungs-, Berufs- und Erfahrungshintergründe sind daher ausdrücklich erwünscht. Jedes Vorstandsmitglied muss allerdings aufgrund seiner persönlichen und fachlichen Kompetenzen und Erfahrungen in der Lage sein, die Aufgaben eines Vorstandsmitglieds in einem international tätigen, börsennotierten Unternehmen wahrzunehmen und das Ansehen des HHLA-Konzerns in der Öffentlichkeit zu wahren. Die Mitglieder des Vorstands sollten zudem über ein vertieftes Verständnis des Geschäfts der HHLA und in der Regel über mehrjährige Führungserfahrung verfügen.

Darüber hinaus sollte mit Blick auf das Geschäftsmodell der HHLA jeweils zumindest ein Mitglied über besondere Expertise in den folgenden Bereichen verfügen:

- Strategie und strategische Führung
- Logistikgeschäft einschließlich der relevanten Märkte und Kundenbedürfnisse
- Vertrieb
- Betrieb und Technik einschließlich IT und Digitalisierung
- Immobiliengeschäft
- Nachhaltigkeit / ESG (Umwelt, Soziales, Governance)
- Recht, Corporate Governance und Compliance
- Personal, insbesondere Personalmanagement und -entwicklung sowie Erfahrung mit mitbestimmten Strukturen
- Finanzen inkl. Finanzierung, Bilanzierung, Controlling, Risikomanagement und interner Kontrollverfahren

INTERNATIONALITÄT

Mit Blick auf die internationale Ausrichtung der Aktivitäten des Konzerns sollte zumindest ein Teil der Mitglieder über nennenswerte internationale Erfahrung verfügen.

ALTER

Die Altersgrenze für Vorstandsmitglieder liegt bei 67 Jahren. Ein Mindestalter existiert nicht. Allerdings sollten Vorstandsmitglieder im Zeitpunkt ihrer Bestellung in der Regel über mehrjährige Führungserfahrung verfügen, was eine gewisse Berufserfahrung voraussetzt. Innerhalb dieses Rahmens wird – aus Gründen der Diversität und im Interesse einer langfristigen Nachfolgeplanung – eine heterogene Altersstruktur innerhalb des Vorstands angestrebt, wobei dem Alter im Vergleich zu den anderen Kriterien keine zentrale Bedeutung beigemessen wird.

Stand der Umsetzung

In der derzeitigen Zusammensetzung des Vorstands sind die vorstehenden Ziele erfüllt. Der Vorstand setzt sich gegenwärtig aus vier Personen mit unterschiedlichem beruflichem Werdegang, Erfahrungshorizont und unterschiedlicher Expertise zusammen, darunter auch Mitglieder mit nennenswerter internationaler Erfahrung. Der Frauenanteil betrug zum 31. Dezember 2022 25 % und liegt nunmehr – nach dem Amtsantritt von Tanja Dreilich zum 1. Januar 2023 und dem Ausscheiden von Dr. Roland Lappin zum Ablauf des 31. Januar 2023 – bei 50 %. Die Altersgrenze wird von keinem Mitglied überschritten.

Langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand

Der Aufsichtsrat sorgt gemeinsam mit dem Vorstand für dessen langfristige Nachfolgeplanung. Auf Seiten des Aufsichtsrats wird diese Aufgabe primär vom Personalausschuss wahrgenommen. Ausgehend von den im Diversitätskonzept beschriebenen Zielsetzungen für die Zusammensetzung und die Kompetenzen der Mitglieder ergeben sich jeweils Anforderungsprofile für die einzelnen Vorstandspositionen. Die Anforderungsprofile, der Ressortzuschnitt und die Leistungen der Vorstandsmitglieder werden vom Personalausschuss – nach Rücksprache mit dem Vorstand bzw. einzelnen Vorstandsmitgliedern – regelmäßig mit Blick auf das aktuelle Umfeld, die Geschäftsentwicklung, die Unternehmensstrategie und die im Vorstand vorhandenen Kompetenzen überprüft.

Ein wesentlicher Baustein der langfristigen Nachfolgeplanung ist zudem die Identifizierung und Weiterentwicklung interner Kandidatinnen und Kandidaten für künftige Managementaufgaben. Dem Vorstand obliegt dabei die frühzeitige Identifizierung potenzieller Kandidatinnen und Kandidaten, die sodann durch die Übernahme von Aufgaben mit wachsender Verantwortung und bedarfsgerechten Weiterbildungen systematisch weiterentwickelt werden sollen, so dass bei anstehenden Neubesetzungen im Idealfall immer auch interne Kandidatinnen bzw. Kandidaten in die engere Auswahl einbezogen werden können.

Im Rahmen konkreter Besetzungsprozesse werden der Personalausschuss und der Aufsichtsrat neben den genannten Diversitätszielen jeweils auch alle Umstände des Einzelfalls berücksichtigen. Dabei wird der Aufsichtsrat bei Bedarf auch unterstützend auf die Dienste von Personalberatern zurückgreifen.

Der Aufsichtsrat der HHLA

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat bestimmt über die Zusammensetzung des Vorstands, überwacht die Geschäftsführung durch den Vorstand, berät ihn bei der Unternehmensführung und ist in grundsätzliche und wichtige Entscheidungen eingebunden. Maßnahmen und Geschäfte von grundlegender Bedeutung bedürfen gemäß der Geschäftsanweisung für den Vorstand der Zustimmung des Aufsichtsrats. Weitere wesentliche Aufgaben sind die Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses.

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

Die Aufsichtsratsmitglieder sind dem **Unternehmensinteresse** verpflichtet. Kein Mitglied des Aufsichtsrats darf bei seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen oder Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. **Interessenkonflikte** sind unverzüglich dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht an die Hauptversammlung. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen. Berater- und sonstige Dienst- oder Werkverträge eines Aufsichtsratsmitglieds mit der Gesellschaft bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Solche Verträge bestanden im Geschäftsjahr 2022 nicht.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats besteht eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (**D&O-Versicherung**), die einen Selbstbehalt in Anlehnung an § 93 Abs. 2 Satz 3 AktG vorsieht.

Ausschüsse

Die Arbeit des Aufsichtsrats findet sowohl im Plenum als auch in Ausschüssen statt. Die einzelnen Ausschüsse und ihre Zuständigkeiten sind in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats niedergelegt. Die jeweiligen Ausschussvorsitzenden berichten dem Aufsichtsrat regelmäßig in der nächsten Sitzung über die Arbeit ihres Ausschusses. Derzeit bestehen mit dem Finanz-, dem Prüfungs-, dem Personal-, dem Nominierungs-, dem Vermittlungs- und dem Immobilienausschuss insgesamt sechs Ausschüsse.

Finanzausschuss

Mitglieder: Dr. Sibylle Roggencamp (Vors.), Stefan Koop (stellv. Vors.), Alexander Grant, Dr. Norbert Kloppenburg, Susana Pereira Ventura, Prof. Dr. Burkhard Schwenker

Zuständigkeit: Der Finanzausschuss bereitet die Verhandlungen und Beschlüsse des Aufsichtsrats vor, die finanziell von wesentlicher Bedeutung sind, z.B. Beteiligungserwerbe oder -veräußerungen, Beschlussfassungen über wesentliche Kreditaufnahmen und -gewährungen, Haftungsübernahmen für fremde Verbindlichkeiten sowie Finanzanlage- und sonstige Finanzgeschäfte. Darüber hinaus befasst er sich mit den quartalsweisen Berichten über den Gang der Geschäfte und mit Planungs- und Investitionsthemen wie z.B. dem Wirtschaftsplan und der Mittelfristplanung.

Prüfungsausschuss

Mitglieder: Dr. Norbert Kloppenburg (Vors.), Alexander Grant (stellv. Vors.), Stefan Koop, Dr. Isabella Niklas, Susana Pereira Ventura, Prof. Dr. Burkhard Schwenker

Zuständigkeit: Der Prüfungsausschuss befasst sich vor allem mit der Prüfung der Rechnungslegung und der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des internen Revisionssystems und der Compliance. Er überwacht die Abschlussprüfung und ihre Wirksamkeit, einschließlich der Überwachung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und etwaiger Nichtprüfungsleistungen, und beurteilt regelmäßig die Qualität der Abschlussprüfung. Er ist außerdem verantwortlich für die Vorbereitung der Wahl des Abschlussprüfers (inkl. etwaiger Auswahlverfahren) und die Entscheidung über die externe Prüfung der nichtfinanziellen Erklärungen bzw. Berichte.

Immobilienausschuss

Mitglieder: Dr. Isabella Niklas (Vors.), Franziska Reisener (stellv. Vors.), Alexander Grant, Holger Heinzl, Dr. Sibylle Roggencamp, Prof. Dr. Burkhard Schwenker

Zuständigkeit: Der Immobilienausschuss ist für alle Fragen, Berichte und Entscheidungen zuständig, die sich vollständig oder überwiegend auf den Teilkonzern Immobilien (S-Sparte) beziehen. Dies beinhaltet insbesondere die Entscheidungen über zustimmungsbedürftige Ge-

schäfte, die Prüfung und die Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses sowie den Gewinnverwendungsvorschlag, soweit diese sich auf den Teilkonzern Immobilien beziehen.

Personalausschuss

Mitglieder: Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vors.), Berthold Bose (stellv. Vors.), Stefan Koop, Franziska Reisener, Andreas Rieckhof, Dr. Sibylle Roggencamp

Zuständigkeit: Der Personalausschuss bereitet die dem Aufsichtsrat obliegenden Personalentscheidungen vor und sorgt gemeinsam mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung. Er bereitet die Beschlussfassung des Plenums über das System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder und die Festsetzung der Vergütung der einzelnen Mitglieder vor, vertritt die Gesellschaft im Rahmen des rechtlich Zulässigen bei sonstigen Rechtsgeschäften mit Vorstandsmitgliedern und entscheidet über die Zustimmung zur Bestellung von Prokuristen.

Nominierungsausschuss

Mitglieder: Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vors.), Andreas Rieckhof (stellv. Vors.), Dr. Sibylle Roggencamp

Zuständigkeit: Der Nominierungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben, der Vorgaben der Geschäftsordnung, der Empfehlungen des Kodex, des Anforderungs- bzw. Kompetenzprofils für den Aufsichtsrat und der für seine Zusammensetzung beschlossenen Ziele Vorschläge für geeignete Kandidatinnen und Kandidaten für die Wahl als Anteilseignervertreter in den Aufsichtsrat durch die Hauptversammlung.

Vermittlungsausschuss

Mitglieder: Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vors.), Berthold Bose (stellv. Vors.), Stefan Koop, Andreas Rieckhof

Zuständigkeit: Der Vermittlungsausschuss nimmt die in § 31 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) genannten Aufgaben wahr, d.h., er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern, falls im ersten Wahlgang die gesetzlich erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Aufsichtsratsmitglieder nicht erreicht wird.

Zusammensetzung des Aufsichtsrats und Diversität

Nach der Satzung der Gesellschaft, den §§ 95 und 96 AktG und § 7 (MitbestG) setzt sich der Aufsichtsrat aus sechs von der Hauptversammlung zu wählenden Mitgliedern der Anteilseigner sowie sechs Mitgliedern der Arbeitnehmer, die gemäß den Vorgaben des MitbestG gewählt werden, zusammen.

Mit Blick auf die verschiedenen Vorgaben und Empfehlungen zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats hat der Aufsichtsrat der HHLA im Dezember 2022 sein Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat wie nachfolgend ersichtlich aktualisiert. Das Anforderungsprofil enthält neben wesentlichen gesetzlichen Vorgaben und Empfehlungen des DCGK zur Zusammensetzung des

Aufsichtsrats die Zielsetzungen des Aufsichtsrats für seine Zusammensetzung und das Kompetenzprofil für das Gesamtgremium im Sinne des DCGK sowie das Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat einschließlich der Angaben nach § 289f Abs. 2 Nr. 6 HGB.

Zielsetzung des Anforderungsprofils

Der Aufsichtsrat strebt eine Zusammensetzung an, die jederzeit eine qualifizierte Kontrolle und Beratung des Vorstands gewährleistet. Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass für eine effektive Arbeit des Aufsichtsrats – und damit für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens – neben fachlichen und persönlichen Anforderungen auch Diversitätsaspekte eine wichtige Rolle spielen. Unterschiedliche Persönlichkeiten, Erfahrungen und Kenntnisse vermeiden Gruppendenken, ermöglichen ganzheitlichere Betrachtungen und bereichern so die Arbeit des Aufsichtsrats. Die folgenden Zielsetzungen dienen insoweit als Leitlinie bei der langfristigen Nachfolgeplanung und der Auswahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten und schaffen Transparenz im Hinblick auf die wesentlichen Besetzungskriterien.

Anforderungen an die einzelnen Mitglieder

Allgemeine Anforderungen

Jedes Aufsichtsratsmitglied soll aufgrund seiner persönlichen und fachlichen Kompetenzen und Erfahrungen in der Lage sein, die Aufgaben eines Aufsichtsratsmitglieds in einem international tätigen, börsennotierten Unternehmen wahrzunehmen und das Ansehen des HHLA-Konzerns in der Öffentlichkeit zu wahren. Im Hinblick darauf sollte jedes Aufsichtsratsmitglied folgende Anforderungen erfüllen:

- hinreichende Sachkenntnis, d.h. die Fähigkeit, die normalerweise im Aufsichtsrat anfallenden Aufgaben wahrzunehmen
- Leistungsbereitschaft, Integrität und Persönlichkeit
- allgemeines Verständnis des Geschäfts der HHLA, einschließlich des Marktumfelds und der Kundenbedürfnisse
- unternehmerische bzw. betriebliche Erfahrung, für die Anteilseignervertreter idealerweise in Form von Erfahrung aus der Tätigkeit in Unternehmensleitungen, als leitender Angestellter oder in Aufsichtsgremien

Zeitliche Verfügbarkeit

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

Mandatsgrenzen

Aufsichtsratsmitglieder der HHLA, die dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, sollen in der Regel nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahrnehmen. Aufsichtsratsmitglieder der HHLA, die keinem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, sollen in der Regel

insgesamt nicht mehr als fünf solcher externen Mandate wahrnehmen, wobei insoweit ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt zählt. Vergleichbare Funktionen sind dabei insbesondere Mandate in Kontrollgremien ausländischer börsennotierter Gesellschaften oder Mandate in Kontrollgremien von Gesellschaften, die der gesetzlichen Mitbestimmung unterliegen. Demgegenüber ist der mit der Mitgliedschaft in Aufsichts- oder Beiräten kleinerer Unternehmen verbundene (zeitliche) Aufwand regelmäßig deutlich geringer, weshalb derartige Mandate grundsätzlich nicht als vergleichbare Funktionen angesehen werden.

Altersgrenze und Zugehörigkeitsdauer

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

Anforderungen und Ziele für das Gesamtgremium

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

Allgemeine Anforderungen

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

Spezifische Kenntnisse und Erfahrungen

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

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

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

Unabhängigkeit und Interessenkonflikte

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

Zur Vermeidung potenzieller Interessenkonflikte sollen dem Aufsichtsrat nicht mehr als zwei ehemalige Vorstandsmitglieder und außerdem keine Personen angehören, die Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben oder die in einer persönlichen Beziehung zu einem wesentlichen Wettbewerber stehen. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen.

Vielfalt (Diversität)

Der Aufsichtsrat der HHLA setzt sich zu jeweils mindestens 30 % aus Frauen und Männern zusammen. Darüber hinaus verfolgt der Aufsichtsrat das Ziel, mittelfristig einen Frauenanteil der Anteilseignervertreter von 50 % zu erreichen.

