

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG

HAUPTVERSAMMLUNG 2010

**REDE VON KLAUS-DIETER PETERS,
VORSTANDSVORSITZENDER DER HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG
AM 16. JUNI 2010 IN HAMBURG**

ES GILT DAS GESPROCHENE WORT

Sehr geehrte Aktionärinnen,
sehr geehrte Aktionäre,
meine sehr geehrten Damen und Herren,

willkommen zur ordentlichen Hauptversammlung 2010 der Hamburger Hafen und Logistik AG. Ich möchte Sie im Namen des gesamten Vorstandes ganz herzlich zur dritten Hauptversammlung unseres Unternehmens hier im Hamburger Congress Centrum begrüßen.

In rauer See beweist sich die wahre Qualität eines Schiffs und seiner Mannschaft. Den Beweis dafür hat die HHLA in ihrer 125-jährigen Geschichte immer wieder erfolgreich angetreten. Ich freue mich auch deshalb ganz besonders, dass Sie als Miteigentümer dieses Unternehmens heute so zahlreich erschienen sind, um sich darüber zu informieren, wie die HHLA mit ihrer Crew das Geschäftsjahr 2009 gemeistert hat und welchen Kurs sie angesichts der aktuellen wirtschaftlichen Situation steuert.

ANMERKUNGEN ZUR TAGESORDNUNG

Zunächst jedoch einige Hinweise zur Tagesordnung und damit auch zu wichtigen Beschlüssen, die sie fassen werden. Unter den Tagesordnungspunkten 2 bis 4 und 6 bitten wir Sie – wie in jedem Jahr – 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 und für eine prüferische Durchsicht des Halbjahresabschlusses.

Unter Tagesordnungspunkt 5 können Sie erstmalig über die Billigung des Vergütungssystems der Mitglieder des Vorstands abstimmen. Unter Punkt 7 der Tagesordnung bitten wir um die Erneuerung des Vorratsbeschlusses für die Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien. Die bestehende Ermächtigung würde im Dezember dieses Jahres auslaufen. Mit der Erneuerung der Ermächtigung sollen der Gesellschaft die Flexibilität und die hiermit verbundenen Handlungsoptionen erhalten bleiben, z.B. die Verwendung von Aktien der Gesellschaft als Transaktionswährung bei möglichen Akquisitionen oder zur Erfüllung von Umtauschrechten der Inhaber von Wandelschuldverschreibungen. Unseren ausführlichen Vorstandsbericht hierzu finden Sie auf den Seiten 18 bis 21 der Ihnen vorliegenden Einladung zur Hauptversammlung.

Bei Tagesordnungspunkt 8 bitten wir Sie um die Zustimmung zu einem Vorratsbeschluss für die Ermächtigung zur Ausgabe von Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen, zur Schaffung eines bedingten Kapitals sowie zu der entsprechenden Satzungsänderung. Dieses bei vielen börsennotierten Gesellschaften seit langem übliche und erfolgreich eingesetzte Instrument bietet die Möglichkeit, je nach Marktlage attraktive Finanzierungsalternativen zu nutzen. Konkrete Pläne für eine Ausnutzung der Ermächtigung bestehen derzeit nicht. Weitere Erläuterungen zu Rahmen und Inhalt der Ermächtigung finden Sie in unserem Vorstandsbericht auf den Seiten 21 bis 23 der Ihnen vorliegenden Einladung zur Hauptversammlung. Unter dem Tagesordnungspunkt 9 bitten wir Sie um Ihre Zustimmung zu dem noch abzuschließenden Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft und ihrer hundertprozentigen Tochtergesellschaft HHLA Energiehandelsgesellschaft mbH. Detaillierte Erläuterungen zu diesem Ergebnisabführungsvertrag können Sie vor der Bühne einsehen.

Schließlich soll im Rahmen des Tagesordnungspunktes 10 die Satzung der Gesellschaft geändert werden. Damit soll insbesondere den im Rahmen des Gesetzes zur Umsetzung der Aktionärsrechterichtlinie erfolgten gesetzlichen Änderungen Rechnung getragen werden. Auch hierzu bitten wir um Ihre Zustimmung. Weitere Einzelheiten zu den Beschlussvorschlägen finden Sie in der Ihnen vorliegenden Einladung zur Hauptversammlung. So viel in aller Kürze zur Tagesordnung der heutigen Hauptversammlung.

