

HAUPTVERSAMMLUNG 2009

**REDE VON KLAUS-DIETER PETERS,
VORSTANDSVORSITZENDER DER HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG
AM 4. JUNI 2009 IN HAMBURG**

ES GILT DAS GESPROCHENE WORT

Sehr geehrte Aktionärinnen,
sehr geehrte Aktionäre,
liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,
meine sehr geehrten Damen und Herren,

willkommen zur ordentlichen Hauptversammlung 2009 der Hamburger Hafen und Logistik AG.

Ich möchte Sie im Namen des gesamten Vorstandes ganz herzlich zur zweiten Hauptversammlung unseres Unternehmens hier im Hamburger Congress Centrum begrüßen.

Ich freue mich besonders, dass Sie als Miteigentümer dieses Unternehmens heute erneut so zahlreich erschienen sind, um sich über die Ergebnisse des Geschäftsjahres 2008, die aktuelle wirtschaftliche Situation sowie über unsere Maßnahmen zur Krisenbewältigung und Zukunftsgestaltung zu informieren.

ANMERKUNGEN ZUR TAGESORDNUNG

Darüber hinaus werden Sie wichtige Beschlüsse fassen.

Hier bitten wir Sie unter den Tagesordnungspunkten 2 bis 5 um Ihre Zustimmung zur Verwendung des Bilanzgewinns, um die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats für das vergangene Geschäftsjahr sowie um die Wahl des Abschlussprüfers für das laufende Geschäftsjahr. In diesem Jahr soll der Abschlussprüfer auch erstmalig ergänzend für eine prüferische Durchsicht des Halbjahresabschlusses gewählt werden.

Unter dem Tagesordnungspunkt 6 sollen zwei neue Mitglieder des Aufsichtsrats sowie Ersatzmitglieder gewählt werden.

Unter Punkt 7 der Tagesordnung bitten wir – wie bei nahezu allen maßgeblichen börsennotierten Gesellschaften seit Jahren üblich – um die Erneuerung des Vorratsbeschlusses zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien. Die bestehende Ermächtigung ist in diesem Frühjahr ausgelaufen.

Die Erneuerung der Ermächtigung erhält uns die hiermit verbundenen Handlungsoptionen, zum Beispiel die Verwendung von Aktien der Gesellschaft als Transaktionswährung bei möglichen Akquisitionen.

Unter dem 8. Punkt der Tagesordnung bitten wir Sie um Ihre Zustimmung zu dem noch abzuschließenden Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft und ihrer hundertprozentigen Tochtergesellschaft HHLA Logistics GmbH.

Dieser Ergebnisabführungsvertrag würde der Begründung einer körperschafts- und gewerbesteuerlichen Organschaft zwischen der HHLA und der HHLA Logistics dienen. Dies bietet sich zum jetzigen Zeitpunkt erstmals an, da bis Mitte des letzten Jahres mit der Rhenus AG ein weiterer Gesellschafter maßgeblich beteiligt war. Die Begründung einer Organschaft kann zu einer Steuerersparnis bei der HHLA führen.

Die HHLA Logistics verpflichtet sich in dem Vertragsentwurf, ihren gesamten Gewinn an die HHLA abzuführen. Abgeführte Gewinne würden der A-Sparte der HHLA zugute kommen. Dem steht die Verpflichtung der HHLA gegenüber, jeden während der Vertragsdauer entstehenden Jahresfehlbetrag der HHLA Logistics auszugleichen. Auch hiervon wäre die A-Sparte betroffen.

Der Vertrag und die damit einhergehende Pflicht der HHLA zum Verlustausgleich kann erstmals zum 31. Dezember 2013 ordentlich gekündigt werden. Bei Vorliegen eines wichtigen Grundes kann der Vertrag auch außerordentlich ohne Einhaltung einer Frist gekündigt werden.

Als wichtiger Grund gilt insbesondere die Veräußerung von Anteilen an der HHLA Logistics durch die HHLA. Der Vertrag enthält ansonsten die üblichen Bestimmungen eines Ergebnisabführungsvertrages, der zur Begründung einer steuerlichen Organschaft in einem Konzern abgeschlossen wird. Die HHLA Logistics ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der HHLA. Daher ist weder ein angemessener Ausgleich noch eine Abfindung an außenstehende Gesellschafter zu gewähren.

Sofern Sie heute Ihre Zustimmung zum Abschluss des Ergebnisabführungsvertrags erteilen, wird der Vorstand unter Abwägung sämtlicher Vor- und Nachteile für die HHLA entscheiden, ob der Abschluss des Ergebnisabführungsvertrags erfolgen wird. Weitere Erläuterungen zu diesem Ergebnisabführungsvertrag wurden auf die Website des Unternehmens gestellt, auf Wunsch zugesandt und liegen heute hier auch vor der Bühne aus.

Im Rahmen von Tagesordnungspunkt 9 schließlich geht es um Änderung der Satzung der Gesellschaft. Damit wollen wir der sich im Rahmen des Gesetzes zur Umsetzung der Aktionärsrechterichtlinie abzeichnenden Änderung der Regelung zur Erteilung von Stimmrechtsvollmachten im Aktiengesetz Rechnung tragen, die voraussichtlich eine Erleichterung für die Aktionäre mit sich bringt.

Weitere Einzelheiten zu den Beschlussvorschlägen finden Sie in der Ihnen vorliegenden Einladung zur Hauptversammlung. So viel in aller Kürze zur Tagesordnung der heutigen Versammlung.

In der Reihe der HHLA Vorstände entdecken Sie zwei neue Gesichter. Altersbedingt ausgeschieden sind die Herren Gerd Drossel und Rolf Fritsch, denen ich an dieser Stelle für ihr langjähriges und erfolgreiches Arbeiten noch einmal meinen Dank aussprechen möchte.

Mit Herrn Heinz Brandt als neuem Personalvorstand und Herrn Dr. Sebastian Jürgens, im Vorstand für die Segmente Intermodal und Logistik zuständig, haben wir zwei ausgezeichnete und erfahrene Experten gewinnen können, die auf der Arbeit ihrer Vorgänger aufbauen können und darüber hinaus neue Akzente setzen werden.

Wir haben unser Team für die aktuellen und künftigen Herausforderungen ausgezeichnet ergänzt.

NEUE HERAUSFORDERUNGEN DURCH DIE WIRTSCHAFTSKRISE

Dies ist auch wichtig im Hinblick auf die aktuelle Wirtschaftskrise.