Daneben spiegelt sich die Vielfalt (Diversität) im Aufsichtsrat u.a. im individuellen beruflichen Werdegang und Tätigkeitsbereich sowie im unterschiedlichen Erfahrungshorizont seiner Mitglieder (z.B. Ausbildung, Branchenerfahrung) wider. Der Aufsichtsrat strebt insoweit im Interesse der Diversität eine Zusammensetzung an, bei der sich die Mitglieder im Hinblick auf ihren Hintergrund, ihre Erfahrungen und ihre Fachkenntnisse ergänzen. Dabei wird auch angestrebt, dass ein Teil der Mitglieder über einen internationalen Erfahrungshorizont verfügt.

Stand der Umsetzung

In der derzeitigen Zusammensetzung des Aufsichtsrats sind die vorstehenden Ziele erfüllt. Der Aufsichtsrat setzt sich aus Personen mit unterschiedlichem beruflichem Werdegang, Erfahrungshorizont und unterschiedlicher Expertise zusammen, darunter auch Mitglieder mit nennenswerter internationaler Erfahrung. Der Frauenanteil von 30 % wird erfüllt. Die Altersgrenze wurde bei der letzten Wahl lediglich von Prof. Dr. Rüdiger Grube überschritten. Kein Aufsichtsratsmitglied gehört dem Aufsichtsrat länger als zwölf Jahre an. Die Mandatsgrenzen werden von den meisten Mitgliedern eingehalten. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats sind grundsätzlich alle Anteilseignervertreter unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand, wobei der Aufsichtsrat vorsorglich darauf hinweist, dass die HHLA wesentliche geschäftliche Beziehungen zur Hamburg Port Authority AÖR unterhält, die als Anstalt öffentlichen Rechts der Aufsicht der Finanzbehörde und der Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg unterliegt, in denen wiederum auch die Aufsichtsratsmitglieder Dr. Sibylle Roggencamp und Andreas Rieckhof tätig sind. Der Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Dr. Rüdiger Grube, der Prüfungsausschussvorsitzende Dr. Norbert Kloppenburg und Prof. Dr. Burkhard Schwenker sind darüber hinaus auch unabhängig vom kontrollierenden Aktionär.

Bedeutsame Nachhaltigkeitsthemen im HHLA-Konzern sind insbesondere die Vermeidung bzw. Reduzierung von CO₂-Emissionen, gute und sichere Arbeitsbedingungen und die Sicherstellung von Compliance. Entsprechende Kompetenzen sind bei verschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern vorhanden; diese wurden im Rahmen einer im Berichtszeitraum durchgeführten Nachhaltigkeitsschulung nochmals vertieft.

Die Kompetenzen der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder sind in der folgenden Qualifikationsmatrix dargestellt.

Qualifikationsmatrix – Kompetenzen und Erfahrungen der Mitglieder des Aufsichtsrats

	Allgemeine Anforderungen & Diversität		Branchenkenntnis						Fachliche Kompetenzen									
	Zugehörigkeitsdauer	Alter	Führungserfahrung	Internationale Erfahrung	Unabhängigkeit ¹	(Hafen-)Logistik	Intermodal	Immobilien	Strategie	Betrieb und Technik	Marketing & Vertrieb	Investoren & Kapitalmarkt	IT & Digitalisierung	Recht, Corporate Governance & Compliance	Finanzen, Controlling und Risikomanagement	Abschlussprüfung ²	Rechnungslegung ²	Nachhaltigkeit / ESG
Prof. Dr. Rüdiger Grube	6	71	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
Berthold Bose	6	59	✓	✓	N.a.	✓	-	-	✓	✓	-	-	✓	-	-	-	-	✓
Alexander Grant	1	41	-	-	N.a.	✓	-	✓	-	✓	-	✓	-	✓	-	-	-	✓
Holger Heinzel	1	53	✓	✓	N.a.	✓	✓	✓	✓	-	-	✓	-	-	✓	✓	✓	✓
Dr. Norbert Kloppenburg	11	66	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓	-	-	✓	-	✓	✓	✓ ³	✓	✓
Stefan Koop	1	43	-	-	N.a.	✓	-	-	-	✓	-	-	-	✓	✓	-	-	✓
Dr. Isabella Niklas	5	50	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	-	-	✓	-	✓	✓	-	-	✓
Franziska Reisener	1	36	-	-	N.a.	✓	-	✓	-	✓	-	-	✓	-	✓	-	-	-
Andreas Rieckhof	3	63	✓	✓	-	✓	-	✓	✓	-	✓	-	✓	✓	✓	-	-	✓
Dr. Sibylle Roggencamp	11	55	✓	-	-	✓	✓	✓	✓	-	-	✓	-	✓	✓	-	✓	✓
Prof. Dr. Burkhard Schwenker	4	64	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	✓	-	✓ ⁴	✓
Susana Pereira Ventura	1	37	-	✓	N.a.	✓	-	-	-	✓	-	-	-	-	✓	-	-	✓

1 Unabhängigkeit im Sinne von Empfehlungen C.6 Abs. 2, d.h. unabhängig von der Gesellschaft, vom Vorstand und vom kontrollierenden Aktionär.

2 Jeweils im Sinne von § 100 Abs. 5 i.V.m. § 107 Abs. 4 AktG und Empfehlung D.3 DCGK.

3 Vorsitzender des Prüfungsausschusses, der Sachverstand ergibt sich insbesondere aus der langjährigen Tätigkeit von Dr. Norbert Kloppenburg im Vorstand der KfW-Bankengruppe. Hinzu kommt seine mehrjährige Erfahrung als Vorsitzender des Prüfungsausschusses des HHLA-Aufsichtsrats.

4 Mitglied des Prüfungsausschusses, der Sachverstand ergibt sich insbesondere aus der mehrjährigen Tätigkeit von Prof. Dr. Burkhard Schwenker als Vorsitzender des Aufsichtsrats und Mitglied des Risikoausschusses des Aufsichtsrats der Hamburger Sparkasse AG (Haspa) und als Mitglied des Aufsichtsrats des Bankhauses M.M. Warburg & CO.

Selbstbeurteilung

Die letzte Selbstbeurteilung mit externer Unterstützung wurde im Sommer 2018 mit Hilfe eines unabhängigen Beraters durchgeführt. Die Zusammenarbeit wurde insgesamt als sehr gut und effizient bewertet. Darüber hinaus arbeitet der Aufsichtsrat kontinuierlich an der weiteren Verbesserung der Effizienz seiner Tätigkeit.

Weitere Informationen

Weitere Informationen zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats, zur Tätigkeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse sowie zur Zusammenarbeit mit dem Vorstand im Berichtszeitraum finden sich im [Bericht des Aufsichtsrats](#). Auf der Website des Unternehmens unter www.hhla.de sind zudem die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und die Lebensläufe der

amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats veröffentlicht, die auch Informationen zum Werdegang und zu weiteren Mandaten bzw. wesentlichen Tätigkeiten enthalten und jährlich aktualisiert werden.

Angaben nach § 289f Abs. 2 Nr. 4 und 5 HGB

Der Aufsichtsrat der HHLA setzt sich nach § 96 Abs. 2 AktG zu jeweils mindestens 30 % aus Frauen und Männern zusammen. Derzeit gehören dem **Aufsichtsrat** vier Frauen an, von denen zwei der Anteilseignerseite und zwei der Arbeitnehmerseite zuzurechnen sind. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat insgesamt sowie auf Seiten der Anteilseigner und der Arbeitnehmer beträgt somit jeweils 33,3 %. Die gesetzlichen Vorgaben – also mindestens jeweils 30 % Männer und Frauen bzw. gerundet jeweils vier – sind mithin erfüllt.

Für den Frauenanteil im **Vorstand** hatte der Aufsichtsrat bis zum 30. Juni 2022 eine Zielgröße von 25 % festgelegt. Diese Zielgröße wurde erfüllt. Nach dem durch das Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (sog. Zweites Führungspositionengesetz – FüPoG II) eingefügten § 76 Abs. 3a AktG müssen dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft, für die das Mitbestimmungsgesetz gilt, nunmehr mindestens jeweils ein Mann und eine Frau angehören, sofern der Vorstand aus mehr als drei Personen besteht. Die HHLA hat diese Vorgabe bereits im gesamten Berichtszeitraum eingehalten. Seit dem Ausscheiden von Dr. Roland Lappin zum Ablauf des 31. Januar 2023 beträgt der Frauenanteil im Vorstand 50 %.

Im Hinblick auf die Zielvorgaben für den Frauenanteil in den beiden **Führungsebenen unterhalb des Vorstands** hatte der Vorstand für beide Führungsebenen eine Zielgröße von 30 % und als Frist für die Zielerreichung jeweils den 30. Juni 2022 festgelegt. Zum 30. Juni 2022 lag der Frauenanteil in der ersten Führungsebene bei 25 % und in der zweiten Führungsebene bei 26 %. Die Nichterreichung der Ziele beruhte im Wesentlichen darauf, dass den beiden Führungsebenen nur relativ wenige Personen angehören und es in dem festgelegten Zeitraum für die Zielerreichung bis zum 30. Juni 2022 nur relativ wenige Nachbesetzungen gab. Als neue Zielgrößen für den Frauenanteil hat der Vorstand für die erste Führungsebene eine Zielgröße von vier Frauen (das entspricht bei aktuell 13 Personen rund 30 %) und für die zweite Führungsebene eine Zielgröße von zehn Frauen (das entspricht bei aktuell 30 Personen rund 33,3 %) festgelegt. Die Frist für die Zielerreichung ist jeweils der 31. Dezember 2026. Zum 31. Dezember 2022 gehörten der ersten Ebene drei Frauen und der zweiten Führungsebene acht Frauen an.

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus. Die Hauptversammlung findet innerhalb der ersten acht Monate eines jeden Geschäftsjahres statt. Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme. Aktien mit Mehrfachstimmrechten oder Vorzugsaktien sowie Höchststimmrechte bestehen nicht.

Die Aktionäre haben die Möglichkeit, ihr Stimmrecht in der Hauptversammlung selbst auszuüben oder es durch einen Bevollmächtigten ihrer Wahl oder durch weisungsgebundene Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft ausüben zu lassen. Der Vorstand ist darüber hinaus nach Maßgabe der Satzung ermächtigt, den Aktionären die Teilnahme an der Hauptversammlung und die Ausübung einzelner oder aller Aktionärsrechte auch ohne Anwesenheit am Ort der Hauptversammlung und ohne einen Bevollmächtigten im Wege elektronischer Kommunikation (Online-Teilnahme) bzw. den Aktionären die Ausübung ihres Stimmrechts auch schriftlich oder im

Wege elektronischer Kommunikation zu ermöglichen (Briefwahl). In der Einladung zur Hauptversammlung werden insbesondere die Teilnahmebedingungen, das Verfahren für die Stimmabgabe (auch durch Bevollmächtigte) und die Rechte der Aktionäre erläutert. Außerdem hat die Gesellschaft eine Hotline für Fragen der Aktionäre eingerichtet.

Die vom Gesetz für die Hauptversammlung verlangten Berichte und Unterlagen einschließlich des Geschäftsberichts werden zusammen mit der Tagesordnung auf der Internetseite der Gesellschaft unter www.hhla.de/hauptversammlung veröffentlicht. Im Anschluss an die Hauptversammlung finden sich dort auch die Präsenz- und die Abstimmungsergebnisse.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Einzelabschluss der HHLA (AG-Abschluss) wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Der Konzernabschluss und die Zwischenberichte folgen den Regeln der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den nach § 315e Abs. 1 HGB ergänzend anzuwendenden Vorschriften des HGB. Nähere Erläuterungen zu den IFRS enthält dieser Geschäftsbericht im [Konzernanhang. Allgemeine Erläuterungen](#). Grundlage für die Gewinnverwendung ist allein der AG-Abschluss. Die Abschlussprüfung wird mit einer Erweiterung der Prüfung nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG) durchgeführt. Hierzu sind im Rahmen der Jahresabschlussprüfung die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung sowie die wirtschaftlichen Verhältnisse zu prüfen und zu beurteilen.

Die Auswahl des Abschlussprüfers, seine Beauftragung, die Überwachung seiner Unabhängigkeit sowie der von ihm zusätzlich erbrachten Leistungen erfolgen im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben. Darüber hinaus wurde mit dem Abschluss- und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2022, der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungsausschusses unverzüglich über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unterrichtet wird, soweit diese nicht unverzüglich beseitigt werden. Der Abschlussprüfer soll ferner unverzüglich über alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse berichten, die bei der Durchführung der Abschlussprüfung zu seiner Kenntnis gelangen. Außerdem hat der Abschlussprüfer den Aufsichtsrat zu informieren und im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei der Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der nach § 161 AktG abgegebenen Entsprechenserklärung ergeben.

Übernahmerechtliche Angaben

1. Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt 75.219.438,00 €. Es ist eingeteilt in 75.219.438 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital der Gesellschaft von jeweils 1,00 €, davon 72.514.938 A-Aktien und 2.704.500 S-Aktien (Aktiegattungen). Die S-Aktien vermitteln eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen der S-Sparte, während die A-Aktien allein eine Beteiligung am Ergebnis und Vermögen der A-Sparte vermitteln. Die S-Sparte umfasst den Teil des Unternehmens, der sich mit dem Erwerb, dem Halten, der Veräußerung, der Vermietung, der Verwaltung und der Entwicklung von nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien befasst (Teilkonzern Immobilien). Sämtliche übrigen Teile des Unternehmens bilden die A-Sparte (Teilkonzern Hafenlogistik). Die Dividendenberechtigung der Inhaber von S-Aktien richtet sich nach der Höhe des der S-Sparte zuzurechnenden Teils des Bilanzgewinns, die Dividendenberechtigung der Inhaber von A-Aktien richtet sich nach der Höhe des verbleibenden Teils des Bilanzgewinns (§ 4 Abs. 1 der Satzung). Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 20 Abs. 1 der Satzung) und vermittelt die üblichen durch das AktG und die Satzung verbrieften Rechte und Pflichten. Sofern das Gesetz die Fassung eines Sonderbeschlusses durch Aktionäre einer Gattung vorschreibt, sind nur die Inhaber von Aktien dieser Gattung stimmberechtigt.

2. Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen, auch solche aus Vereinbarungen zwischen Gesellschaftern, bestehen nach Kenntnis des Vorstands nicht.

3. Für Angaben zu direkten oder indirekten Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten, siehe [Konzernanhang, Tz. 35 Eigenkapital](#) und [Konzernanhang, Tz. 48 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen](#).

4. Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

5. Arbeitnehmer, die am Kapital der Gesellschaft beteiligt sind, üben ihre Aktionärsrechte nach freiem Ermessen aus; es besteht keine Stimmrechtskontrolle.

6.1 Gemäß § 8 Satz 1 der Satzung der Gesellschaft besteht der Vorstand aus zwei oder mehr Personen. Die Ernennung und die Abberufung der Vorstandsmitglieder erfolgen nach Maßgabe von § 84 AktG in Verbindung mit § 31 MitbestG und § 8 der Satzung durch den Aufsichtsrat.