HERAUSFORDERUNGEN 2009

Bevor ich zum Schwerpunkt meines Berichts komme, der Darstellung der Ergebnisse des vergangenen Geschäftsjahres, möchte ich auf die besonderen Herausforderungen eingehen, vor die wir uns in diesem Geschäftsjahr gestellt sahen:

→ FOLIE 1: WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Im Jahr 2009 erlebten wir nicht nur den größten Einbruch der Weltwirtschaft nach dem zweiten Weltkrieg.

Die globalen Transportketten, wesentliche Grundlage unserer Geschäftstätigkeit, waren deutlich überproportional betroffen. Hatte die HHLA in den letzten Jahren davon profitiert, dass getrieben durch die Globalisierung das Containeraufkommen um das Zwei- bis Dreifache schneller wuchs als das Weltsozialprodukt, wirkte dieser Zusammenhang in der Wirtschaftskrise nun auch in umgekehrter Richtung. Ganz deutlich zeigt sich das im Rückgang des Containeraufkommens der HHLA in ihren beiden wichtigsten Transportregionen: So ging 2009 der Containerumschlag mit dem Fahrtgebiet Asien um 24 Prozent, mit dem Ostseeraum sogar um 44 Prozent zurück. Gerade jene beiden Regionen, die in den letzten Jahren das stürmische Wachstum der HHLA getragen haben, verzeichneten nun überproportionale Einbrüche.

Zusätzlich belastend wirkte die Schifffahrtskrise: Der Verfall der Charraten für Zubringerschiffe in die Ostsee, die sogenannten Feederschiffe, und niedrige Treibstoffkosten haben die Lagevorteile Hamburgs im Ostseeverkehr relativiert. Es rechnete sich plötzlich, günstig eingecharterte Feederschiffe von den Beneluxhäfen um die Nordspitze Dänemarks in die Ostsee fahren zu lassen. Diese Faktoren trugen entscheidend zu einem Mengenrückgang auf unseren Container Terminals von 33 Prozent bei.

→ FOLIE 2: HHLA CONTAINERUMSCHLAG 2007 - 2010

Die Grafik zum Containerumschlag im Verlauf der vergangenen drei Jahre dokumentiert dies eindrucksvoll. Auch der Verlauf der Krise wird deutlich: 2008 blieb der übliche saisonale Anstieg mit dem Weihnachtsgeschäft im 3. Quartal aus. Im November 2008 brach der Containerumschlag schlagartig ein, eine Abwärtsbewegung, die sich bis in den April 2009 fortsetzte. Der Sommer 2009 brachte eine Stabilisierung auf niedrigem Niveau mit einer leichten Erholungstendenz. Im März 2010 zeigte sich dann eine deutlichere Belebung, hinter deren Nachhaltigkeit allerdings immer noch einige Fragezeichen stehen.

→ FOLIE 3: HHLA TRANSPORTAUFKOMMEN 2007 – 2010

Auch das Transportaufkommen unserer Hinterlandverkehre folgt dem eben bereits veranschaulichten Konjunkturverlauf. Der Mengenrückgang fällt mit insgesamt 19 Prozent gegenüber 2008 allerdings deutlich geringer aus als beim Containeraufkommen. Kräftiger zeigten sich dann auch die Erholung ab dem Mai 2009 und der Aufschwung im März 2010. Zusammen genommen zeigen diese beiden Grafiken aber, welche tiefen Spuren die Wirtschaftskrise in der Nachfrage nach den Dienstleistungen in den beiden größten Leistungssegmenten der HHLA hinterlassen hat. Realistisch gesehen wird es daher auch bei einem günstigen Verlauf der weiteren Konjunkturentwicklung Jahre dauern, bis wir das herausragende Mengenniveau der ersten Hälfte des Jahres 2008 wieder erreicht haben. Als wir sehr frühzeitig im Herbst 2008 unser Maßnahmenprogramm mit dem Titel „Projekt Zukunftssicherung“ zur aktiven Krisenbewältigung aufgelegt haben, waren Ausmaß und Dauer der Krise längst noch nicht abzusehen. Im Rückblick können wir heute feststellen, dass wir gut daran getan haben, schnell, energisch und umfassend gegenzusteuern.