Das Ausmaß dieser Herausforderungen stellt, wie Sie wissen, alles in den Schatten, was die Logistikbranche in vielen Jahrzehnten erlebt hat. Wir haben es mit dem heftigsten Einbruch der weltwirtschaftlichen Aktivitäten seit dem zweiten Weltkrieg zu tun.

Nach einer leichten Eintrübung der Weltkonjunktur bereits in der ersten Hälfte des Jahres 2008 kam es gegen Ende des vergangenen Jahres zu einem regelrechten Absturz der weltweiten Handels- und Transporttätigkeit. Dieser Absturz hat sich, verschärft durch eine Strukturkrise der internationalen Seeschifffahrt mit großen Überkapazitäten vor allem bei Containerschiffen, bis zum heutigen Tag mit Rückgängen in einzelnen Verkehrsrelationen von bis zu 50 Prozent fortgesetzt.

Fragten vor 12 Monaten die meisten Experten noch, ob und wie die Logistikbranche das Tempo des Mengenwachstums bewältigen wolle, so ist heute mit über 500 Schiffen ein nennenswerter Teil der weltweiten Containerflotte stillgelegt, sind Schiffsbestellungen storniert und Ausbauprojekte gestoppt.

Erstmals in der Geschichte des Containers dürfte das weltweite Containeraufkommen im Jahr 2009 zurückgehen.

Meine Damen und Herren, dieser weltwirtschaftlichen Entwicklung hat sich die HHLA natürlich nicht entziehen können. Auf dem Chart hinter mir sehen Sie die Fieberkurve der Krise am Beispiel der Mengenentwicklung unseres Containerumschlags und unserer Containertransporte in den letzten fünf Quartalen jeweils im Vorjahresvergleich.

→ CHART MNGENENTWICKLUNG QUARTALE 1/08 BIS 1/09

Schienen die Weichen im ersten Halbjahr 2008 noch auf solides Wachstum bei allenfalls nachlassender Dynamik gestellt, so ging unser Containerumschlag bereits im vierten Quartal 2008 um knapp 10 Prozent zurück.

Im ersten Quartal 2009 hat sich dieser Negativtrend deutlich beschleunigt. Unsere Container Terminals in Hamburg und Odessa liegen mit knapp 1,3 Millionen um fast ein Drittel unter dem Vorjahresergebnis von über 1,8 Millionen Standardcontainern beziehungsweise „TEU“. TEU steht hier für die weltweite Messeinheit im Containergeschäft, den 20-Fuß-Container, englisch Twenty Foot Equivalent Unit.

Der Kurvenverlauf bei unseren Containertransporten ins europäische Hinterland zeigt ein ähnliches Bild, bei einer allerdings nicht ganz so dramatischen Mengenentwicklung.

Meine Damen und Herren, ich habe diese kurze Beschreibung des bisherigen Krisenverlaufs ganz bewusst dem Bericht über die Ergebnisse des Geschäftsjahres 2008 voran gestellt, um Ihnen die Dimension der aktuellen Herausforderung vor Augen zu führen.

Wir befinden uns in einer auf den ersten Blick paradoxen Situation: Auf eine der stabilsten Boomphasen unseres Unternehmens, die sich auch in den ausgezeichneten Ergebnissen des Geschäftsjahres 2008 widerspiegelt, folgte innerhalb kürzester Zeit der stärkste Rückgang unserer Geschäftstätigkeit seit Jahrzehnten.

Gleichzeitig sind sich alle Experten darüber einig, dass der langfristige Globalisierungstrend ungebrochen ist und wir in Zukunft weiter mit deutlichen Mengensteigerungen rechnen können, auf die es sich vorzubereiten gilt.

In einer solchen Situation ist es erforderlich, konsequent und schnell zu handeln und gleichzeitig mit kühlem Kopf weiter Kurs auf die langfristigen Unternehmensziele zu halten.

Für die HHLA bedeutet dies: Wir stellen uns mit einem umfassenden Maßnahmenprogramm den aktuellen Herausforderungen, behalten dabei aber unsere mittel- und langfristigen Wachstumschancen im Blick.

Der profitable Wachstumskurs der vergangenen Jahre und das ausgezeichnete Ergebnis des Geschäftsjahres 2008 bilden für diese doppelte Herausforderung eine solide Ausgangsbasis.

BERICHT ZUM GESCHÄFTSJAHR 2008

Damit komme ich zum ersten Schwerpunkt meines Berichts, den Ergebnissen des vergangenen Jahres.

→ CHART HIGHLIGHTS ZUM GESCHÄFTSJAHR 2008

Meine Damen und Herren, trotz der aufziehenden Krise und des bereits deutlich schwierigeren letzten Quartals war das Jahr 2008 erneut ein Rekordjahr.

Der HHLA Konzern hat seine anspruchsvollen Ziele erreicht und neue Bestmarken bei Umsatz und Ergebnis erzielt. Wir haben unsere Bilanzstruktur weiter verbessert und fast 260 Millionen Euro in die Modernisierung und den Ausbau unserer Anlagen investiert.

Wie die Kennzahlen eindrucksvoll bestätigen, hat die HHLA ihr profitables organisches Wachstum konsequent fortgesetzt. Dies versetzt uns auch in die Lage, im Rahmen unserer am Ergebnis orientierten Dividendenpolitik eine Anhebung der Dividende für die an der Börse gehandelten Aktien des Teilkonzerns Hafenlogistik vorzuschlagen, auf den 98 Prozent des HHLA Umsatzes entfallen.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, für diese sogenannten A-Aktien für das Geschäftsjahr 2008 eine Dividende in Höhe von 1,00 Euro je dividendenberechtigter Aktie aus dem ausschüttungsfähigen Jahresüberschuss zu zahlen, das sind 70 Millionen Euro.

Dies entspricht einem Anstieg von 17,6 Prozent gegenüber dem Vorjahresbetrag von 0,85 Euro. Je dividendenberechtigter Aktie des nicht an der Börse gelisteten Teilkonzerns Immobilien soll unverändert 1 Euro ausgeschüttet werden, insgesamt sind das 2,7 Millionen Euro.

→ CHART KENNZAHLEN 2008

Meine Damen und Herren, ich möchte jetzt mit Ihnen gemeinsam einen kurzen Blick auf ausgewählte Konzern-Kennzahlen des Jahres 2008 werfen. Als allgemeine Indikatoren für die Entwicklung unseres operativen Geschäfts sehen Sie die Zahlen für die Entwicklung des Containerumschlags und der transportierten Menge. Den Verlauf auf Quartalsbasis habe ich Ihnen zu Beginn schon gezeigt.