6.2 Die Satzung kann durch Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Die Hauptversammlung beschließt gemäß §§ 179, 133 AktG und § 22 der Satzung über Satzungsänderungen mit der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und, soweit außer der Stimmenmehrheit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Soweit gesetzlich für bestimmte Satzungsänderungen zwingend eine größere Stimmen- bzw. Kapitalmehrheit vorgeschrieben ist, gilt die gesetzlich geforderte Mehrheit. Nach § 11 Abs. 4 der Satzung ist der Aufsichtsrat ermächtigt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur ihre Fassung betreffen. Sofern durch eine Satzungsänderung bei einer Kapitalerhöhung oder bei Maßnahmen nach dem Umwandlungsgesetz das Verhältnis zwischen A- und S-Aktien geändert werden soll, ist jeweils ein Sonderbeschluss der betroffenen A- bzw. S-Aktionäre gemäß § 138 AktG erforderlich. Änderungen der Satzung werden mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

7.1 Der Vorstand ist gemäß § 3 Abs. 4 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 15. Juni 2027 durch Ausgabe von bis zu 36.257.469 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 36.257.469,00 € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital I, vgl. § 3 Abs. 4 der Satzung). Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der S-Aktionäre ausgeschlossen.

Darüber hinaus ist der Vorstand berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der A-Aktionäre in den im Beschluss näher definierten Fällen auszu-schließen, z.B. bei der Ausgabe gegen Sacheinlagen oder bei der Ausgabe gegen Bareinlagen, sofern der Ausgabepreis den Börsenpreis der bereits notierten A-Aktien im Zeitpunkt der Aus-gabe nicht wesentlich unterschreitet und der auf die neuen A-Aktien entfallende Anteil am Grundkapital nicht mehr als 10 % beträgt. Die Ausgabe neuer A-Aktien unter Ausschluss des Bezugsrechts der A-Aktionäre ist ferner insgesamt auf 10 % des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapitals begrenzt, wobei für Zwecke der 10 %-Grenze auch sämtliche A-Aktien anzu-rechnen sind, die unter anderen Ermächtigungen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgege-ben wurden oder auszugeben sind.

7.2 Der Vorstand ist darüber hinaus gemäß § 3 Abs. 5 der Satzung ermächtigt, das Grundkapi-tal der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 15. Juni 2027 durch Ausgabe von bis zu 1.352.250 neuen, auf den Namen lautenden S-Aktien gegen Bar- und/oder Sachein-lagen einmalig oder mehrmals um bis zu 1.352.250,00 € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital II, vgl. § 3 Abs. 5 der Satzung). Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien ausgeschlossen. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das ge-setzliche Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien auszuschließen, soweit es zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist.

7.3 Der Vorstand wurde von der Hauptversammlung am 18. Juni 2019 ermächtigt, mit Zustim-mung des Aufsichtsrats bis zum 17. Juni 2024 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen oder Kombinati-onen dieser Instrumente (im Folgenden zusammenfassend auch „Schuldverschreibungen“) zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Options- bzw. Wand-lungsrechte auf bis zu 10.000.000 neue, auf den Namen lautende A-Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils 1,00 € nach näherer Maßgabe der Opti-ons- bzw. Wandelanleihebedingungen zu gewähren. Der Gesamtnennbetrag der im Rahmen dieser Ermächtigung auszugebenden Schuldverschreibungen darf insgesamt 300.000.000,00 € nicht übersteigen. Die Schuldverschreibungen werden in jeweils gleichberechtigte und gleich-rangige Teilschuldverschreibungen eingeteilt. Die jeweiligen Bedingungen der Schuldverschrei-bungen können auch eine Options- bzw. Wandlungspflicht sowie ein Andienungsrecht des Emittenten zur Lieferung von A-Aktien der Gesellschaft zum Ende der Laufzeit oder zu einem früheren Zeitpunkt vorsehen. Das Bezugsrecht der S-Aktionäre ist ausgeschlossen. Darüber hinaus kann mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das Bezugsrecht der A-Aktionäre auf die Schuldverschreibungen ganz oder teilweise ausgeschlossen werden, um Spitzenbeträge aus-zugleichen, zur Gewährung von Bezugsrechten an Inhaber bzw. Gläubiger von ausstehenden Optionsrechten bzw. Schuldverschreibungen und sofern Schuldverschreibungen gegen bar ausgegeben werden, wobei auf die Schuldverschreibungen mit einem Wandlungs- bzw. Opti-onsrecht bzw. einer Wandlungspflicht oder einem Andienungsrecht des Emittenten auf A-Ak-tien nicht mehr als ein anteiliger Betrag von 10 % des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapi-tals entfallen darf. Die Ausgabe unter Ausschluss des Bezugsrechts der A-Aktionäre ist ferner insgesamt auf 10 % des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapitals begrenzt, wobei für Zwe-cke der 10 %-Grenze auch sämtliche A-Aktien anzurechnen sind, die unter anderen Ermächti-gungen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben wurden oder auszugeben sind. Für die Bedienung der Wandlungs- und Optionsrechte bzw. -pflichten sowie etwaiger Andienungs-rechte steht ein bedingtes Kapital von 10.000.000,00 € zur Verfügung, das die Ausgabe von bis zu 10.000.000 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien ermöglicht (vgl. § 3 Abs. 6 der Sat-zung).

7.4 Der Vorstand wurde in der Hauptversammlung am 10. Juni 2021 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 9. Juni 2026 zu jedem zulässigen Zweck eigene A-Aktien im Umfang von insgesamt bis zu 10 % des im Zeitpunkt der Beschlussfassung – oder, falls dieser Betrag geringer ist, des im Zeitpunkt der Ausnutzung der Ermächtigung – auf die A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben. Der Erwerb kann nach Wahl des Vorstands über die Börse, mittels eines an sämtliche A-Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots oder mittels einer öffentlichen Aufforderung zur Abgabe von Verkaufsangeboten erfolgen. Der Vorstand wurde weiterhin ermächtigt, A-Aktien der Gesellschaft, die aufgrund vorstehender oder vorheriger Ermächtigungen erworben werden, mit Zustimmung des Aufsichtsrats neben der Veräußerung über die Börse oder durch Angebot an alle A-Aktionäre im Verhältnis ihrer Beteiligungsquoten zu allen gesetzlich zugelassenen Zwecken zu verwenden. Zulässig sind danach insbesondere auch die Veräußerung gegen Barleistung zu einem Preis, der den Börsenkurs von Aktien der Gesellschaft gleicher Ausstattung zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet, die Verwendung zur Erfüllung von Umtauschrechten oder -pflichten von Inhabern bzw. Gläubigern aus von der Gesellschaft oder von mit ihr im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, die Übertragung auf bzw. das Angebot zum Erwerb an Mitarbeiter der Gesellschaft oder an Mitarbeiter oder Organmitglieder eines im Sinne der §§ 15 ff. AktG mit ihr verbundenen Unternehmens, die Veräußerung gegen Sachleistungen sowie die Einziehung, auch im vereinfachten Verfahren gemäß § 237 Abs. 3–5 AktG. In den genannten Fällen – mit Ausnahme der Einziehung – ist zudem das Andienungs- bzw. Bezugsrecht der A-Aktionäre auf die eigenen Aktien ausgeschlossen; das Andienungs- bzw. Bezugsrecht der S-Aktionäre ist generell ausgeschlossen. Mit Ausnahme der Veräußerung gegen Sachleistungen sowie der Einziehung gilt dabei jeweils, dass die unter Ausschluss des Bezugsrechts veräußerten bzw. verwendeten A-Aktien insgesamt höchstens 10 % des auf die A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals ausmachen dürfen.

Die weiteren Einzelheiten der in Ziffer 7.1 bis 7.4 genannten Ermächtigungen, insbesondere die Konditionen des Erwerbs bzw. der Ausgabe von Aktien, die Möglichkeiten zum Bezugsrechtsausschluss sowie deren Grenzen, ergeben sich aus den jeweiligen Ermächtigungsbeschlüssen und – für die in Ziffer 7.1 bis 7.3 genannten Ermächtigungen – aus § 3 der Satzung.

7.5 Die Gesellschaft ist gemäß § 6 der Satzung und § 237 Abs. 1 AktG ermächtigt, A- oder S-Aktien gegen Zahlung eines angemessenen Einziehungsentgelts einzuziehen, sofern und soweit diejenigen Aktionäre, deren Aktien eingezogen werden sollen, ihre Zustimmung hierzu erteilen.

8. Die folgenden wesentlichen Vereinbarungen enthalten Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels, wie er unter anderem infolge eines Übernahmeangebots eintreten kann:

Die Gesellschaft hat im September 2015 mehrere Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 53 Mio. € aufgenommen sowie Namensschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von 22 Mio. € ausgegeben. Nachdem die Gesellschaft im September 2022 insgesamt 18 Mio. € der Schuldscheindarlehen getilgt hat, sind die verbleibenden Schuldscheindarlehen und die Namensschuldverschreibungen jeweils in Teilbeträgen in der Zeit vom 29. September 2023 bis zum 30. September 2025 bzw. in der Zeit vom 30. September 2027 bis zum 30. September 2030 zur Rückzahlung fällig. Im Oktober 2018 hat die Gesellschaft weitere Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 80 Mio. € aufgenommen und weitere Namensschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von 20 Mio. € ausgegeben. Die einzelnen Schuldscheindarlehen sind in der Zeit vom 5. Oktober 2025 bis zum 5. Oktober 2028 zur Rückzahlung fällig. Die Namensschuldverschreibungen sind am 5. Oktober 2033 zur Rückzahlung

fällig. Im Falle eines Kontrollwechsels bei der HHLA sind die Anleihegläubiger der Namensschuldverschreibungen sowie die Gläubiger der Schuldscheindarlehen bzw. der jeweiligen Tranchen zur vorzeitigen Fälligestellung berechtigt, im Fall der Schuldverschreibungen und Darlehen bzw. der jeweiligen Tranchen aus dem Jahr 2015 allerdings vorbehaltlich der Unzumutbarkeit der Fortführung für den jeweiligen Anleihe- oder Darlehensgläubiger. Ein Kontrollwechsel liegt dabei jeweils vor, wenn die Freie und Hansestadt Hamburg direkt oder mittelbar weniger als 50,1 % der Stimmrechte am Kapital der HHLA hält.

Im September 2021 hat die Gesellschaft einen Darlehensvertrag über ein Darlehen in Höhe von 60 Mio. € zur Finanzierung der Sanierung und Entwicklung von Gebäuden der Hamburger Speicherstadt abgeschlossen. Im Falle eines Kontrollwechsels bei der HHLA ist die Darlehensgeberin zur sofortigen Kündigung des Vertrages berechtigt. Ein Kontrollwechsel liegt vor, wenn die Beteiligungsquote der Freien und Hansestadt Hamburg (unter Einbeziehung mittelbarer Beteiligungen) am Grundkapital der HHLA auf unter 50 % sinkt.

Im September 2022 hat die Gesellschaft einen Darlehensvertrag über ein Darlehen in Höhe von 90 Mio. € zur Finanzierung von Investitionen im Teilkonzern Hafenlogistik abgeschlossen. Im Falle eines Kontrollwechsels bei der HHLA ist die Darlehensgeberin zur sofortigen Kündigung des Vertrages berechtigt. Ein Kontrollwechsel liegt vor, wenn die Freie und Hansestadt Hamburg direkt oder mittelbar weniger als 50,1 % der Aktien oder der Stimmrechte an der HHLA hält.

Ferner enthalten die Dienstverträge der Mitglieder des Vorstands eine Regelung, der zufolge sie im Falle eines Verlusts des Vorstandsmandats aufgrund einer Änderung der Mehrheitsverhältnisse (Change of Control) und vergleichbarer Sachverhalte einen Abfindungsanspruch haben. [Ziffer 9](#)

9. Die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder enthalten eine Regelung, die im Falle eines Verlusts des Vorstandsmandats ohne wichtigen Grund – einschließlich einer Beendigung aufgrund eines Kontrollwechsels (Change of Control), z.B. infolge eines Übernahme- oder Pflichtangebots – die Zahlung einer Abfindung an das jeweilige Vorstandsmitglied vorsieht. Die Abfindung ist dabei jeweils auf maximal zwei Jahresvergütungen (einschließlich Nebenleistungen) und zudem auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags begrenzt.

Die dargestellten Regelungen sind bei vergleichbaren börsennotierten Unternehmen üblich. Sie dienen nicht dem Zweck der Erschwerung etwaiger Übernahmeveruche.

Erklärung des Vorstands

Nach den Umständen, die dem Vorstand zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die im Abhängigkeitsbericht gemäß § 312 AktG über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden oder Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, hat die Gesellschaft bei den Rechtsgeschäften eine angemessene Gegenleistung erhalten und ist dadurch, dass Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, nicht benachteiligt worden.

Gemäß § 4 der Satzung hat der Vorstand in analoger Anwendung der Regelungen des § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zwischen der A-Sparte und der S-Sparte zu erstellen. Nach den Umständen, die dem Vorstand zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die im Bericht über die Beziehungen zwischen der A-Sparte und der S-Sparte aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, haben beide Sparten eine angemessene Gegenleistung erhalten. Aufwendungen und Erträge, die nicht einer Sparte direkt zugeordnet werden können, sind entsprechend der Satzung auf die Sparten aufgeteilt worden. Es wurden keine Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der jeweils anderen Sparte getroffen oder unterlassen.

Hamburg, den 6. März 2023

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Angela Titzrath



Tanja Dreilich



Jens Hansen



Torben Seebold

Einige der im Lagebericht enthaltenen Angaben, einschließlich der Aussagen zu Umsatz- und Ergebnisentwicklungen sowie zu möglichen Veränderungen in der Branche oder zur Finanzlage, enthalten zukunftsbezogene Aussagen. Diese Aussagen beruhen auf gegenwärtigen, nach bestem Wissen vorgenommenen Einschätzungen und Annahmen der Gesellschaft. Der Eintritt oder Nichteintritt eines unsicheren Ereignisses könnte dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse einschließlich der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der HHLA wesentlich von denjenigen abweichen, die in diesen Aussagen ausdrücklich oder implizit angenommen oder beschrieben werden.

**Jahresabschluss für das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022**

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Bilanz zum 31. Dezember 2022

Aktiva

	31.12.2022	31.12.2021
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	6.114.262,07	6.609.866,89
2. Entgeltlich erworbene Software	951.718,58	1.002.897,95
3. Anlagen in der Entwicklung	19.270.092,19	17.356.864,28
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte, und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.277.315,77	2.533.924,03
2. Technische Anlagen und Maschinen	7.499,69	5.718,73
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.624.340,44	3.427.868,22
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.018.689,88	6.927.845,78
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	443.947.235,85	433.831.063,73
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	17.120.000,00	17.820.000,00
3. Beteiligungen	7.961.436,14	8.012.876,79
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	816.175,94	715.276,40
	503.108.706,55	491.845.797,07
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	174.933,15	243.019,47
2. Umlaufvermögen	360.663,11	432.088,88
	535.596,26	675.108,35
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	851.260,25	727.939,56
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	8.333.302,49	1.176.654,63
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 0,00 (i. Vj. EUR 1.154.327,25)–		
3. Forderungen gegen die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg	75.089.097,51	82.500.000,00
4. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	616.189.542,88	526.307.409,92
5. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10.140,00	4.921,11
6. Sonstige Vermögensgegenstände	8.104.381,81	8.027.015,75
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 55.364,00 (i. Vj. EUR 66.569,00)–		
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
	59.720.707,01	103.266.698,16
	768.834.028,21	722.665.747,48
C. Rechnungsabgrenzungsposten		
	3.330.570,88	1.270.991,29
D. Aktive latente Steuern		
	75.869.760,43	92.911.660,08
	1.351.143.125,87	1.308.714.195,92

Passiva

	31.12.2022	31.12.2021
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital		
1. Helenlogistik	72.514.938,00	72.514.938,00
2. Immobilien	2.704.500,00	2.704.500,00
	75.219.438,00	75.219.438,00
II. Kapitalrücklage		
1. Helenlogistik	176.573.426,91	176.573.426,91
2. Immobilien	506.206,26	506.206,26
	177.079.633,17	177.079.633,17
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage		
a) Helenlogistik	5.125.000,00	5.125.000,00
b) Immobilien	205.000,00	205.000,00
	5.330.000,00	5.330.000,00
2. Andere Gewinnrücklagen		
a) Helenlogistik	57.218.380,36	57.218.380,36
b) Immobilien	1.322.353,86	1.322.353,86
	58.540.734,22	58.540.734,22
IV. Bilanzgewinn		
1. Helenlogistik	142.249.998,61	158.592.452,13
2. Immobilien	44.397.417,31	40.956.911,04
	186.646.415,92	199.549.363,17
	502.816.221,31	515.719.166,56
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	334.796.878,00	342.699.304,20
2. Steuerrückstellungen	0,00	10.155.530,85
3. Sonstige Rückstellungen	76.176.658,23	83.209.677,30
	410.973.536,23	436.064.512,35
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	213.298.880,01	186.180.586,77
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen und Leistungen	360.663,11	415.088,88
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.333.503,13	5.406.189,15
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	2.750,00	0,00
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	180.154.063,17	98.197.449,08
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	13.353.442,44	9.837.043,99
7. Sonstige Verbindlichkeiten	13.492.409,80	46.656.497,31
– davon aus Steuern EUR 1.967.617,24 (i. Vj. EUR 1.935.151,36)–		
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 190.640,38 (i. Vj. EUR 193.238,94)–		
	425.995.711,66	346.692.835,16
D. Rechnungsabgrenzungsposten		
	665.045,06	45,06
E. Passive latente Steuern		
	10.692.611,61	10.237.634,77
	1.351.143.125,87	1.308.714.195,92

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	01.01.2022 - 31.12.2022		01.01.2021 - 31.12.2021	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		138.516.938,87		143.136.929,48
2. Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		-71.425,77		-315.223,39
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		601.191,43		652.505,87
4. Sonstige betriebliche Erträge --davon Erträge aus der Währungsum- rechnung EUR 57.953,23 (i. Vj. EUR 13.678,13)--		13.711.038,22		8.034.563,74
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	5.472.180,98		5.838.390,60	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.556.395,16	11.028.576,14	7.339.303,42	13.177.694,02
6. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	95.011.318,81		93.775.546,62	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung --davon für Altersversorgung EUR -1.220.282,66 (i. Vj. EUR 671.356,91)--	14.258.584,52	109.269.903,33	16.429.904,73	110.205.451,35
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		3.826.161,91		6.301.531,41
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen --davon Aufwendungen aus der Währungs- umrechnung EUR 61.416,80 (i. Vj. EUR 59.929,54)--		64.990.835,16		62.950.131,11
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		41.649.658,19		104.297.623,30
10. Erträge aus Beteiligungen --davon aus verbundenen Unternehmen EUR 73.750.869,41 (i. Vj. EUR 50.940.977,21)--		77.359.416,93		55.829.870,46
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge --davon aus verbundenen Unternehmen EUR 6.765.041,23 (i. Vj. EUR 4.204.984,91)--		7.007.367,46		4.207.018,53
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		6.424.202,02		11.248.949,91
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme		4.130.748,04		2.655.913,71
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen --davon an verbundene Unternehmen EUR 381.303,38 (i. Vj. EUR 0,00)-- --davon Aufwendungen aus der Aufzinsung EUR 9.703.986,98 (i. Vj. EUR 24.292.701,91)--		13.727.097,69		27.615.375,45
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag --davon Aufwand (i. Vj. Ertrag) aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 17.496.876,49 (i. Vj. EUR 5.854.158,93)--		18.088.010,56		19.543.603,46
16. Ergebnis nach Steuern		47.288.650,48		62.144.637,57
17. Sonstige Steuern		125.944,23		155.565,26
18. Jahresüberschuss		47.162.706,25		61.989.072,31
19. Gewinnvortrag		199.549.363,17		175.504.837,61
20. Ausschüttung		60.065.653,50		37.944.546,75
21. Bilanzgewinn		186.646.415,92		199.549.363,17

Anhang für das Geschäftsjahr 2022

1. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA AG) zum 31. Dezember 2022 wurde gemäß §§ 242 ff. und 264 ff. HGB sowie nach den einschlägigen Rechnungslegungsvorschriften des AktG und der Satzung aufgestellt.

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Hamburg und ist eingetragen in das Handelsregister beim Amtsgericht Hamburg (HRB 1902). Sie ist eine große Kapitalgesellschaft i.S.d. § 267 Abs. 3 HGB.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, einen Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards (IFRS) gemäß § 315e Abs. 1 HGB aufzustellen, der auch offengelegt wird.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, wurden einzelne Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst und daher in diesem Anhang gesondert aufgliedert und erläutert. Aus dem gleichen Grund wurden die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten und davon-Vermerke ebenfalls an dieser Stelle gemacht.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

In den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden haben sich gegenüber dem Vorjahr keine Änderungen ergeben.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Die Zugänge zum Anlagevermögen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte werden zu Herstellungskosten (Entwicklungskosten) aktiviert, sofern zum Abschlussstichtag zumindest eine hohe Wahrscheinlichkeit der tatsächlichen Entstehung eines Vermögensgegenstandes besteht. Zu den Herstellungskosten zählen die einzeln zurechenbaren Kosten durch den Verbrauch von Gütern und die Inanspruchnahme von Diensten sowie angemessene Teile der Gemeinkosten und des durch den Entwicklungsprozess veranlassten Werteverzehrs von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens.

Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau werden zum Nennwert angesetzt.

Abschreibungen auf immaterielles Anlagevermögen und auf Sachanlagen werden entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer linear, pro rata temporis durchgeführt.

Geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten bis 250,00 € werden im Zugangsjahr sofort als Aufwand erfasst; geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten von 250,00 € bis 800,00 € werden sofort voll abgeschrieben.

Nutzungsdauer von immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagevermögen

in Jahren	2022	2021
Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	5 - 10	5 - 10
Entgeltlich erworbene Software	3 - 7	3 - 7
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten inkl. Bauten auf fremden Grundstücken	10 - 50	10 - 50
Technische Anlagen und Maschinen	5 - 25	5 - 25
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 - 15	3 - 15

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen werden mit den Anschaffungskosten bzw. bei dauerhafter Wertminderung mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Sofern es sich um Finanzanlagen handelt, welche die Voraussetzungen des § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB erfüllen (Wertpapiere i.V.m. Lebensarbeitszeitkonten, ATZ-Depot, Rückdeckungsversicherung), werden diese mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit der entsprechenden Verpflichtung saldiert.

Vorräte

Unter Beachtung des Niederstwertprinzips werden Roh-, Hilfs, und Betriebsstoffe mit durchschnittlichen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, und unfertigen Leistungen, welche nicht abgerechnete Mietnebenkosten umfassen, zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden zu Nennwerten oder niedrigeren beizulegenden Zeitwerten bilanziert. Zweifelhafte Forderungen werden mit dem wahrscheinlich erzielbaren Wert angesetzt, entsprechende Einzelwertberichtigungen werden vorgenommen. Für das allgemeine Kreditrisiko von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen angemessene Pauschalwertberichtigungen.

Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Flüssige Mittel werden zum Nennwert angesetzt.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Ausgaben vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Aufwendungen für einen bestimmten Zeitraum danach darstellen.

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Pensionsverpflichtungen

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen erfolgt nach der „Projected Unit Credit Method“ (Anwartschaftsbarwertmethode). Dabei erfolgt die Zuordnung künftiger Leistungen im Verhältnis der bereits zurückgelegten zu der bis zum Eintritt des jeweiligen Versorgungsfalles möglichen Dienstzeit. Für die Bewertung wurden die Heubeck-Richttafeln 2018G als biometrische Grundlage verwendet.

Im Berichtsjahr wird ein von der Deutsche Bundesbank vorgegebener durchschnittlicher Marktzins von 1,78 % (im Vorjahr: 1,87 %) der Bewertung zu Grunde gelegt. Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 10 Jahre ergibt sich im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 7 Jahre ein Unterschiedsbetrag in Höhe von 8.575 T€ nach Anrechnung latenter Steuern. Dieser Unterschiedsbetrag ist grundsätzlich für die Ausschüttung gesperrt.

Bei der Bewertung hat die Gesellschaft die Vereinfachungsregelung des § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB angewendet und die Pensionsrückstellungen pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt, abgezinst.

Die Rückstellungen werden in Höhe des Barwertes der Pensionsverpflichtungen unter Verwendung der folgenden versicherungsmathematischen Annahmen bewertet:

Versicherungsmathematische Annahmen zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen

in %	31.12.2022	31.12.2021
Abzinsungssatz	1,78	1,87
Entgelttrend	3,00	2,00
Anpassung der laufenden Renten	1,00-2,30	1,00-2,00
Anpassung der Sozialversicherungsrenten gemäß Rentenversicherungsbericht des Jahres	2022	2021

Soweit Deckungsvermögen vorliegt, hat die Gesellschaft eine Saldierung der zum Zeitwert angesetzten Rückdeckungsversicherungen mit den entsprechenden Pensionsrückstellungen vorgenommen.

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags passiviert. Bei Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden künftige Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt und eine Abzinsung zum Bilanzstichtag vorgenommen. Als Abzinsungssätze werden die den Restlaufzeiten der Rückstellungen entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre verwendet, wie sie von der Deutsche Bundesbank gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung monatlich ermittelt und bekanntgegeben werden.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit enthalten den Erfüllungsrückstand, der vom Arbeitnehmer in der Beschäftigungsphase erarbeitet wird. Weiterhin ist der vom Arbeitgeber zu leistende Aufstockungsbetrag in der Rückstellung berücksichtigt. Eine Abzinsung der Rückstellung wurde zum 31. Dezember 2022 mit dem von der Deutsche Bundesbank veröffentlichten Zinssatz von 0,48 % (im Vorjahr: 0,34 %) vorgenommen. Die Ansprüche der Arbeitnehmer aus Altersteilzeitvereinbarungen sind für den Fall einer Insolvenz durch Investmentfondsanteile gesichert, so dass die Voraussetzungen des § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB erfüllt sind. Dementsprechend hat die Gesellschaft das Deckungsvermögen zum Zeitwert des 31. Dezember 2022 bewertet und mit den Altersteilzeitverpflichtungen saldiert.

Die Bewertung der Rückstellung für Jubiläumswendungen erfolgt nach dem Barwertverfahren (unit credit method). Es wurden die Heubeck-Richttafeln 2018G und der von der Deutsche Bundesbank veröffentlichte Rechnungszins von 1,44 % (im Vorjahr: 1,35 %) zu Grunde gelegt. Der Rechnungszins von 1,44 % ergibt sich als durchschnittlicher Marktzinssatz bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren (Vereinfachungsregelung des § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB).

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind zum Erfüllungsbetrag angesetzt.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Einnahmen vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Erträge für einen bestimmten Zeitraum danach darstellen.

Latente Steuern

Auf Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten sowie auf berücksichtigungsfähige Verlust- und Zinsvorträge werden latente Steuern gebildet. Die Gesellschaft bilanziert als Organträgerin die latenten Steueransprüche auf temporäre Bewertungsunterschiede aller Gesellschaften des Organkreises. Als Gesellschafterin von Personengesellschaften werden latente Körperschaftsteuern nebst Solidaritätszuschlag bilanziert, soweit sie auf die Beteiligung entfallen.

Fremdwährungsposten

Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten wurden bei einer Restlaufzeit von unter einem Jahr mit dem Devisenkassamittelkurs des Stichtages bewertet. Bei Restlaufzeiten von mehr als einem Jahr wurden die Forderungen/Verbindlichkeiten zum Bilanzstichtag mit dem Devisenkassamittelkurs unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips/Imparitätsprinzips bewertet.

3. Erläuterungen zur Bilanz

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Die Entwicklung der Posten des Anlagevermögens ist dem nachfolgend aufgeführten Anlagenpiegel zu entnehmen.

Das Aktivierungswahlrecht für selbst erstellte immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens wird in Anspruch genommen. Hierbei handelt es sich sowohl um ein bereits aktiviertes Teilsystem mit Entwicklungskosten in Höhe von 6.114 T€ sowie um einen in der Entwicklung befindlichen selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenstand mit Entwicklungskosten in Höhe von 19.270 T€. Forschungskosten sind nicht entstanden. Mit der Entwicklung wurde im Geschäftsjahr 2015 begonnen.

In den Abschreibungen auf Sachanlagen sind keine außerplanmäßigen Abschreibungen enthalten.

Finanzanlagen

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes ist der nachfolgenden, gesonderten Aufstellung zu entnehmen.

Im Berichtsjahr wurde der Restbuchwert der Beteiligung an einer Gesellschaft des Segments Logistik aufgrund einer voraussichtlich dauernden Wertminderung außerplanmäßig abgeschrieben.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

In den sonstigen Vermögensgegenständen ist ein Posten in Höhe von 55 T€ mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr enthalten. Die übrigen Forderungen haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr. In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind 6.580 T€ aus Lieferungen und Leistungen enthalten.

Die gebildete Pauschalwertberichtigung beläuft sich auf 1 % der nicht einzelwertberichtigten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Flüssige Mittel

Die Flüssigen Mittel enthalten den Kassenbestand sowie Guthaben bei Kreditinstituten.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält abgegrenzte Nutzungsentgelte und die Abgrenzung eines gezahlten Auflösungsbetrages im Zuge der vorzeitigen Auflösung eines Zinsswaps.

Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuerforderungen ergeben sich aus den temporären Differenzen.

Aktive latente Steuern

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Sachanlagen	1.264	1.540
Finanzanlagen	4	160
Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	89	945
Rückstellungen	74.513	90.266
Verbindlichkeiten	0	1
	75.870	92.912

Die Bewertung erfolgt mit einem Steuersatz in Höhe von 32,28%.

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) beträgt 75.219.438,00 € und ist eingeteilt in 75.219.438 auf den Namen lautende Stückaktien zu einem Nennwert von jeweils 1,00 €. Davon sind 72.514.938 A-Aktien und 2.704.500 S-Aktien (AktienGattungen).

Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 16. Juni 2022 stimmten die Aktionäre dem Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat zu, an die Aktionäre des Teilkonzerns Hafenlogistik eine Dividende je Aktie in Höhe von 0,75 € und an die Aktionäre des Teilkonzerns Immobilien eine Dividende je Aktie in Höhe von 2,10 € auszuschütten. Die Dividende in Höhe von insgesamt 60.066 T€ wurde entsprechend am 21. Juni 2022 ausgezahlt.

Der verbleibende, nicht ausgeschüttete Gewinn wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Unter dem Genehmigten Kapital I (vgl. § 3 Abs. 4 der Satzung) ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 15. Juni 2027 durch Ausgabe von bis zu 36.257.469 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 36.257.469,00 € zu erhöhen. Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien ausgeschlossen. Darüber hinaus ist der Vorstand berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien in den im Beschluss näher definierten Fällen auszuschließen, z.B. bei

der Ausgabe gegen Sacheinlagen. Die Ausgabe neuer A-Aktien unter Ausschluss des Bezugsrechts der A-Aktionäre ist ferner insgesamt auf 10 % des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapitals begrenzt, wobei für Zwecke der 10 %-Grenze sämtliche A-Aktien anzurechnen sind, die unter anderen Ermächtigungen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben wurden oder auszugeben sind.