Auf das gesamte Jahr 2008 bezogen betrug das Mengenwachstum auf unseren Container Terminals in Hamburg und Odessa noch 1,2 Prozent. Mit einem Plus von 11,5 Prozent beim Containertransport wurde in unserem Hinterlandnetzwerk sogar eine zweistellige Wachstumsrate erreicht. Wie bereits in den Vorjahren ist es der HHLA auch im Geschäftsjahr 2008 gelungen, bei Umsatz und Ergebnis deutlich oberhalb der Mengendynamik zuzulegen. Gleichzeitig gelang eine deutliche Stärkung der Eigenkapitalquote um rund 4 Prozentpunkte auf jetzt 42,3 Prozent.

Dies ist umso bemerkenswerter, als sich das wirtschaftliche Umfeld im Jahresverlauf immer stärker eingetrübt hat. Dieser Erfolg geht auf eine ganze Reihe von Ursachen zurück.

Die Modernisierungsinvestitionen der letzten Jahre in Verbindung mit unserem integrierten Geschäftsmodell ermöglichen eine stetige Optimierung von Abläufen und Prozessen, womit sich zwangsläufig unsere Effizienz und Produktivität verbessert. Gleichzeitig stiegen aber auch Tiefe und Umfang unserer Dienstleistungen, wodurch die Erlöse pro Mengeneinheit weiter gesteigert werden konnten.

Die hohe Motivation und Leistungsbereitschaft unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat ganz entscheidend dazu beigetragen, das Geschäftsjahr 2008 so erfolgreich zu bestehen. Ihre überdurchschnittliche Leistungsbereitschaft und Flexibilität sind eine unverzichtbare Voraussetzung, um den immer anspruchsvolleren Aufgaben in modernen Transport- und Logistikketten gerecht zu werden.

Wenn die HHLA heute führend in der Terminaltechnologie und der Automatisierung von Abläufen auf den Container Terminals ist, sind Erfahrung und das Beurteilungsvermögen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die zentralen Erfolgsfaktoren. EDV-Systeme steuern nicht selbsttätig hochkomplexe

Anlagen, sie sind anspruchsvolle Werkzeuge, die ihren Zweck nur dann erfüllen, wenn sie richtig eingesetzt werden.

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, ich möchte mich auch an dieser Stelle ganz ausdrücklich für ihren Einsatz im vergangenen Jahr bedanken, ohne den unser gemeinsamer Erfolg nicht vorstellbar wäre. Und ich freue mich auch, dass Sie sich im Rahmen unseres Mitarbeiterbeteiligungsprogramms im Geschäftsjahr 2008 wieder so zahlreich für den Kauf von HHLA Aktien entschieden haben. Im schwierigen Börsenumfeld Ende des vergangenen Jahres war die Annahmquote mit 55 Prozent beachtlich.

Zur Realisierung dieses Programms hat der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter teilweiser Ausnutzung des Genehmigten Kapitals I insgesamt 54.826 Aktien des Teilkonzerns Hafenlogistik mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von einem Euro je Aktie ausgegeben.

Hierdurch hat sich das Grundkapital entsprechend erhöht. Die Gesamtanzahl der Aktien stieg somit auf 72.679.826. Die Kapitalerhöhung erfolgte auf der Grundlage der Ermächtigung in Paragraf 3 der Satzung unter Ausschluss des Bezugsrechts der übrigen Aktionäre, um die neuen Aktien Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Gesellschaft und ihrer Tochterunternehmen zum Erwerb anzubieten.

Die Mitarbeiter konnten die neuen Aktien zu Vorzugskonditionen erwerben. Die Platzierung wurde im Dezember 2008 erfolgreich abgeschlossen.

Mit diesem Programm wollen wir Ihren hohen Einsatz honorieren und Sie zugleich an der langfristigen Geschäftsentwicklung unseres Unternehmens beteiligen. Nähere Informationen hierzu sind dem Konzernanhang im Geschäftsbericht unter den Ziffern 10 und 33 zu entnehmen.

Bevor ich jetzt auf die Entwicklung in den einzelnen Segmenten der HHLA eingehe, möchte ich Ihnen kurz das Geschäftsmodell der HHLA in Erinnerung rufen, weil Sie dann besser verstehen können, wie die Aktivitäten der einzelnen Segmente sich gegenseitig ergänzen und befruchten.

DAS HHLA GESCHÄFTSMODELL IM ÜBERBLICK

→ CHART GESCHÄFTSMODELL

Eine ganz besondere Stärke unseres Unternehmens, meine Damen und Herren, ist die vertikale Integration unserer Dienstleistungen entlang der Transportkette zwischen der Kaikante im Überseehafen sowie Ziel und Quelle der Warenströme im europäischen Hinterland.

Neben dem physischen Umschlag und dem Transport geht es dabei auch um die warenbegleitenden Informationsketten sowie um eine Vielzahl ergänzender logistischer Dienstleistungen, zum Beispiel die Zollabwicklung, die Lagerung oder auch die Kommissionierung.

Globale Warenströme von und nach Übersee verknüpfen wir vor allem mit der Ostseeregion, sowie unserem Hinterland in Mittel- und Osteuropa.

Dazu zählen natürlich auch Deutschland und die aufkommensstarke Metropolregion Hamburg, auf die allein rund ein Viertel aller Containerverkehre des Hamburger Hafens entfällt.

Unsere Containerterminals, unsere logistischen Dienstleistungen sowie schließlich unsere Transportsysteme auf der Straße, der Schiene und dem Seeweg in die Ostsee bilden dabei ein ebenso umfassendes wie leistungsfähiges Netzwerk.

Die Integration unserer einzelnen Segmente, zum Beispiel über Datenverarbeitungssysteme, erlaubt eine ständige Optimierung der Abläufe, vor allem aber der Schnittstellen, auf deren Qualität es in ganz besonderer Weise ankommt.

Um dies an einem Beispiel transparent zu machen: Die drei großen Hamburger Container Terminals der HHLA in Altenwerder, am Burchardkai und am Tollerort verfügen inzwischen über hochmoderne Containerbahnhöfe mit mehr als 700 Meter langen Gleisanlagen.

Damit ist die HHLA in der Lage, komplette Containerzüge mit bis zu 90 Containern direkt auf ihren Terminals zusammenzustellen. Dies wiederum ist die Voraussetzung für den Aufbau von Shuttlezug-Systemen (zielreine Containerzüge), wie sie z.B. die HHLA Bahntochter Metrans bereits erfolgreich unter anderem zwischen Hamburg und Prag einsetzt.

→ CHART HHLA INTERMODAL NETZWERK

Auf der nächsten Grafik sehen Sie das natürliche Hinterland des Hamburger Hafens, in dem heute, je nach Definition, über 400 Millionen Menschen leben und arbeiten. Diesen großen Wirtschaftsraum, meine Damen und Herren, erschließen unsere Transportsysteme:

Blau eingezeichnet ist unsere Lkw-Gesellschaft CTD, die vor allem die Metropolregion Hamburg bedient, zudem mit Niederlassungen in Bremen und in Berlin sowie einem erfolgreichen Engagement auch im Fernverkehr. Der gelbe Pfeil steht für die Zubringerverkehre in die Ostseeregion.

Der hellblaue Pfeil kennzeichnet die Bahngesellschaft Polzug, welche über den Schlüsselmarkt Polen hinaus bis nach Zentralasien fährt und seit jüngstem sogar die erste Containerblockzugverbindung im Kaukasus eingerichtet hat.

Orange markiert sehen Sie die Volkswirtschaften, welche unsere Bahntochter Metrans mit den deutschen Seehäfen verbindet. Allein rund 100 Züge fahren wöchentlich zwischen Hamburg und Prag überwiegend mit HHLA-eigenen Waggons.

Der deutschsprachige Raum, hier in Olivgrün, wird vom Marktführer Transfracht erschlossen, der über ein flächendeckendes Netzwerk in Kooperation mit 20 Binnenterminals und mehr als 300 Containerzügen pro Woche Deutschland, Österreich und die Schweiz erschließt.

Meine Damen und Herren, die HHLA ist weit mehr als einer der modernsten Umschlagbetriebe der maritimen Logistik in Europa.

Wir organisieren logistische Ketten, bei denen Umschlag und Transport optimal aufeinander abgestimmt werden. Damit gehören wir auch zur jenen Unternehmen, denen die Verbesserung der Informationsströme beim Gütertransport besonders am Herzen liegt.

Die integrierten Steuerungssysteme unserer Containerterminals belohnen jene Kunden, die uns schneller und präziser mit ihren Daten beliefern, durch eine bessere und schnellere Abfertigung. Gleiches gilt natürlich auch für unsere Transportgesellschaften.

Um diese Position zu behaupten und auszubauen, realisiert die HHLA ein umfangreiches Modernisierungs- und Ausbauprogramm.

→ CHART INVESTITIONEN FÜR DIE LOGISTIKKETTE

Zwar hat die HHLA im Verlauf des Geschäftsjahres 2008 als Reaktion auf die sich abzeichnende Wirtschaftskrise ihr ursprünglich geplantes Investitionsvolumen von über 300 Millionen Euro bereits deutlich reduziert.

Mit 259 Millionen wurde allerdings noch immer ein Drittel mehr investiert als im Jahr 2007. 62 Prozent der Investitionen entfielen dabei auf das Segment Container, 22 Prozent auf das Segment Intermodal und 8 Prozent des Betrages haben wir in der Logistik investiert.

Die Investitionen konnten vollständig durch den Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit finanziert werden.

Das Schaubild verweist auf einige unserer Investitionsschwerpunkte im Teilkonzern Hafenlogistik.

Investiert haben wir im Segment Container auf allen unseren Anlagen. Hervorzuheben sind hier:

- Die Beschaffung von fünf Hightech-Containerbrücken für den Burchardkai, mit denen künftig erstmals in Europa zwei der großen 40-Fuß-Container gleichzeitig umgeschlagen werden können.
- Dem Aus- und Neubau von Lagerblöcken sowie der Erweiterung von Containerstellplätzen.
- Und als moderne Schnittstelle für unsere Intermodalsysteme haben wir 2008 den neuen Containerbahnhof auf unserem Terminal Tollerort in Betrieb genommen.

Die Weiterentwicklung unserer integrierten Datenverarbeitungssysteme spielte dabei überall eine zentrale Rolle.

Schwerpunkte im Segment Intermodal waren vor allem Investitionen in Binnenterminals:

- So in die Modernisierung des Polzug-Terminals in Wroclaw (Breslau), über den die dortigen Produktionsstätten der Unterhaltungselektronik und der Automobilindustrie beliefert werden.
- Die Bahntochter Metrans hat ihren überaus erfolgreichen Terminal Dunajska Streda weiter ausgebaut und ihren Waggonpark auf inzwischen über 1.000 eigene Einheiten aufgestockt.
- Die Bahngesellschaft Transfracht hat sich an dem Ende 2008 eröffneten neuen Terminal für Kombinierten Verkehr in Bamberg mit 25,1 Prozent beteiligt.

- Unsere Lkw-Gesellschaft CTD hat in Berlin ihren inzwischen dritten Standort eröffnet.

Im Segment Logistik stand die Fortsetzung der Modernisierung unseres Multifunktionsterminals O'Swaldkai im Mittelpunkt. Der Neubau einer hochmodernen, vollautomatischen Klimahalle, welche für ein Volumen 8.000 Paletten ausgelegt ist, ist weitgehend abgeschlossen. Sie wird im Sommer 2009 in Betrieb gehen.

ENTWICKLUNG IN DEN SEGMENTEN

Meine Damen und Herren, ich komme jetzt zur Geschäftsentwicklung in den einzelnen Segmenten.

→ CHART SEGMENT CONTAINER

Trotz der im Jahresverlauf stark nachlassenden Mengendynamik erreichte das Segment Container im vergangenen Jahr ein zweistelliges Umsatzwachstum von 14,4 Prozent. Damit steht es für 60 Prozent des Konzernumsatzes. Das Betriebsergebnis (EBIT) verbesserte sich sogar um 22,6 Prozent auf jetzt 304 Millionen Euro.

Wie eingangs schon im Bezug auf das Konzernergebnis angeführt, hat eine Vielzahl von Faktoren zu dieser ausgezeichneten Entwicklung beigetragen. So gelang es, neben Verbesserungen der Erlösqualität vor allem durch eine Ausweitung von Lageraktivitäten und einen überproportional steigenden Bahnanteil (zulasten von Lkw und den Zubringerschiffen in die Ostsee) die durchschnittliche Dienstleistungstiefe je Container und damit auch die Erlöse je Container deutlich zu steigern.