Unter dem Genehmigten Kapital II (vgl. § 3 Abs. 5 der Satzung) ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 20. Juni 2027 durch Ausgabe von bis zu 1.352.250 neuen, auf den Namen lautenden S-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 1.352.250,00 € zu erhöhen. Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien ausgeschlossen. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien auszuschließen, soweit es zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist.

Die ordentliche Hauptversammlung der HHLA AG vom 18. Juni 2019 hat den Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 17. Juni 2024 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen oder Kombinationen dieser Instrumente (im Folgenden zusammenfassend auch „Schuldverschreibungen“) im Gesamtnennbetrag von bis zu 300.000.000,00 € zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Options- bzw. Wandlungsrechte auf bis zu 10.000.000 neue, auf den Namen lautende A-Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils 1,00 € nach näherer Maßgabe der Options- bzw. Wandelanleihebedingungen zu gewähren. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Options- bzw. Wandlungspflicht sowie ein Andienungsrecht des Emittenten zur Lieferung von A-Aktien der Gesellschaft zum Ende der Laufzeit oder zu einem früheren Zeitpunkt vorsehen. Die Schuldverschreibungen können nach näherer Maßgabe des Beschlusses auch unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre ausgegeben werden. Für die Bedienung der Wandlungs- und Optionsrechte bzw. -pflichten sowie etwaiger Andienungsrechte steht gemäß § 3 Abs. 6 der Satzung ein bedingtes Kapital von 10.000.000,00 € zur Verfügung, das sich aus 10.000.000 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien zusammensetzt.

Die ordentliche Hauptversammlung vom 10. Juni 2021 hat den Vorstand ermächtigt, bis zum 9. Juni 2026 eigene A-Aktien im Umfang von insgesamt bis zu 10 % des im Zeitpunkt der Beschlussfassung – oder, falls dieser Betrag geringer ist, des im Zeitpunkt der Ausnutzung der Ermächtigung – auf die A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben und die aufgrund dieser Ermächtigung oder vorheriger Ermächtigungen erworbenen eigenen A-Aktien mit Zustimmung des Aufsichtsrats – neben der Veräußerung über die Börse oder durch Angebot an alle Aktionäre im Verhältnis ihrer Beteiligungsquoten – nach näherer Maßgabe des Beschlusses unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre zu verwenden und/oder ohne weiteren Hauptversammlungsbeschluss ganz oder teilweise einzuziehen. Die Ermächtigung darf zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken, nicht aber zum Zwecke des Handels in eigenen Aktien ausgenutzt werden.

Die HHLA AG verfügt derzeit über keine eigenen Aktien. Pläne zum Rückkauf von Aktien bestehen nicht.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hält zum Bilanzstichtag über die Gesellschaft HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, 70,35 % der Stimmrechte.

Die Gewinnrücklagen der Gesellschaft umfassen die gesetzliche Rücklage (5.330 T€; im Vorjahr: 5.330 T€) und die anderen Gewinnrücklagen (58.541 T€; im Vorjahr: 58.541 T€).

Aus dem zum 31. Dezember 2021 bestehenden Bilanzgewinn von 199.549 T€ sind im Geschäftsjahr 2022 60.066 T€ ausgeschüttet worden.

Für das Berichtsjahr werden Vorstand und Aufsichtsrat auf der Hauptversammlung am 15. Juni 2023 vorschlagen, je dividendenberechtigter börsennotierter A-Aktie eine Bardividende in Höhe von 0,75 € (im Vorjahr: 0,75 €) und je nicht börsennotierter S-Aktie eine Bardividende in Höhe von 2,20 € (im Vorjahr: 2,10 €) auszuschütten. Basierend auf der Anzahl der dividendenberechtigten Aktien zum 31. Dezember 2022 folgt hieraus eine Ausschüttungssumme von 54.386 T€ für den Teilkonzern Hafenlogistik und 5.950 T€ für den Teilkonzern Immobilien.

Für Zwecke der Ermittlung der jeweiligen Dividendenberechtigung der Aktionäre werden Sparteneinzelabschlüsse erstellt, die satzungsgemäß Bestandteil des Anhangs zum Jahresabschluss des Mutterunternehmens sind.

Die Sparteneinzelabschlüsse der A- und der S-Sparte sind diesem Anhang zu entnehmen.

Die S-Sparte umfasst die Gesamtheit der Wirtschaftsgüter und Vermögenswerte der Gesellschaft, die zum Erwerb, Halten, Veräußern, Vermieten, Verwalten und Entwickeln von nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien (Gebäude und sonstige fest mit dem Grund und Boden verbundene Bauwerke und Anlagen, die nach ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung weder ganz noch überwiegend Zwecken der Bereiche Transport und Logistik, insbesondere in den Geschäftsfeldern Seehafenverkehrswirtschaft und Hinterlandverkehre, oder der Bereiche additive Fertigung oder Informationstechnologie oder jeweils damit zusammenhängenden Bereichen zu dienen bestimmt sind) erforderlich oder bestimmt sind, sowie sämtliche hierauf bezogenen Geschäftsaktivitäten (einschließlich von Neben- und Hilfsgeschäften) und sonstigen Maßnahmen, unabhängig davon, ob die Gesellschaft hierbei selbst oder durch ihre Tochter- und Beteiligungsunternehmen tätig wird. Alle anderen Vermögensgegenstände und Schulden sind der A-Sparte zuzuordnen.

Die Dividendenberechtigung der Inhaber von S-Aktien richtet sich nach der Höhe des der S-Sparte zuzurechnenden Teils des Bilanzgewinns, die Dividendenberechtigung der Inhaber von A-Aktien richtet sich nach der Höhe des verbleibenden Bilanzgewinns.

Aufwendungen und Erträge der HHLA AG, die nicht einem Teilkonzern direkt zugeordnet werden können, werden für die Ermittlung der Dividendenberechtigung der Aktionäre der jeweiligen Teilkonzerne entsprechend ihrem Anteil an den Umsatzerlösen aufgeteilt. Sämtliche Verrechnungspreise für Leistungen zwischen den beiden Teilkonzernen werden dabei wie unter fremden Dritten festgelegt. Ein Austausch liquider Mittel zwischen beiden Teilkonzernen ist marktkonform zu verzinsen. Zur Verteilung der geleisteten Steuern wird für jeden Teilkonzern ein fiktives steuerliches Ergebnis ermittelt. Die sich ergebende fiktive Steuerbelastung stellt dabei die Belastung dar, die sich ergäbe, wenn jeder der beiden Teilkonzerne ein eigenständiges Steuersubjekt wäre. Die Leistungsbeziehungen zwischen der A- und der S-Sparte, die in den Sparteneinzelabschlüssen ausgewiesen werden, werden für den Jahresabschluss der HHLA AG konsolidiert. Die Summe der Sparteneinzelabschlüsse entspricht insoweit nicht dem Jahresabschluss der HHLA AG.

Mit Datum vom 18. Oktober 2007 wurde ein Teilverlustausgleichsvertrag zwischen der HHLA AG und der HGV geschlossen. Die HGV verpflichtet sich darin gegenüber der HHLA AG, jeden während der Vertragsdauer sonst entstehenden Jahresfehlbetrag der S-Sparte der HHLA AG auszugleichen, soweit dieser nicht dadurch ausgeglichen wird, dass dem Gewinnvortrag, den anderen Gewinnrücklagen oder der Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB der S-Sparte Beträge entnommen werden, die während der Vertragsdauer als Gewinn vorgetragen bzw. in diese Rücklagen eingestellt worden sind.

Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für Organisationsumbaumaßnahmen im Segment Container (43.415 T€), Restrukturierung im Bereich Projekt- und Kontraktlogistik (110 T€) und andere Personalaufwendungen (14.153 T€) enthalten.

Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen, Lebensarbeitszeitkonten und Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung sind in Höhe von insgesamt 2.672 T€ durch die Verpfändung oder Abtretung von Wertpapieren besichert.

Die Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeitkonten sind durch Geldmarkt- und Investmentfonds gesichert, wohingegen die Altersteilzeitverpflichtungen durch ein Wertpapierdepot bei der Deutsche Bank AG, Frankfurt a.M. sowie durch Bankguthaben abgesichert werden. Die angelegten Vermögensgegenstände dienen ausschließlich der Erfüllung der Verpflichtungen und sind dem Zugriff übriger Gläubiger entzogen. Sie werden entsprechend § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den zugrundeliegenden Verpflichtungen verrechnet.

Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Erfüllungsbetrag der Verpflichtung	235	257
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	235	257
Nettowert der Rückstellung für Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung	0	0
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	102	102

Neben der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Rückstellungen erfolgte mangels Erträgen keine entsprechende Verrechnung der zugehörigen Aufwendungen (27 T€) aus der Aufzinsung.

Altersteilzeitverpflichtung

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Erfüllungsbetrag der Verpflichtung	497	441
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	201	115
Nettowert der Rückstellung für Altersteilzeit	296	326
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	202	116

Neben der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Rückstellungen erfolgte mangels Erträgen und Aufwendungen keine entsprechende Verrechnung aus der Aufzinsung.

Verpflichtung aus Lebensarbeitszeitkonten

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen	104	341
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	0	104
Nettowert der Rückstellung für Lebensarbeitszeitkonten	104	237
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	0	141

Neben der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Rückstellungen erfolgte eine entsprechende Verrechnung der zugehörigen Aufwendungen (1 T€) und Erträge (0,1 T€) aus der Aufzinsung.

Verbindlichkeiten

Die Fristigkeiten der Verbindlichkeiten sind im Verbindlichkeitspiegel dargestellt. Sicherheiten für die Verbindlichkeiten wurden nicht gewährt. In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind 3.466 T€ aus Lieferungen und Leistungen enthalten. Die Verbindlichkeiten gegenüber der Freien Hansestadt Hamburg betreffen im Wesentlichen sonstige Verbindlichkeiten.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält im Wesentlichen einen vergüteten Auflösungsbeitrag im Zuge der vorzeitigen Auflösung eines Zinsswaps.

Passive latente Steuern

Die passiven latenten Steuerschulden ergeben sich aus den temporären Differenzen.

Passive latente Steuern

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.647	1.634
Sachanlagen	8.543	8.190
Finanzanlagen	40	38
Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	16	318
Rückstellungen	447	58
	10.693	10.238

Die Bewertung erfolgt mit einem Steuersatz in Höhe von 32,28 %.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Die Gesellschaft betreibt das zentrale Cash-Management der HHLA-Gruppe. Sie haftet gesamtschuldnerisch für alle Verpflichtungen aus dem Cash-Pooling gegenüber den Poolbanken. Aufgrund der guten Liquiditätslage im Konzern bestand zum Bilanzstichtag kein Risiko der Inanspruchnahme.

Haftungsverhältnisse

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Bürgschaften	23.029	24.814
Patronatserklärungen	53.828	66.385
	76.857	91.199

Bürgschaften und Patronatserklärungen wurden nahezu ausschließlich zugunsten von Tochtergesellschaften abgegeben, bei denen die HHLA AG die unternehmerische Führung ausübt. Die zugrundeliegenden Verpflichtungen können von den betroffenen Gesellschaften nach Erkenntnissen der HHLA AG in allen Fällen erfüllt werden. Mit einer Inanspruchnahme wird nicht gerechnet.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Am Abschlussstichtag lagen folgende sonstige finanzielle Verpflichtungen vor:

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in T€	31.12.2022	31.12.2021
Fälligkeit innerhalb eines Jahres	11.100	12.077
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	5.101	5.389
Fälligkeit zwischen einem und fünf Jahren	20.608	21.637
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	0	1.398
Fälligkeit über fünf Jahre	145.119	149.920
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	0	0
	176.827	183.634

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen entfallen insbesondere auf Mietverträge. Zum Bilanzstichtag besteht ein Bestellobligo in Höhe von 38.778 T€ (im Vorjahr: 26.398 T€).

Ausschüttungssperre

Die Aktivierung von selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenständen führte zu einem ausschüttungsgesperreten Betrag in Höhe von 17.190 T€. Die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert von zu saldierendem Vermögen in Zusammenhang mit Altersteilzeitvereinbarungen und Altersversorgungsverpflichtungen führte zu einem ausschüttungsgesperreten Betrag von 90 T€. Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 10 Jahre ergibt sich im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 7 Jahre ein ausschüttungsgesperreter Betrag in Höhe von 8.574 T€. Der Überhang der aktiven über die passiven latenten Steuern führte zu einem ausschüttungsgesperreten Betrag von 77.501 T€. Der Gesamtbetrag der ausschüttungsgesperreten Beträge beläuft sich mithin auf 103.355 T€, wobei gemäß Satzung ein Betrag von 111.082 T€ auf die A-Sparte entfällt. Für die S-Sparte ergeben sich keine ausschüttungsgesperreten Beträge, da die passiven latenten Steuern die aktiven latenten Steuern übersteigen. Den ausschüttungsgesperreten Beträgen stehen frei verfügbare Gewinnrücklagen in Höhe von 58.541 T€ zuzüglich dem Bilanzgewinn in Höhe von 186.646 T€ gegenüber.

4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereiche

in T€	2022	2021
Leistungsentgelte Konzernunternehmen (inkl. Vermietung)	125.082	130.387
Vermietung (an Dritte)	6.012	6.794
Güterumschlag und Lagerei	1.196	687
Sonstige Umsätze	6.227	5.269
	138.517	143.137

Die Umsatzerlöse wurden nur im Inland erzielt.

Verminderung des Bestandes an unfertigen Leistungen

Die Verminderung resultiert aus Mietnebenkosten.

Andere aktivierte Eigenleistungen

Hierbei handelt es sich um Eigenleistungen für aktivierte Software und für den Neubau einer Gebäudeleittechnik-Zentrale.

Sonstige betriebliche Erträge

Periodenfremde Erträge in Höhe von 5.721 T€ ergaben sich im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen (5.168 T€).

Personalaufwand

Durchschnittliche Mitarbeiterzahl

	2022	2021
Lohnempfänger	224	241
Gehaltsempfänger	721	717
Auszubildende	63	65
	1.008	1.023

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 1.449 T€.

Steuern

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag umfassen im Wesentlichen Aufwendungen aus latenten Steuern.

In den Steuern von Einkommen und vom Ertrag sind periodenfremde Steueraufwendungen in Höhe von 591 T€ enthalten.

5. Sonstige Angaben

Organe und Mandate

Die weiteren Angaben zu den Organmitgliedern und ihren Mandaten sind der nachfolgenden Aufstellung zu entnehmen.

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

An den Aufsichtsrat wurden insgesamt Vergütungen (einschließlich Sitzungsgelder) in Höhe von 328 T€ gewährt. Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen 3.252 T€. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 1.162 T€ gezahlt. In den Pensionsrückstellungen sind für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene 21.732 T€ enthalten. Ergänzende Erläuterungen zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats sind in dem Vergütungsbericht der HHLA AG enthalten.

Corporate Governance Kodex

Auch im Geschäftsjahr 2022 haben sich Vorstand und Aufsichtsrat mit Themen der Corporate Governance befasst. Am 12. Dezember 2022 haben sie gemeinsam die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG wie folgt abgegeben: Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass seit dem 13. Dezember 2021 (Zeitpunkt der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“ oder „DCGK“) in der Fassung vom 16. Dezember 2019 bzw. ab deren Geltung in der Fassung vom 28. April 2022 mit Ausnahmen entsprochen wurde und zukünftig entsprochen wird. Die oben genannte Entsprechenserklärung ist den Aktionären auf der Internetseite unter www.hhla.de/corporategovernance dauerhaft zugänglich gemacht.