Hinzu kamen Skaleneffekte, vor allem im hoch automatisierten Container Terminal Altenwerder.

→ CHART SEGMENT INTERMODAL

Sehr erfolgreich verlief das Geschäftsjahr 2008 im Container-Hinterlandverkehr der HHLA, der mit Steigerungen von Umsatz, Ergebnis und Transportvolumen trotz eines zunehmend schwierigen Marktumfeldes neue Rekordwerte erzielt hat.

Auf Schiene und Straße bewegten die Intermodalgesellschaften über 1,8 Millionen Standardcontainer, 11,5 % mehr als im Jahr zuvor. Allerdings machte sich im Jahresverlauf die Wirtschaftskrise immer stärker bemerkbar und bremste schließlich die Ergebnisdynamik.

Wurden in den Vorjahren Umsatz- und Ergebniszuwächse oberhalb der Mengenentwicklung erzielt, so lag die Wachstumsrate diesmal im Bereich des Transportvolumens, beim Betriebsergebnis (EBIT) sogar deutlich darunter. Bei einem Umsatzwachstum von 11,4 Prozent wurde ein Jahresumsatz von 370 Millionen Euro erzielt – das sind 28 Prozent des Konzernumsatzes. Das Betriebsergebnis lag mit 39 Millionen Euro um über 5 Prozent oberhalb des Vorjahreswertes.

→ CHART SEGMENT LOGISTIK

In einem von den Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise sehr unterschiedlich beeinflussten Umfeld hat sich das operative Geschäft der Gesellschaften des Segments differenziert entwickelt.

Erfolgreich wuchsen vor allem die Fahrzeuglogistik – sie sehen hier ein Plus von über 50 Prozent – und die Beratungsaktivitäten der HPC-Gruppe. Die Fruchtlogistik erreichte mit über einer Mio. Tonnen fast das Rekordniveau des Vorjahres.

Ebenfalls im Bereich der Mengenrekorde des Vorjahres blieb der Massengutumschlag, der um 5,5 Prozent auf 14,4 Millionen Tonnen zurückging. Insgesamt konnte der Umsatz um rund 7 Prozent auf 127 Millionen Euro gesteigert werden, das sind 9 Prozent des Konzernumsatzes.

Neu strukturiert wurde im vergangenen Jahr die Lager- und Kontraktlogistik: Rückwirkend zum 1. Januar 2008 übernahm die HHLA vom bisherigen Mitgesellschafter Rhenus dessen Anteile an der „HHLA Rhenus Logistics“ sowie an der „HHLA Rhenus Logistics Altenwerder“.

Mit diesem Kauf wurden die Lager-, Transport- und Kontraktlogistik-Aktivitäten von HHLA und Rhenus am Standort Hamburg klar geordnet. Die HHLA führt die Logistikgeschäfte der beiden Gesellschaften an den Standorten Überseezentrum und Altenwerder weiter, die jetzt als „HHLA Logistics“ und „HHLA Logistics Altenwerder“ firmieren.

Die im Zusammenhang mit dieser Neuordnung verbundene Anpassung des Firmenwertes der HHLA Logistics Altenwerder GmbH in Form einer Sonderabschreibung führte zu einem Rückgang des Segment-Gewinns um 18 Prozent auf 10 Millionen Euro.

→ CHART SEGMENT IMMOBILIEN

Weiter auf Erfolgskurs sind die HHLA Immobilien in der historischen Speicherstadt und am Hamburger Fischmarkt. Die Strategie des behutsamen Strukturwandels und der nachhaltigen Bestandsentwicklung zahlt sich aus. So gelang bei einer Umsatzsteigerung von knapp 6 Prozent auf 33 Millionen Euro ein regelrechter Gewinnsprung um 32 Prozent auf 14 Millionen Euro.

Damit ist das Segment gemessen an der Umsatzrendite sogar das profitabelste im HHLA Konzern. Zu dieser Entwicklung haben auch viele der neu vermarkteten Objekte in der Speicherstadt beigetragen, wie etwa der Mode- und Designspeicher „R3“ oder die neue Markthalle.

Die erfolgreiche Quartiersentwicklung der HHLA wurde 2008 erneut mit Auszeichnungen gewürdigt. So setzten Experten des Automobilclubs ADAC das öffentliche Parkhaus in der Speicherstadt mit dem Prädikat „sehr empfehlenswert“ an die Spitze ihres Tests von 25 Hamburger Parkhäusern.

Die Hamburger „Patriotische Gesellschaft von 1765“ verlieh ihren renommierten, nur alle drei Jahre vergebenen Preis für Denkmalpflege für die aufwändige Restaurierung des Speicherblocks P, der seit dem Jahr 2006 die Zentrale der Hamburg Port Authority beherbergt.

Soviel zu den Details unserer Geschäftsentwicklung.

HHLA AKTIENKURS

Meine Damen und Herren, vor fast genau einem Jahr habe ich Ihnen an dieser Stelle gesagt, dass wir als Börsenneuling in der Pflicht stehen, uns Ihr Vertrauen zu verdienen und dass wir daran hart arbeiten werden.

→ CHART PROGNOSE UND ZIELERREICHUNG

Wir haben dies mit unserer Geschäftsentwicklung im vergangenen Jahr unter Beweis gestellt. Eine umfassende, konsistente und transparente Kommunikation ist eine weitere Voraussetzung für die Vertrauensbildung. Hier konnten wir im Verlauf des letzten Jahres unsere Prognosen für Umsatz und Ergebnis trotz des sich deutlich eintrübenden Umfelds in vollem Umfang erfüllen.

Mit einer aktiven Finanzkommunikation, die dazu beigetragen hat, dass die HHLA mittlerweile von 20 Bankhäusern und Research-Instituten gecovert also kommentiert und begleitet wird, sowie einer Vielzahl von Roadshows, Konferenzbesuchen und Einzelgesprächen auch in schwierigen Zeiten, bemühen wir uns, dem Anspruch an eine umfassende und transparente Kommunikation gerecht zu werden.

Externe Anerkennungen wie ein dritter Preis beim Wettbewerb für den besten Geschäftsbericht eines Börsenneulings oder auf Anhieb der 19. Platz beim Ranking der IR-Qualität der 50 MDAX-Unternehmen, sind eine Bestätigung, dass wir hier auf dem richtigen Weg sind und Ansporn für weitere Verbesserungen.

→ CHART KURSVERLAUF DER HHLA AKTIE

Sie sehen auf dem Chart den Kursverlauf der HHLA Aktie seit ihrem Börsenstart am 2. November 2007, indexiert auf ihren Ausgabekurs von 53 Euro. Hier sind vor allem zwei allgemeine Trends der Kursentwicklung abzulesen:

1. Grundsätzlich folgt der Kursverlauf der allgemeinen Börsenentwicklung der Indizes DAX und MDAX.
2. Bevor die Finanzkrise deutlich auf die reale Wirtschaft übergriff, also bis Herbst 2008, konnte sich der HHLA Kurs zumeist oberhalb der MDAX-Entwicklung behaupten. Als die Weltwirtschaftskrise und die Schifffahrtskrise sichtbar wurden, hat sich die HHLA Aktie schlechter entwickelt, um mit dem Aufkeimen erster Hoffnungen auf ein Ende der Krise an den Aktienmärkten wieder überproportional zuzulegen.

Meine Damen und Herren, ich kann verstehen, dass viele von Ihnen mit dieser Kursentwicklung, so verständlich sie angesichts der üblichen Marktmechanismen der Börsen sein mag, nicht zufrieden sind. Und Sie werden sich fragen, was das Management der HHLA für eine bessere Kursentwicklung tun kann.

Diese Frage habe ich hier bereits vor einem Jahr gestellt und damals folgende Antwort gegeben. Ich zitiere:

„Aus der Sicht des HHLA Vorstands gibt es hier nur ein einziges Rezept, das auf Dauer Wirkung zeigt:

Wir werden erfolgreich wirtschaften und dabei transparent, ehrlich und zuverlässig über unsere Geschäftsentwicklung und unser Geschäftsmodell informieren. Ankündigungs-PR zur kurzfristigen Beeinflussung des Börsenkurses dürfen Sie von uns nicht erwarten, sie schadet auch weit mehr, als sie nutzt. Das Geschäftsmodell der HHLA ist daher langfristig und nachhaltig angelegt. Eine erfolgreiche Fortsetzung unseres konsequenten Wachstumskurses wird sich – davon bin ich überzeugt – auch in einer entsprechenden Kursentwicklung niederschlagen.“

Soviel nochmals zur Grundüberzeugung des Vorstands. Diese Antwort ist auch heute noch gültig, muss allerdings ergänzt werden um den Hinweis auf eine aktive Krisenbewältigung. Und nicht zuletzt deshalb möchte ich jetzt auf diese Krisenbewältigung als zweiten Schwerpunkt meines Berichts eingehen.

MASSNAHMENPROGRAMM ZUR AKTIVEN KRISENBEWÄLTIGUNG

Meine Damen und Herren, ich bin ganz zu Anfang bereits kurz auf die dramatische Änderung unserer wirtschaftlichen Rahmenbedingungen eingegangen. Und ich will einräumen, dass auch uns Tempo und Ausmaß des Einbruchs des Welthandels überrascht haben. Es liegt in der Natur unseres Geschäfts, dass wir bei einer Krise, die sich in den globalen Transportketten besonders bemerkbar macht, auch besonders betroffen sind.

Umgekehrt werden wir auch zu denjenigen gehören, die bei einem erneuten Anziehen der Weltkonjunktur in der ersten Reihe profitieren. Dennoch haben wir bereits sehr früh seit Mitte des vergangenen Jahres aktiv gegengesteuert:

Zunächst mit einer Überprüfung und Streckung unserer Investitionsprogramme, vor allem, was den Kapazitätsausbau betrifft, dann mit der Vorbereitung und Umsetzung eines umfassenden Kostensenkungsprogrammes und schließlich mit der Vorbereitung unseres Projektes „Zukunftssicherung“, in dessen Rahmen wir mit dem Fokus auf „Beschäftigungssicherung“ Kurzarbeit und Qualifizierungsmaßnahmen miteinander kombinieren. Dieses Projekt werden wir ab Juli 2009 umsetzen.

Ich möchte auf die Eckpfeiler unseres Maßnahmenprogramms kurz eingehen.

→ CHART ANPASSUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Zunächst zur Anpassung unseres Investitionsprogramms: Hier hilft uns die Struktur unseres Ausbauprogramms.

Die Verdopplung der Kapazität unserer Hamburger Container Terminals beispielsweise, die wir ursprünglich gegenüber den 6 Millionen Standardcontainern im Jahr 2006 bis zum Jahr 2012 auf 12 Millionen Standardcontainer erhöhen wollten, realisieren wir nicht auf der grünen Wiese sondern

schrittweise in einzelnen Modulen auf unseren vorhandenen Anlagen. Dies gibt uns eine erhöhte Flexibilität, auf Nachfrageschwankungen differenziert zu reagieren.

Unsere Investitionen zur Sicherung der langfristigen Wachstumsperspektiven werden fortgeführt. Das bedeutet beispielsweise Flächensicherung für die Erweiterung von Containerstellflächen oder die Vorbereitung für den Ausbau von Liegeplätzen für zunehmende Schiffsgrößen.

Ebenfalls fortführen werden wir Investitionen zur Effizienz- und Produktivitätssteigerung. Auch in der Krise legt die technologische Entwicklung der Logistikbranche keine Pause ein. Die Schiffsgrößen wachsen weiter – und darauf stellt sich die HHLA mit Investitionen in Hardware und Informationstechnologie weiter ein.

Strecken und verschieben werden wir dagegen Investitionen zur weiteren Kapazitätssteigerung. Weitere Lagerblöcke am Burchardkai werden wir beispielsweise erst dann realisieren, wenn die Nachfrage dies erfordert. Von den ursprünglich für 2009 bis 2012 geplanten Investitionsmitteln für unser Ausbauprogramm im Segment Container in Höhe von 1,2 Milliarden Euro können so bis zu 50 Prozent, also 600 Millionen Euro, in den Zeitraum nach 2012 verschoben und danach bedarfsgerecht reaktiviert werden.

→ CHART KOSTENMANAGEMENT

Die Grafik bildet die Aufwandspositionen im HHLA Konzern ab. Ich will kurz auf die wichtigsten Punkte eingehen:

Eine der am schnellsten wirksamsten Maßnahmen zur Kostensenkung war die Reduzierung des Einsatzes von Mitarbeitern des Gesamthafenbetriebes GHB und anderen externen Dienstleistern, die unter dem Oberbegriff „Materialaufwand“ gebucht werden.