Informationen zur Corporate Governance im Unternehmen sowie einen ausführlichen Bericht zu Höhe und Struktur der Vergütung von Aufsichtsrat und Vorstand werden unter www.hhla.de/corporategovernance öffentlich zugänglich gemacht.

Anteilsbesitzliste

Die in der Anteilsbesitzliste veröffentlichten Angaben zur Höhe des Eigenkapitals und zum Ergebnis des Geschäftsjahres der einzelnen Gesellschaften werden im Geschäftsjahr 2022 grundsätzlich für alle Gesellschaften mit dem Datenstand des letzten festgestellten Jahresabschlusses geführt.

Konzernzugehörigkeit

Die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, als oberstes Mutterunternehmen der Gesellschaft, erstellt einen Konzernabschluss für den kleinsten und größten Kreis der Konzernunternehmen, der im Bundesanzeiger bekannt gemacht wird. Die HHLA AG wird in diesen Konzernabschluss einbezogen.

Honorare und Dienstleistungen des Abschlussprüfers

Das von dem Abschlussprüfer für das Berichtsjahr berechnete Gesamthonorar wird aufgeschlüsselt nach den Abschlussprüfungsleistungen, anderen Bestätigungsleistungen und sonstigen Leistungen in der entsprechenden Angabe des Konzernabschlusses angegeben.

Die Honorare für Abschlussprüfungsleistungen umfassen sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr vor allem die Honorare für die Jahres- und Konzernabschlussprüfung der HHLA AG sowie die prüferische Durchsicht von Zwischenabschlüssen. Die anderen Bestätigungsleistungen umfassen im Wesentlichen die Prüfung des Compliance-Management-Systems, die Prüfung des nichtfinanziellen Berichts nach ISAE 3000 (revised), die Prüfung des Vergütungsberichts sowie die Prüfung von Finanzinformationen insbesondere nach dem Erneuerbare-Energie-Gesetz (EEG) und dem Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz (KWKG). Als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2022 wie auch für das Vorjahr wurde die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestellt.

Das von dem Abschlussprüfer für das Berichtsjahr berechnete Gesamthonorar im Sinne des § 285 Nr. 17 HGB ist in der entsprechenden Anhangangabe des Konzernabschlusses enthalten.

Nachtragsbericht

Die HHLA AG und die COSCO SHIPPING Ports Limited (CSPL), ein an der Börse in Hongkong notierter Terminalbetreiber und Mitglied der COSCO Shipping-Gruppe, hatten am 21. September 2021 einen unter Vorbehalt wettbewerbs- und außenwirtschaftsrechtlicher Genehmigungen (aufschiebender Bedingungen) geschlossenen Vertrag über eine Minderheitsbeteiligung von CSPL in Höhe von 35,0 % an der HHLA Container Terminal Tollerort GmbH (CTT), einer 100%igen Tochtergesellschaft der HHLA AG, unterzeichnet. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz hat mit Bescheid vom 31. Oktober 2022 den Erwerb dieser Minderheitsbeteiligung unter Auflagen freigegeben. Zu den Auflagen zählt insbesondere, dass der Stimmrechtsanteil unter 25,0 % liegen muss und CSPL auch nicht in anderer Weise eine wirksame Beteiligung an der Kontrolle am CTT erlangt, die über den durch einen Stimmrechtsanteil unterhalb von 25,0 % vermittelten Einfluss hinausgeht. Eine abschließende Unterzeichnung der entsprechend anzupassenden Verträge ist noch ausstehend.

Dr. Roland Lappin ist zum 31. Januar 2023 aus dem Vorstand ausgeschieden. Tanja Dreilich wurde mit Wirkung ab dem 1. Januar 2023 zum Mitglied des Vorstands bestellt. Zum 1. Februar 2023 hat sie die Aufgaben von Dr. Roland Lappin als Finanzvorständin übernommen.

Weitere Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 nicht ein.

Hamburg, 6. März 2023

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Angela Titzrath

Tanja Dreilich

Jens Hansen

Torben Seebold

Anlagen zum Konzernanhang

Organe und Mandate

Der Vorstand und seine Mandate

ANGELA TITZRATH

Vorsitzende des Vorstands

Wirtschaftswissenschaftlerin (M. A.), Hamburg

Erstbestellung: 2016

Laufende Bestellung: bis 30.09.2024

Weitere Mandate¹

- Bionic Production GmbH, Lüneburg² (Vorsitz)
- CTD Container-Transport-Dienst GmbH² (Vorsitz)
- Deutsche Lufthansa AG, Köln³
- Evonik Industries AG, Essen³
- HDI V. a. G.
- HHLA Digital Next GmbH² (Vorsitz)
- HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH² (Vorsitz)
- HHLA International GmbH² (Vorsitz)
- HHLA Sky GmbH² (Vorsitz)
- HPC Hamburg Port Consulting GmbH² (Vorsitz)
- METRANS a.s., Prag², (Vorsitz)
- modility GmbH² (Vorsitz)
- Talanx AG, Hannover³
- Ulrich Stein GmbH² (Vorsitz)
- UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH² (Vorsitz)

TANJA DREILICH

Mitglied des Vorstands (ab 01.02.2023)

Dipl.-Kaufrau, International Executive Master of Business Administration, Wien

Erstbestellung: 2023

Laufende Bestellung: bis 31.12.2025

Weitere Mandate¹

- Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH² (seit 20.02.2023)
- GHZ Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH² (Vorsitz) (seit 20.02.2023)
- Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH⁴ (seit 20.02.2023)
- HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH² (seit 20.02.2023)
- HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH² (Vorsitz) (seit 20.02.2023)
- HHLA International GmbH² (seit 20.02.2023)
- HHLA Rosshafen Terminal GmbH² (Vorsitz) (seit 20.02.2023)
- IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG⁴ (seit 20.02.2023)
- IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH⁴ (seit 20.02.2023)
- METRANS a.s., Prag² (seit 01.02.2023)
- Ulrich Stein GmbH² (seit 20.02.2023)
- UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH² (seit 20.02.2023)
- Wieland-Werke AG, Ulm (seit 27.01.2023)

JENS HANSEN

Mitglied des Vorstands

Dipl.-Ingenieur, Dipl.-Kaufmann, Elmshorn

Erstbestellung: 2017

Laufende Bestellung: bis 31.03.2025

Weitere Mandate¹

- Cuxcargo Hafenbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven⁴ (Vorsitz)
- Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven⁴ (Vorsitz)
- DAKOSY Datenkommunikationssystem AG⁴ (Vorsitz)
- HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH² (Vorsitz)
- HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH² (Vorsitz)
- HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH² (Vorsitz)
- HHLA Container Terminal Tollerort GmbH² (Vorsitz)
- HHLA Rosshafen Terminal GmbH²
- HHLA TK Estonia AS, Tallinn² (Vorsitz)
- HPC Hamburg Port Consulting GmbH²
- HVCC Hamburg Vessel Coordination Center GmbH²
- Hyperport Cargo Solutions GmbH i. Gr.⁴
- iSAM AG, Mülheim an der Ruhr (Vorsitz)
- SCA Service Center Altenwerder GmbH² (Vorsitz)
- Service Center Burchardkai GmbH² (Vorsitz)

DR. ROLAND LAPPIN

Mitglied des Vorstands (bis 31.01.2023)

Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Hamburg

Erstbestellung: 2003

Laufende Bestellung: bis 31.01.2023

Weitere Mandate¹

- Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH² (Vorsitz) (bis 31.01.2023)
- GHZ Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH² (Vorsitz) (bis 31.01.2023)
- Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH⁴ (bis 31.01.2023)
- HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH² (bis 31.01.2023)
- HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH² (Vorsitz) (bis 31.01.2023)
- HHLA International GmbH² (bis 31.01.2023)
- HHLA Rosshafen Terminal GmbH² (Vorsitz) (bis 31.01.2023)
- IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG⁴ (bis 31.01.2023)
- IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH⁴ (bis 31.01.2023)
- METRANS a.s., Prag² (bis 31.01.2023)
- Ulrich Stein GmbH² (bis 31.01.2023)
- UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH² (bis 31.01.2023)

TORBEN SEEBOLD

Mitglied des Vorstands

Diplom-Jurist, Hamburg

Erstbestellung: 2019

Laufende Bestellung: bis 31.03.2027

Weitere Mandate¹

- Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (seit 20.06.2022)
- Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH, Hamburg (Vorsitz)
- HHLA-Personal-Service GmbH² (Vorsitz)
- Verwaltungsausschuss für den Hafenfonds der Gesamthafen-betriebs-Gesellschaft, Hamburg

Der Aufsichtsrat und seine Mandate**PROF. DR. RÜDIGER GRUBE
(VORSITZENDER)**

Dipl.-Ingenieur, Hamburg

Geschäftsführender Gesellschafter der Rüdiger Grube International Business Leadership GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- Alstom Transportation Deutschland GmbH, Berlin (Vorsitz) (vormals, bis November 2022, Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Holding Germany GmbH, Berlin, und Bombardier Transportation GmbH, Berlin)
- Deufol SE, Hofheim am Taunus
- Meta Wolf AG, Kranichfeld (seit 01.10.2022)
- Vantage Towers AG, Düsseldorf (Vorsitz)
- Vossloh AG, Werdohl³ (Vorsitz)

**BERTHOLD BOSE
(STELLV. VORSITZENDER)**

Kfz-Elektriker, Hamburg

Leiter ver.di Landesbezirk Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- Asklepios Kliniken Hamburg GmbH, Hamburg
- HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungs-management mbH⁵

ALEXANDER GRANT

Fachinformatiker, Welle

IT-Anwendungsentwickler

Aufsichtsratsmitglied seit: Juli 2022

Weitere Mandate¹

- Keine

HOLGER HEINZEL

Dipl.-Kaufmann, Seevetal

Direktor Finanzen und Controlling, HHLA

Aufsichtsratsmitglied seit: Juli 2022

Weitere Mandate¹

- HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg
- HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg
- HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur Gesellschaft mbH, Hamburg
- HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg
- HHLA Digital Next GmbH, Hamburg
- HHLA Next GmbH, Hamburg
- SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg
- Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg
- Mitglied des Verwaltungsausschusses für den Hafenfonds des GHB (Gesamthafenbetriebsgesellschaft mbH)
- Mitglied der Vertreterversammlung der Hafen Hamburg Marketing e.V.

DR. NORBERT KLOPPENBURG

Dipl.-Ingenieur agr., Hamburg

Berater für internationale Beteiligungen und Finanzierungen

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2012

Weitere Mandate¹

- Voith GmbH & Co. KGaA, Heidenheim

STEFAN KOOP

M. Sc. Wirtschaftswissenschaften, Hamburg

Referent des Konzernbetriebsrats der HHLA

Aufsichtsratsmitglied seit: Juli 2022

Weitere Mandate¹

- Keine

DR. ISABELLA NIKLAS

Dr. jur., Hamburg

Sprecherin der Geschäftsführung der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2018

Weitere Mandate¹

- GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH⁵
- GNH Gasnetz Hamburg GmbH⁵
- HADAG Seetouristik und Fährdienst AG⁵
- Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg
- Hapag-Lloyd AG^{3, 6}
- SBH Schulbau Hamburg⁵
- SNH Stromnetz Hamburg GmbH⁵
- Hamburger Energiewerke GmbH⁵

FRANZISKA REISENER

Hafenfachwirtin, Tiste

Kaiarbeiterin, Mitglied des Gemeinschaftsbetriebsrats der HHLA

Aufsichtsratsmitglied seit: Juli 2022

Weitere Mandate¹

- Keine

ANDREAS RIECKHOF

M.A. in Geschichte, Politischen Wissenschaften und Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Hamburg

Staatsrat der Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: August 2020

Weitere Mandate¹

- FHG Flughafen Hamburg GmbH⁵ (Vorsitz)
- HHT Hamburg Tourismus GmbH⁵ (Vorsitz)
- HIW Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH⁵ (Vorsitz)
- HMC Hamburg Messe und Congress GmbH⁵ (Vorsitz)
- Life Science Nord Management GmbH⁵ (Vorsitz in geraden Jahren)
- ReGe Hamburg-Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH⁵ (Vorsitz)
- ZAL Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH⁵ (Vorsitz)

DR. SIBYLLE ROGGENCAMP

Dipl.-Volkswirtin, Molfsee

Leiterin des Amtes für Vermögens- und Beteiligungsmanagement in der Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2012

Weitere Mandate¹

- Elbphilharmonie und Laeiszhalle Service GmbH⁵
- Flughafen Hamburg GmbH⁵
- Hamburg Musik GmbH⁵
- Hamburger Hochbahn AG⁵
- Hamburgischer Versorgungsfonds AöR⁵
- HSH Portfoliomanagement AöR, Kiel⁵ (Vorsitz in geraden Jahren)
- Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf (UKE) KöR, Hamburg⁵

PROF. DR. BURKHARD SCHWENKER

Dipl.-Kaufmann, Hamburg

Vorsitzender des Advisory Council der Roland Berger GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2019

Weitere Mandate¹

- Flughafen Hamburg GmbH⁵
- Hamburger Sparkasse AG (HASPA), Hamburg (Vorsitz)
- HASPA Finanzholding (Präsident des Verwaltungsrats)
- Hensoldt AG, Taufkirchen³ (bis 21.09.2022)
- M.M. Warburg & Co. KGaA, Hamburg

SUSANA PEREIRA VENTURA

Journalistin, Berlin

Leiterin Vertragsbüro der ITF-Billigfliegerkampagne, Bundesfachgruppe Maritime Wirtschaft, ver.di Bund

Aufsichtsratsmitglied seit: Oktober 2022

Weitere Mandate¹

- Keine

Im Geschäftsjahr 2022 ausgeschiedene Mitglieder

THOMAS LÜTJE

Schiffahrtskaufmann, Jork

Direktor Vertrieb bei der Hamburger Hafen und Logistik AG

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Ausgeschieden am: 25.07.2022

Weitere Mandate¹

- HVCC Hamburg Vessel Coordination Center GmbH² (Vorsitz)

THOMAS MENDRZIK

Elektromaschinenbauer, Hamburg

Angestellter im technischen Bereich bei der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Ausgeschieden am: 25.07.2022

Weitere Mandate¹

- Keine

NORBERT PAULSEN

Dipl.-Ingenieur, Hamburg

Technischer Angestellter Hamburger Hafen und Logistik AG

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2012

Ausgeschieden am: 25.07.2022

Weitere Mandate¹

- HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungs-management mbH⁵

SONJA PETERSEN

Dipl.-Kauffrau (FH), Norderstedt

Kaufmännische Angestellte
HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Ausgeschieden am: 25.07.2022

Weitere Mandate¹

- Keine

MAYA SCHWIEGERSHAUSEN-GÜTH

M.A. in Politikwissenschaft, Soziologie, Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Berlin

Leiterin Bundesfachgruppe Maritime Wirtschaft, ver.di Bund

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017
Ausgeschieden am: 30.09.2022

Weitere Mandate¹

- Hapag-Lloyd AG, Hamburg^{3, 6}
-

- 1 Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
- 2 Mehrheitsbeteiligung der HHLA (direkt oder indirekt). Soweit nicht anders angegeben mit Sitz in Hamburg
- 3 Börsennotiert
- 4 Minderheits- bzw. paritätische Beteiligung der HHLA (direkt oder indirekt). Soweit nicht anders angegeben mit Sitz in Hamburg
- 5 Beteiligungsunternehmen der Freien und Hansestadt Hamburg (ohne Unternehmen des HHLA-Konzerns). Soweit nicht anders angegeben mit Sitz in Hamburg
- 6 Minderheitsbeteiligung der Freien und Hansestadt Hamburg (ohne Unternehmen des HHLA-Konzerns). Soweit nicht anders angegeben mit Sitz in Hamburg