Mit großem Verständnis und eigener aktiver Beteiligung, zum Beispiel durch flexible Handhabung von Freizeit und Urlaubstagen, haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HHLA die ersten Maßnahmen zur Senkung des Personalaufwandes begleitet. Dabei ging es zunächst vor allem um den Abbau von Mehrarbeit sowie die Nutzung von Arbeitszeitkonten.

Kosten entlastend wirken darüber hinaus der Rückgang der Energiekosten sowie die Verschiebungen beim Anlagenzulauf durch die Anpassung des Investitionsprogramms.

→ CHART PROJEKT „ZUKUNFTSSICHERUNG“

Die generell hohe Flexibilität des Arbeitseinsatzes im Hafen, bedingt durch die hohen Schwankungen im Arbeitsanfall durch die jeweiligen Schiffsanläufe, hat in einem ersten Schritt eine deutliche Absenkung der Arbeitskosten ermöglicht, die ich Ihnen eben bereits geschildert habe.

Diese Maßnahmen reichen angesichts des Ausmaßes der aktuellen Krise nicht aus. Die HHLA hat deshalb das Projekt „Zukunftssicherung“ beschlossen, welches drei auf den ersten Blick sehr unterschiedliche Zielsetzungen miteinander verbindet:

1. Beschäftigungssicherung aus sozialer Verantwortung heraus.

2. Den Erhalt und die Weiterentwicklung eine der größten Stärken der HHLA, ihrer hoch motivierten und gut qualifizierten Belegschaft.

3. Senkung der aktuellen Arbeitskosten.

Eckpfeiler dieses Konzeptes sind:

- Die Zusage des Vorstandes, im Jahr 2009 keine betriebsbedingten Kündigungen auszusprechen.
- Der Start einer umfassenden Qualifizierungsoffensive, die für alle Tätigkeitsfelder und Berufsgruppen passende Angebote bereit hält.
- Die differenzierte Einführung von Kurzarbeit in den verschiedenen Gesellschaften der HHLA, wobei der jeweiligen konkreten Situation Rechnung getragen wird. Kurzarbeit soll dabei nach Möglichkeit für Qualifizierung genutzt werden.
- Hierbei werden alle Konzernbereiche einen Beitrag zum Projekt „Zukunftssicherung“ leisten.

Meine Damen und Herren, wir sind uns sicher, dass wir mit der Gesamtheit der getroffenen und geplanten Maßnahmen eine Antwort auf den derzeit erkennbaren Umfang der Krise gefunden haben.

Das Verständnis und die konstruktive Mitarbeit, die wir bei den Sozialpartnern und unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gefunden haben, ist ein Beleg dafür, dass wir die aktuelle Krise als Unternehmen wirklich gemeinsam bewältigen werden.

Ein weiterer Beleg dafür ist der gerade abgeschlossene Tarifvertrag der Deutschen Seehafenbetriebe, der für rund 3.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HHLA seit 1. Juni 2009 Gültigkeit hat. Hier haben sich die Sozialpartner für 2009 auf eine Nullrunde sowie eine Einmalzahlung von 550 Euro im Januar 2010 und eine Tarifierhebung um ein Prozent im März 2010 geeinigt. Damit haben die Sozialpartner unter Beweis gestellt, dass sie sich der Krise in gemeinsamer Verantwortung stellen.

→ CHART HHLA NACHHALTIGKEITSINITIATIVE

Verantwortlich handeln und langfristig denken, diese Eckpfeiler jeder Nachhaltigkeitsstrategie, gehören seit jeher zur Grundausstattung der HHLA. Diesen Ansatz wollen wir mit einer ehrgeizigen Nachhaltigkeitsinitiative weiter stärken und neue Akzente setzen.

Dafür hat die HHLA im vergangenen Jahr ein umfassendes Nachhaltigkeitsprogramm entwickelt, das wir in den kommenden Jahren mit 10 Handlungsfeldern in den Bereichen Umwelt, Soziales und Wirtschaft umsetzen werden.

Wir haben uns dabei ein wichtiges Ziel im Klimaschutz gesetzt: Bis zum Jahr 2015 wollen wir den spezifischen CO₂-Ausstoß um 10 Prozent senken. Gemeint ist damit der Ausstoß pro Tonne beziehungsweise Container.

Ein durchaus ehrgeiziges Ziel, nicht zuletzt, weil wir schon seit vielen Jahren durch den Einsatz innovativer Technologien, wie etwa den Einsatz von Hybridfahrzeugen im Containertransport den Energieverbrauch und den Ausstoß klimaschädlicher Gase senken.

Ein weiterer Eckpfeiler unserer Nachhaltigkeitsstrategie sind die ökologisch vorbildlichen Transportketten, die wir in Hamburg mit der Verknüpfung von Seeverkehr und Schienenverkehr organisieren. Durch unseren besonderen Einsatz für die Schiene im Güterverkehr leisten wir einen wesentlichen Beitrag zu einem nachhaltigen Gütertransport in Europa.

Und schließlich zeigen wir mit der Modernisierung und Ertüchtigung unserer Anlagen im Hamburger Hafen, ich verweise hier stellvertretend auf den Multifunktionsterminal O'Swaldkai und unsere drei Container Terminals, wie man knappe Flächen durch eine intensivere und intelligenter Nutzung aufwerten kann.

AUSBLICK UND PROGNOSE

Meine Damen und Herren, jetzt komme ich zum dritten und abschließenden Schwerpunkt meines Berichtes – dem Ausblick auf die weitere Entwicklung. Beginnen möchte ich hier mit den Ergebnissen des 1. Quartals 2009.

→ CHART DAS 1. QUARTAL 2009

Geprägt war der Jahresbeginn, Sie haben das in meinem ersten Chart über die Mengenentwicklung der letzten 15 Monate bereits gesehen, durch einen scharfen Einbruch des Welthandels, der sich jetzt auch in unseren Hinterlandssystemen deutlich bemerkbar macht.

Gerade die Verkehrsregionen, die zum überdurchschnittlichen Wachstum der HHLA in den letzten Jahren beigetragen haben, verzeichneten jetzt besonders dramatische Einbrüche. Dies sind einmal die Seeverkehre in den Ostseeraum, wo das Aufkommen um fast 40 Prozent regelrecht einstürzte.