Anteilsbesitzliste der HHLA nach Geschäftsfeldern zum 31. Dezember 2022

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital		Jahr	Eigenkapital in T€	Ergebnis in T€
	direkt (in %)	indirekt (in %)			
Teilkonzern Hafenlogistik					
Segment Container					
HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg ^{1,4b,5}	100,0		2021	76.961	0
Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg ^{1,4c,5}		100,0	2021	26	0
HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg ^{1,4b,5}	100,0		2021	1.942	0
HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg ^{1,4b,5}	100,0		2021	34.771	0
HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg ^{1,4a,5}		100,0	2021	26.208	0
HHLA International GmbH, Hamburg ^{1,4b,5}	100,0		2021	8.360	0
HHLA TK Estonia AS, Tallinn/Estland ¹		100,0	2021	57.157	-1.872
HHLA PLT Italy S.r.l., Triest/Italien ¹		50,01	2021	19.328	-4.059
SC Container Terminal Odessa, Odessa/Ukraine ¹		100,0	2021	48.497	6.618
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg ¹	74,9		2021	80.433	0
SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg ^{1,5}		74,9	2021	601	0
Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg ²		37,5	2021	416	154
HVCC Hamburg Vessel Coordination Center GmbH, Hamburg ²	66,0		2021	100	0
CuxPort GmbH, Cuxhaven ²	25,1		2021	14.964	575
Cuxcargo Hafenbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven ³	50,0		2021	46	4
Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven ³	50,0		2021	12	-1
DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagsbetriebe mbH, Hamburg ²	40,4		2021	1.467	689
Segment Intermodal					
CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg ^{1,4c,5}	100,0		2021	1.256	0
HHLA Project Logistics LLC, Poti/Georgien ¹		75,0	2021	1.308	-290
TOO "HHLA Project Logistics Kazakhstan", Almaty/Kasachstan ^{1,3}		100,0	-	-	-
LLC „HHLA Intermodal Ukraine“, Odessa/Ukraine ¹		100,0	2021	45	-4
LLC „Ukrainian Intermodal Company“, Odessa/Ukraine ¹		100,0	2021	-501	-327
METRANS a.s., Prag/Tschechien ¹	100,0		2021	356.100	66.163
METRANS Adria D.O.O., Koper/Slowenien ¹		100,0	2021	1.603	689
METRANS (Danubia) a.s., Dunajská Streda/Slowakei ¹		100,0	2021	118.169	20.194
METRANS (Danubia) Kft., Győr/Ungarn ¹		100,0	2021	3.399	913
METRANS Danubia Krems GmbH, Krems an der Donau/Österreich ¹		100,0	2021	584	-2
METRANS D.O.O., Rijeka/Kroatien ^{1,3}		100,0	2021	19	4
METRANS DYKO Rail Repair Shop s.r.o., Prag/Tschechien ¹		100,0	2021	9.027	844
METRANS İSTANBUL STI, Istanbul/Türkei ¹		100,0	2021	-42	5
METRANS Konténer Kft., Budapest/Ungarn ¹		100,0	2021	13.938	3.376
METRANS (Polonia) Sp.z o.o, Warschau/Polen ¹		100,0	2021	12.496	1.225
METRANS Rail s.r.o., Prag/Tschechien ¹		100,0	2021	2.095	1.565
METRANS Rail (Deutschland) GmbH, Leipzig ¹		100,0	2021	15.508	6.397
METRANS Rail sp. z o.o., Gadki/Polen ^{1,3}		100,0	-	-	-
METRANS Rail Slovakia s.r.o., Dunajská Streda/Slowakei ^{1,3}		100,0	-	-	-
METRANS Railprofi Austria GmbH, Krems an der Donau/Österreich ¹		100,0	2021	1.767	1.697
METRANS Szeged Kft., Budapest/Ungarn ¹		100,0	2021	5	-3
METRANS Umschlagsgesellschaft mbH, Hamburg ¹		100,0	2021	-96	-118
METRANS Zalaegerszeg Kft., Budapest/Ungarn ¹		100,0	2021	122	-134
CL EUROPORT Sp. z o.o., Malaszewicze/Polen ¹		100,0	2021	k.A.	k.A.
CL EUROPORT s.r.o., Plzen/Tschechien ¹		100,0	2021	k.A.	k.A.

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital		Jahr	Eigenkapital in T€	Ergebnis in T€
	direkt (in %)	indirekt (in %)			
TIP Žilina, s.r.o., Dunajská Streda/Slowakei ¹		100,0	2021	-7.202	-2.355
Umschlagsgesellschaft Königs Wusterhausen mbH, Königs Wusterhausen ^{1, 3}		50,0	2021	k.A.	k.A.
UniverTrans Kft., Budapest/Ungarn ¹		100,0	2021	3.896	933
IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg ³	50,0		2021	45	2
IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG, Hamburg ³	50,0		2021	57	-3
Segment Logistik					
HHLA Next GmbH, Hamburg ¹	100,0		2021	12	-13
HHLA Digital Next GmbH, Hamburg ¹		100,0	2021	14	-86
HHLA Sky GmbH, Hamburg ¹		100,0	2021	3.946	-1.109
Third Element Aviation GmbH, Bielefeld ²		29,7	2020	356	-11
modility GmbH, Hamburg ¹		100,0	2021	113	-1.315
iSAM AG, Mülheim an der Ruhr ¹		80,0	2021	5.323	836
iSAM Asia Pacific Pty Ltd, Paddington, Queensland/Australien ¹		80,0	2021	287	285
iSAM Automation Canada Corp., Port Moody, British Columbia/Kanada ¹		80,0	2021	368	38
iSAM Automation Switzerland AG, Freienbach/Schweiz ^{1, 3}		80,0	2021	88	-3
iSAM North America Corp., Mobile, Alabama/USA ¹		80,0	2021	527	136
iSAM HWS Holding GmbH i.L., Mülheim an der Ruhr ^{1, 3}		40,0	2021	0	-1
Spherie GmbH (vormals: Spherie UG (haftungsbeschränkt)), Hamburg ²		22,7	2021	393	19
CERP Solution a.s., Prag/Tschechien ¹	100,0		-	-	-
HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg ^{1, 4a, 5}	100,0		2021	1.023	0
omoqo GmbH, Hamburg ¹		100,0	2021	24	-1
Bionic Production GmbH, Lüneburg ⁶	85,0		2020	3.167	-2.314
UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg, Hamburg ¹	51,0		2021	11.891	2.446
ARS-UNIKAI GmbH, Hamburg ²		25,5	2021	41	5
HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg ²	51,0		2021	20.451	85
Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ²	51,0		2021	909	306
Hansaport Hafenebetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{2, 4b}	49,0		2021	k.A.	k.A.
Hyperport Cargo Solutions GmbH i.G., Hamburg ²	50,0		2021	0	0
Holding/Übrige					
GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg ^{1, 4c, 5}	100,0		2021	3.609	0
HHLA-Personal-Service GmbH, Hamburg ^{1, 4b, 5}	100,0		2021	45	0
Teilkonzern Immobilien					
Segment Immobilien					
Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{1, 4a, 5}	100,0		2021	4.518	0
HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH, Hamburg ^{1, 3}	100,0		2021	121	84
HHLA 1. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg ^{1, 4d}	100,0		2021	14.305	2.876
HHLA 2. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg ^{1, 4d}	100,0		2021	69.185	7.385

1 Beherrschte Unternehmen.

2 At-equity bilanzierte Unternehmen.

3 Wegen der insgesamt untergeordneten Bedeutung dieser Gesellschaften werden sie im Konzernabschluss nicht konsolidiert bzw. nicht nach der Equity-Methode bewertet, sondern als Anteil an verbundene Unternehmen bzw. als sonstige Beteiligung ausgewiesen.

4a Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung gem. § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.

4b Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung sowie der Erstellungspflicht für den Lagebericht gem. § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.

4c Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung sowie der Erstellungspflicht für den Lagebericht und den Anhang gem. § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.

4d Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung gem. § 264b HGB in Anspruch genommen.

5 Mit diesen Unternehmen bestanden 2022 Ergebnisabführungsverträge.

6 Entkonsolidierung im Geschäftsjahr 2022.

**Entwicklung des Anlagevermögens
im Geschäftsjahr 2022**

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2022

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte			
	1.1.2022 EUR	Zugänge EUR	Invest. Forderung EUR	Abgänge EUR	31.12.2022 EUR	1.1.2022 EUR	Zugänge EUR	Zuschreibungen EUR	Abgänge EUR	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	11.284.391,52	617.821,54	0,00	0,00	11.902.213,06	4.474.524,63	1.313.426,36	0,00	0,00	5.787.950,99	6.114.262,07	6.809.866,89
2. Entgeltlich erworbene Software	19.180.205,89	440.896,42	0,00	8.793,07	19.611.999,24	18.177.307,94	491.765,79	0,00	8.793,07	18.660.280,86	951.718,58	1.002.897,95
3. Anlagen in der Entwicklung	17.356.864,28	1.913.227,91	0,00	0,00	19.270.092,19	0,00	0,00	0,00	0,00	19.270.092,19	17.356.864,28	17.356.864,28
	47.821.461,69	2.971.635,87	0,00	8.793,07	50.784.304,49	22.651.832,57	1.805.192,15	0,00	8.793,07	24.448.231,65	26.336.072,84	25.169.629,12
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	28.384.798,43	0,00	5.991,71	0,00	28.388.806,72	25.830.874,40	250.816,55	0,00	0,00	26.081.490,95	2.277.315,77	2.533.924,03
2. Technische Anlagen und Maschinen	6.887.658,73	3.001,00	0,00	0,00	6.870.659,73	6.861.940,00	1.220,04	0,00	0,00	6.863.160,04	7.499,69	5.718,73
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	17.013.511,08	1.974.462,62	0,00	309.699,77	18.678.273,93	13.585.642,86	1.789.133,17	0,00	300.842,94	15.053.933,49	3.624.340,44	3.427.868,22
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	329.440,05	1.192.853,03	503.603,20	0,00	1.018.899,88	0,00	0,00	0,00	0,00	1.018.899,88	329.440,05	329.440,05
	52.573.405,29	3.170.316,65	509.594,91	309.699,77	54.928.430,26	46.278.457,26	2.020.965,76	0,00	300.842,94	47.998.564,48	6.927.945,78	6.296.951,03
III. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	443.686.263,24	36.013.833,49	0,00	24.875.000,00	464.825.196,73	9.855.189,51	1.022.761,37	0,00	0,00	10.877.950,88	443.947.235,85	433.831.063,73
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	17.820.000,00	5.200.000,00	0,00	500.000,00	23.520.000,00	0,00	5.400.000,00	0,00	0,00	5.400.000,00	17.120.000,00	17.820.000,00
3. Beteiligungen an Unternehmen, mit denen ein Unternehmensverhältnis besteht	9.549.287,21	0,00	0,00	1.400.000,00	8.149.287,21	1.538.410,42	1.440,65	0,00	1.350.000,00	187.851,07	7.981.436,14	8.012.876,79
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	95.000,00	0,00	0,00	95.000,00	0,00	95.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. Wertpapiere des Anlagevermögens	715.276,40	100.899,54	0,00	816.175,94	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	816.175,94	715.276,40	715.276,40
	471.865.516,85	41.314.833,03	0,00	26.870.000,00	498.310.643,88	11.486.599,93	6.424.202,02	0,00	1.350.000,00	16.465.801,95	469.844.847,93	460.379.216,92
	572.262.868,83	47.466.765,55	509.594,91	27.188.492,84	592.021.384,63	80.418.893,76	10.250.363,93	0,00	1.639.638,61	88.912.618,08	503.108.765,55	491.845.797,07

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Verbindlichkeitspiegel zum 31. Dezember 2022

Art der Verbindlichkeit	Restlaufzeit bis	Restlaufzeit	Restlaufzeit davon	Gesamtsumme
	zu 1 Jahr	über 1 Jahr	mehr als 5 Jahre	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	15.798.880,01	197.500.000,00	131.650.000,00	213.298.880,01
<i>im Vorjahr</i>	<i>18.680.586,77</i>	<i>167.500.000,00</i>	<i>100.550.000,00</i>	<i>186.180.586,77</i>
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	360.663,11	0,00	0,00	360.663,11
<i>im Vorjahr</i>	<i>415.088,88</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>415.088,88</i>
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.906.424,82	427.078,31	0,00	5.333.503,13
<i>im Vorjahr</i>	<i>4.381.692,83</i>	<i>1.024.476,32</i>	<i>0,00</i>	<i>5.406.169,15</i>
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	2.750,00	0,00	0,00	2.750,00
<i>im Vorjahr</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	180.154.063,17	0,00	0,00	180.154.063,17
<i>im Vorjahr</i>	<i>98.197.449,08</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>98.197.449,08</i>
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	13.353.442,44	0,00	0,00	13.353.442,44
<i>im Vorjahr</i>	<i>9.837.043,99</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>9.837.043,99</i>
7. Sonstige Verbindlichkeiten	3.992.409,80	9.500.000,00	8.500.000,00	13.492.409,80
<i>im Vorjahr</i>	<i>37.156.497,31</i>	<i>9.500.000,00</i>	<i>9.500.000,00</i>	<i>46.656.497,31</i>
--davon aus Steuern	1.967.617,24	0,00	0,00	1.967.617,24
<i>im Vorjahr</i>	<i>1.935.151,36</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>1.935.151,36</i>
--davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	190.640,38	0,00	0,00	190.640,38
<i>im Vorjahr</i>	<i>193.238,94</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>193.238,94</i>
Gesamtsumme	218.568.633,35	207.427.078,31	140.150.000,00	425.995.711,66
<i>im Vorjahr</i>	<i>168.668.358,86</i>	<i>178.024.476,32</i>	<i>110.050.000,00</i>	<i>346.692.835,18</i>

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Bilanz der A-Sparte zum 31. Dezember 2022

Aktiva

	31.12.2022	31.12.2021
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	6.114.262,07	6.809.866,89
2. Entgeltlich erworbene Software	951.718,58	1.002.897,95
3. Anlagen in der Entwicklung	19.270.092,19	26.336.072,84
	25.169.629,12	25.169.629,12
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.277.315,77	2.533.924,03
2. Technische Anlagen und Maschinen	7.499,69	5.718,73
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.624.340,44	3.427.868,22
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.018.689,88	329.440,05
	6.927.845,78	6.296.951,03
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	357.689.249,19	347.575.077,07
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	17.120.000,00	17.820.000,00
3. Beteiligungen	7.961.436,14	8.012.876,79
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	816.175,94	715.276,40
	374.121.230,26	405.567.810,41
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	174.933,15	243.019,47
2. Untertigte Leistungen	360.663,11	432.088,88
	535.596,26	675.108,35
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	851.260,25	727.939,66
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	8.333.302,49	1.176.654,63
3. Forderungen gegen die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg	62.275.661,64	75.000.000,00
4. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	525.725.068,59	462.612.206,70
5. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10.140,00	4.921,11
6. Sonstige Vermögensgegenstände	9.894.604,14	8.027.015,75
–davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 55.364,00 (i. Vj. EUR 66.568,00)–	607.090.037,11	547.548.737,75
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
	58.938.552,72	102.476.864,47
	666.564.186,09	650.700.710,57
C. Rechnungsabgrenzungsposten		
	2.261.668,66	1.270.991,29
D. Aktive latente Steuern		
	74.889.956,74	91.869.566,56
	1.160.566.591,38	1.149.429.080,83

Passiva

	31.12.2022	31.12.2021
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital		
	72.514.938,00	72.514.938,00
II. Kapitalrücklage		
	176.573.426,91	176.573.426,91
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	5.125.000,00	5.125.000,00
2. Andere Gewinnrücklagen	57.218.380,36	57.218.380,36
	62.343.380,36	62.343.380,36
IV. Bilanzgewinn		
	142.248.996,61	158.592.462,13
	453.680.743,88	470.024.197,40
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	334.796.876,00	342.699.304,20
2. Steuerrückstellungen	0,00	10.376.565,78
3. Sonstige Rückstellungen	76.176.656,23	83.209.677,30
	410.973.536,23	436.285.547,28
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	86.885.430,60	86.885.430,60
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	360.663,11	415.088,88
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.333.503,13	5.406.169,15
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freie und Hansestadt Hamburg	2.750,00	0,00
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	179.867.843,70	97.923.085,45
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	13.353.442,44	9.837.043,99
7. Sonstige Verbindlichkeiten	7.457.323,78	40.821.127,93
–davon aus Steuern EUR 1.967.617,24 (i. Vj. EUR 1.935.151,36)–		
–davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 190.640,38 (i. Vj. EUR 193.238,94)–		
	293.260.956,76	241.087.946,00
D. Rechnungsabgrenzungsposten		
	665.045,06	45,06
E. Passive latente Steuern		
	1.986.309,45	2.031.345,09
	1.160.566.591,38	1.149.429.080,83

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung der A-Sparte für die Zeit
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	01.01.2022 - 31.12.2022		01.01.2021 - 31.12.2021	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		138.516.938,87		143.136.929,48
2. Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		-71.425,77		-315.223,39
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		601.191,43		652.505,87
4. Sonstige betriebliche Erträge		13.710.754,86		8.008.487,63
--davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 57.953,23 (i. Vj. EUR 13.678,13)--				
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	5.472.180,98		5.838.390,60	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.556.395,16	11.028.576,14	7.339.303,42	13.177.694,02
6. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	95.011.318,81		93.775.546,62	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung --davon für Altersversorgung EUR -1.220.282,66 (i. Vj. EUR 671.356,91)--	14.258.584,52	109.269.903,33	16.429.904,73	110.205.451,35
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		3.826.161,91		6.301.531,41
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen --davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 61.416,80 (i. Vj. EUR 59.929,54)--		63.756.639,58		61.571.543,81
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		39.544.306,31		102.779.006,19
10. Erträge aus Beteiligungen --davon aus verbundenen Unternehmen EUR 61.887.318,35 (i. Vj. EUR 40.679.394,49)--		65.495.865,87		45.568.287,74
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge --davon aus verbundenen Unternehmen EUR 6.022.071,28 (i. Vj. EUR 3.870.803,80)--		6.264.397,51		3.872.837,42
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		6.424.202,02		11.248.949,91
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme		4.130.748,04		2.655.913,71
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen --davon an verbundene Unternehmen EUR 379.200,55 (i. Vj. EUR 0,00)-- --davon Aufwendungen aus der Aufzinsung EUR 9.703.986,98 (i. Vj. EUR 24.292.701,91)--		11.693.871,93		26.026.007,60
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag --davon Aufwand (i. Vj. Ertrag) aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 16.934.576,18 (i. Vj. EUR 6.259.936,80)--		15.763.231,92		18.610.341,30
16. Ergebnis nach Steuern		38.168.694,21		53.905.397,83
17. Sonstige Steuern		125.944,23		155.565,26
18. Jahresüberschuss		38.042.749,98		53.749.832,57
19. Gewinnvortrag		158.592.452,13		137.107.716,31
20. Ausschüttung		54.386.203,50		32.265.096,75
21. Bilanzgewinn		142.248.998,61		158.592.452,13

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Bilanz der S-Sparte zum 31. Dezember 2022

Aktiva

	31.12.2022	31.12.2021
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
Finanzanlagen		
Anteile an verbundenen Unternehmen	86.257.986,66	86.257.986,66
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen gegen die HGV Hamburg	12.813.435,87	7.500.000,00
und Beteiligungsmangement mbH, Hamburg		
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	90.845.450,25	64.045.514,39
3. Sonstige Vermögensgegenstände	0,00	937.701,70
II. Guthaben bei Kreditinstituten	782.154,29	789.833,69
	104.441.040,41	73.273.049,78
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.068.902,02	0,00
D. Aktive latente Steuern	979.803,69	1.042.091,52
	192.747.732,78	180.573.127,96

Passiva

	31.12.2022	31.12.2021
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	2.704.500,00	2.704.500,00
II. Kapitalrücklage	506.206,26	506.206,26
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	205.000,00	205.000,00
2. Andere Gewinnrücklagen	1.322.353,86	1.322.353,86
IV. Bilanzgewinn	44.397.417,31	40.956.911,04
	49.135.477,43	45.694.971,16
B. Rückstellungen		
Steuerrückstellungen	1.790.222,33	716.666,77
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	126.413.449,41	99.295.156,17
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	667.195,43	624.674,80
3. Sonstige Verbindlichkeiten	6.035.086,02	6.035.369,38
	133.115.730,86	105.955.200,35
D. Passive latente Steuern	8.706.302,16	8.206.289,68
	192.747.732,78	180.573.127,96

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung der S-Sparte für die Zeit
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	01.01.2022 - 31.12.2022		01.01.2021 - 31.12.2021	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Sonstige betriebliche Erträge		283,36		26.076,11
2. Sonstige betriebliche Aufwendungen		1.234.195,58		1.378.587,30
3. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		2.105.351,88		1.518.617,11
4. Erträge aus Beteiligungen		11.863.551,06		10.261.582,72
--davon aus verbundenen Unternehmen				
EUR 11.863.551,06 (i. Vj. EUR 10.261.582,72)--				
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		742.969,95		334.181,11
--davon aus verbundenen Unternehmen				
EUR 742.969,95 (i. Vj. EUR 334.181,11)--				
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		2.033.225,76		1.589.367,85
--davon an verbundene Unternehmen				
EUR 2.102,83 (i. Vj. EUR 0,00)--				
7. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		2.324.778,64		933.262,16
--davon Aufwand aus der Veränderung				
bilanzierter latenter Steuern				
EUR 562.300,31 (i. Vj. EUR 405.777,87)--				
8. Ergebnis nach Steuern		9.119.956,27		8.239.239,74
9. Jahresüberschuss		9.119.956,27		8.239.239,74
10. Gewinnvortrag		40.956.911,04		38.397.121,30
11. Ausschüttung		5.679.450,00		5.679.450,00
12. Bilanzgewinn		44.397.417,31		40.956.911,04

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS*Prüfungsurteile*

Wir haben den Jahresabschluss der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung

des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ❶ Bewertung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen
- ❷ Ansatz und Bewertung von Pensionsverpflichtungen
- ❸ Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- ❶ Sachverhalt und Problemstellung
- ❷ Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ❸ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

- ❶ **Bewertung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen**
 - ❶ Im Jahresabschluss der Gesellschaft werden unter dem Bilanzposten "Finanzanlagen“ Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen in Höhe von insgesamt € 451,9 Mio (33,4 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Die handelsrechtliche Bewertung von Anteilen an

verbundenen Unternehmen und Beteiligungen richtet sich nach den Anschaffungskosten und dem niedrigeren beizulegenden Wert. Zur Ermittlung des beizulegenden Werts wird – soweit vorhanden – der Marktpreis der jeweiligen Finanzanlage herangezogen. Darüber hinaus werden, sofern Indikationen für eine Wertminderung oder Wertaufholung vorliegen, die beizulegenden Werte der wesentlichen Anteile an verbundenen Unternehmen und wesentlichen Beteiligungen als Barwerte der erwarteten künftigen Zahlungsströme, die sich aus den von den gesetzlichen Vertretern erstellten Planungsrechnungen ergeben, mittels Discounted-Cash-Flow-Modellen ermittelt. Hierbei werden auch Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Einflussfaktoren berücksichtigt. Die Diskontierung erfolgt mittels der individuell ermittelten Kapitalkosten der jeweiligen Finanzanlage. Auf Basis der ermittelten Werte sowie weiterer Dokumentationen ergab sich für das Geschäftsjahr ein Abwertungsbedarf von insgesamt T€ 1.024.

Das Ergebnis dieser Bewertung ist in hohem Maße abhängig davon, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsströme einschätzen, sowie von den jeweils verwendeten Diskontierungszinssätzen und Wachstumsraten. Die Bewertung ist daher mit wesentlichen Unsicherheiten behaftet. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der hohen Komplexität der Bewertung und der wesentlichen Bedeutung für die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen der Gesellschaft zur Bewertung der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen nachvollzogen. Wir haben insbesondere beurteilt, ob die beizulegenden Werte der wesentlichen Anteile an verbundenen Unternehmen und der wesentlichen Beteiligungen sachgerecht mittels Discounted-Cash-Flow-Modellen unter Beachtung der relevanten Bewertungsstandards ermittelt wurden. Dabei haben wir uns unter anderem auf einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen sowie auf umfangreiche Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter zu den wesentlichen Werttreibern gestützt, die den erwarteten Zahlungsströmen zugrunde liegen. Mit der Kenntnis, dass bereits relativ geringe Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes wesentliche Auswirkungen auf die Höhe des auf diese Weise ermittelten Unternehmenswerts haben können, haben wir uns intensiv mit den bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parametern beschäftigt und das Berechnungsschema nachvollzogen. Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und zugrunde gelegten Bewertungsannahmen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen aus unserer Sicht insgesamt geeignet, um die Bewertung der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sachgerecht vorzunehmen.
- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sind im Anhang in der Anlage II enthalten.

② Ansatz und Bewertung von Pensionsverpflichtungen

- ① Im Jahresabschluss der Gesellschaft werden unter dem Bilanzposten „Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“ Pensionsrückstellungen in Höhe von € 334,8 Mio (24,8 % der Bilanzsumme) ausgewiesen, die sich aus dem handelsrechtlichen

Erfüllungsbetrag der unmittelbaren Verpflichtungen aus den Pensionsplänen der Gesellschaft zusammensetzen. Die Bewertung der Verpflichtungen erfolgt nach der Methode der laufenden Einmalprämien (Anwartschaftsbarwertmethode). Dabei sind insbesondere Annahmen über die langfristigen Gehalts- und Rententrends und die durchschnittliche Lebenserwartung zu treffen.

Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung, da der Ansatz und die Bewertung dieses insgesamt betragsmäßig bedeutsamen Postens in einem wesentlichen Maß auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft basieren.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem die eingeholten versicherungsmathematischen Gutachten und die fachliche Qualifikation der externen Gutachter gewürdigt. Ferner haben wir uns unter anderem mit den spezifischen Besonderheiten der versicherungsmathematischen Berechnungen befasst und das Mengengerüst, die versicherungsmathematischen Parameter sowie das den Bewertungen zugrundeliegende Bewertungsverfahren auf Angemessenheit überprüft. Darauf aufbauend haben wir unter anderem die Rückstellungsberechnung sowie die Darstellung in Bilanz und Anhang nachvollzogen.
- Auf Basis unserer Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen begründet und hinreichend dokumentiert sind.
- ③ Die Angaben zu den Pensionsverpflichtungen sind in Abschnitt 2. und 3. des Anhangs (Anlage II) enthalten.

③ Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen

- ① Im Zuge eines Effizienzprogramms zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit hat die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2020 Restrukturierungsmaßnahmen beschlossen und erstmalig aufwandswirksam erfasst. Daher werden im Jahresabschluss der Gesellschaft unter dem Bilanzposten „Sonstige Rückstellungen“ für diese Maßnahmen Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von € 35,5 Mio (2,6 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Im Rahmen dieses Effizienzprogramms sollen die Personalkosten dauerhaft gesenkt werden. Unter anderem soll in diesem Zusammenhang die Anzahl der Mitarbeiter reduziert werden. Die von der Gesellschaft angestrebte sozialverträgliche Umsetzung des Programms erfolgt mittels Altersteilzeitregelungen. Diese Altersteilzeitregelungen mit anteiliger Freistellung noch in der Aktivphase bilden die Grundlage für den angestrebten Stellenabbau der Gesellschaft. Für ungewisse Verbindlichkeiten sind Rückstellungen nach § 249 Abs. 1 S. 1 HGB zu bilden. Hierfür muss insbesondere eine Außenverpflichtung vorliegen, die in der Vergangenheit rechtlich entstanden ist oder wirtschaftlich verursacht wurde, und es muss ernsthaft mit einer Inanspruchnahme gerechnet werden. Aus unserer Sicht war dieser Sachverhalt von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung, da die Bilanzierung von Restrukturierungsrückstellungen in einem hohen Maße auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter beruht und diese einen bedeutsamen Einfluss auf die Bildung bzw. die Höhe gegebenenfalls zu bildender Rückstellungen haben.
- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir das Vorliegen der einzelnen Ansatzkriterien sowie die sachgerechte Bewertung der Restrukturierungsrückstellung beurteilt. Hierzu haben wir uns

entsprechende Nachweise von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft vorlegen lassen und diese gewürdigt. Darüber hinaus haben wir die von der Gesellschaft durchgeführten Bewertungen der einzelnen Rückstellungsbestandteile in Bezug auf deren Eignung, Methodik und Nachvollziehbarkeit der Wertermittlung gewürdigt. Damit einhergehend haben wir uns ein Verständnis über die zugrunde liegenden Ausgangsdaten, Wertparameter und getroffenen Annahmen verschafft, diese kritisch gewürdigt und beurteilt, ob sie innerhalb einer vertretbaren Bandbreite liegen. Darüber hinaus haben wir die Ordnungsmäßigkeit der in die Berechnungen eingehenden Ausgangsdaten in Stichproben untersucht. Hierbei konnten wir uns davon überzeugen, dass dieser Sachverhalt sowie die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen für den Ansatz und die Bewertung der Restrukturierungsrückstellung hinreichend dokumentiert und begründet sind. Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und -annahmen stimmen insgesamt mit unseren Erwartungen überein und liegen auch innerhalb von aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten.

- ③ Die Angaben zu den Restrukturierungsrückstellungen sind in Abschnitt 1. und 2. des Anhangs (Anlage II) unter den sonstigen Rückstellungen enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die in Abschnitt „Erklärung zur Unternehmensführung“ des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- die in verschiedenen Abschnitten des Lageberichts enthaltene nichtfinanzielle Erklärung zur Erfüllung der §§ 289b bis 289e HGB und der §§ 315b bis 315c HGB
- den Abschnitt „Erklärung zur Angemessenheit und Wirksamkeit der Governance-Systeme“ des Lageberichts

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften

entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der

bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Jahresabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei HHLA_JA_2022.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Jahresabschlusses und des Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF- Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach

Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts ermöglichen.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 16. Juni 2022 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 30. September 2022 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2016 als Abschlussprüfer der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

**HINWEIS AUF EINEN SONSTIGEN SACHVERHALT – VERWENDUNG DES
BESTÄTIGUNGSVERMERKS**

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Jahresabschluss und dem geprüften Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Jahresabschluss und Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB“ und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

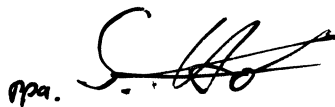
Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Marko Schipper.

Hamburg, den 16. März 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Marko Schipper
Wirtschaftsprüfer



ppa. Sebastian Hoffmann
Wirtschaftsprüfer





20000005316900