Vom Volumen noch bedeutsamer ist der Rückgang in den Fernostverkehren um knapp 30 Prozent, in denen China die dominierende Rolle einnimmt.

→ CHART KENNZAHLEN DES 1. QUARTALS 2009

Diese Mengenverluste im operativen Geschäft schlugen sich in einem deutlichen Umsatzrückgang von 20 Prozent und einem Einbruch des Betriebsergebnisses auf 51 Millionen Euro nieder, 45 Prozent weniger als im ersten Quartal des Vorjahres. Andererseits ist unsere Rendite mit einer EBIT-Marge von 20 Prozent angesichts der dramatischen Mengenentwicklung weiterhin sehr beachtlich.

Unsere Maßnahmen zur Kostensenkung und Kapazitätssteuerung, die ich Ihnen bereits erläutert habe, zeigen hier durchaus Wirkung und werden im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres 2009 naturgemäß noch stärker zur Geltung kommen.

Viele unter Ihnen, meine Damen und Herren, werden sich jetzt sicherlich eine präzise Prognose nach dem Vorbild des letzten Jahres wünschen. So gerne ich Ihnen damit auch dienen würde – eine solche Prognose wäre zwangsläufig unseriös.

Die weitere Entwicklung der für unsere Geschäftsentwicklung bestimmenden Einflussgrößen ist derzeit noch ungewiss. Ob die weitere Entwicklung der Volkswirtschaften, des Welthandels oder der Schifffahrt – die Bandbreite der jeweiligen Prognosen deckt praktisch jede Richtung ab.

Um das Bild der oft verwendeten Buchstaben-Metaphern für den weiteren Krisenverlauf zu verwenden: Niemand weiß derzeit mit Bestimmtheit, ob es sich am Ende um ein V, ein U oder W, im schlimmsten Fall gar ein L handeln wird. Niemand weiß, ob wir den tiefsten Punkt der Krise mit allen Auswirkungen auf die globalen Transportketten schon erreicht oder gar schon überwunden haben.

Eine Prognose, die hier alle möglichen Varianten abdecken und eindecken wollte, sähe sich zwangsläufig dem Vorwurf der Beliebigkeit ausgesetzt.

→ CHART PROGNOSE 2009

Unsere Erwartung geht deshalb von bestimmten Grundannahmen aus, die auch das erste Quartal 2009 geprägt haben. Danach wird das Jahr 2009 durch eine tiefgreifende weltweite Rezession gekennzeichnet, die von einem Rückgang des weltweiten Containerumschlags begleitet wird.

Zudem bleibt es bei starken Einbrüchen der für die HHLA besonders bedeutsamen Fahrtgebiete Asien-Europa sowie den Verkehren mit Mittel- und Osteuropa.

Vor diesem Hintergrund erwarten wir deutliche zweistellige prozentuale Mengenrückgänge sowie Umsatz, Ergebnis und Rendite unterhalb der Vorjahreswerte.

Gleichzeitig erwarten wir aber weiterhin einer deutlich profitable operative Geschäftsentwicklung. Unseren Finanzierungsbedarf werden wir weitgehend aus Barliquidität und operativem Cashflow decken können.

Darüber hinaus gehen wir von der Wahrung einer soliden Bilanzstruktur aus und wollen unsere bisherige Dividendenpolitik einer hohen, ergebnisorientierten Ausschüttungsquote beibehalten.

Sobald wir im Lauf des Jahres ein klareres Bild von der Entwicklung unseres wirtschaftlichen Umfeldes erhalten, werden wir unsere Prognose weiter präzisieren.

→ CHART AUSSICHTSREICHE PERSPEKTIVEN

Meine Damen und Herren, die Wahrnehmung der aktuellen Rezession darf aber den Blick auf die mittel- und langfristigen Perspektiven nicht verstellen.

Hier spricht eine Reihe fundamentaler Faktoren für eine Fortsetzung des grundlegenden Globalisierungstrends der letzten Jahre.

Die Integration aufstrebender Volkswirtschaften in die weltwirtschaftliche Arbeitsteilung, ob Indien, Vietnam, China oder Brasilien, ob Lettland, Tschechien oder Russland, wird andauern und zu einem langfristigen Anstieg des Welthandels führen.

Das Ladungsaufkommen wird sich nicht zuletzt dank wachsender Schiffsgrößen und eines wachsenden Investitionsbedarfs in Häfen und Infrastruktur weiter auf internationale Logistikkreuzer fokussieren.

Der Hamburger Hafen wird die Standortvorteile seiner verkehrsgeografischen Lage tief im Binnenland und ideal zwischen Ostseeraum und Überseerelationen dank der vorausschauenden Investitionen von Hafenwirtschaft und Politik sowie dank seiner ausgezeichneten Hinterlandanbindungen auf der Schiene behaupten und weiter ausbauen.

Unter den Gesichtspunkten von Energieeffizienz, Klimaschutz sowie verkehrswirtschaftlicher Leistungsfähigkeit gehört der Verkehrsträgerkombination von Schiff und Bahn die Zukunft.

Die Fahrrinnenanpassung der Elbe sowie die Investitionen zur Verbesserung der landseitigen Anbindung des Hamburger Hafens sind daher nicht nur wirtschaftlich unverzichtbar – sie sind auch Eckpfeiler eines klimaverträglichen Güterverkehrs in Europa.

→ CHART KLARE ZUKUNFTSSTRATEGIE

Meine Damen und Herren, es gibt also durchaus Grund optimistisch in Zukunft zu schauen. Auch wenn wir Dauer und Ausmaß der gegenwärtigen Wirtschaftskrise noch nicht abschätzen können, sehen wir uns in der Lage, diese Krise aktiv und erfolgreich zu bewältigen und gleichzeitig die Zukunftsperspektiven wahrzunehmen, die ich Ihnen eben skizziert habe.

Wir sind stolz und froh, dass wir uns bei diesem ambitionierten Vorhaben auf unsere engagierten und hoch motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verlassen können.

Die HHLA verfügt über ein erfolgreiches und zukunftsweisendes Geschäftsmodell, das zusammen mit unserer Ertragsstärke und unserer soliden Bilanzstruktur eine gute Basis für unsere weitere Entwicklung bildet.

Wir freuen uns, meine Damen und Herren, auch auf den Dialog mit Ihnen – heute und in den kommenden Jahren.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ich darf jetzt das Wort weitergeben an unseren Versammlungsleiter, unseren Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Professor Witten.