→ FOLIE 4: PROJEKT ZUKUNFTSSICHERUNG

Das folgende Chart gibt Ihnen einen Überblick, wo und wie unsere Maßnahmen im vergangenen Jahr gegriffen haben:

- Wir haben 2009 die Kosten um insgesamt 145 Millionen Euro verringert. Großen Anteil daran hat die Absenkung des Materialaufwands um 29 Prozent. Sie können sich vorstellen, welchen Kraftakt es für ein infrastrukturnahes Unternehmen mit daher hohem Fixkostenanteil darstellt, seine Kosten in einem derartigen Ausmaß zu senken.
- Auch haben wir unser Investitionsprogramm für die kommenden Jahre angepasst und die Gesamtsumme für die Jahre 2009 bis 2012 von ursprünglich 1,2 Milliarden Euro auf 600 Millionen Euro für diesen Zeitraum halbiert. Insbesondere die geplanten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung wurden auf den Zeitraum nach 2012 verschoben. Gleichzeitig haben wir jedoch 160 Millionen Euro in die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens investiert - in neue Technologien auf unseren Terminals beispielsweise - aber auch den Ausbau unseres Hinterlandnetzwerkes. Damit ist es uns gelungen, durch eine intelligente Modifizierung unseres Investitionsprogramms alle Zukunftsoptionen zu wahren, gleichzeitig aber das Investitionsvolumen im Jahr 2009 gegenüber den ursprünglich geplanten 355 Millionen Euro um 195 Millionen Euro abzusenken.
- Mit Beginn der Krise im Herbst 2008 wurden konsequenterweise die Mehrarbeit und der Einsatz externer Mitarbeiter erheblich zurückgefahren. Nach gründlicher Vorbereitung haben wir dann ab 1. Juli 2009 mit großem Erfolg eine Qualifizierungsoffensive in Verbindung mit Kurzarbeit gestartet. In der Kombination dieser Maßnahmen gelang es, im Vergleich des 2. Halbjahres 2009 zum 2. Halbjahr 2008 das Arbeitsvolumen am Standort Hamburg um insgesamt mehr als 20 Prozent zu verringern.

Bei Konzeption und Umsetzung dieser Maßnahmenbausteine konnten wir uns auf eine Reihe wichtiger Erfolgsfaktoren stützen. Exemplarisch sei hier die Modularität unseres Modernisierungs- und Ausbauprogramms genannt, die es erlaubt, das Ausbautempo der tatsächlichen Nachfrageentwicklung anzupassen.

BERICHT ZUM GESCHÄFTSJAHR 2009

→ FOLIE 5: DAS GESCHÄFTSJAHR 2009

Ich komme nun zu den zentralen Ergebnissen des Geschäftsjahres 2009:

- Wir haben mit energischem und zielgerichtetem Handeln die Auswirkungen einer Wirtschaftskrise mit historischem Ausmaß auf unser Unternehmen begrenzen können.
- Wir haben, und das ist mindestens ebenso wichtig, die Zukunftsperspektiven fest im Blick behalten, unsere Wettbewerbsfähigkeit gesteigert und wichtige Weichenstellungen für künftiges Wachstum vorgenommen.

- Wir haben schließlich unsere Jahresprognose erfüllt und können eine EBIT-Marge aus fortgeführten Aktivitäten in Höhe von 18 Prozent vorweisen.

Auf dieser Basis schlagen Vorstand und Aufsichtsrat vor, für die sogenannten A-Aktien des an der Börse gehandelten Teilkonzerns Hafenlogistik für das Geschäftsjahr 2009 eine Dividende in Höhe von 40 Euro-Cent je dividendenberechtigter Aktie aus dem ausschüttungsfähigen Jahresüberschuss zu zahlen. Mit diesem Vorschlag, der mit 28 Millionen Euro einer Ausschüttungsquote von 61 Prozent entspricht, empfehlen wir die Fortsetzung einer kontinuierlichen, am Ergebnis orientierten Dividendenpolitik. Je dividendenberechtigter Aktie des nicht an der Börse gelisteten Teilkonzerns Immobilien soll - ebenfalls der Geschäftsentwicklung folgend - unverändert 1 Euro ausgeschüttet werden. Insgesamt sind das 2,7 Millionen Euro bei einer Ausschüttungsquote von 50 Prozent.

Ich möchte jetzt mit Ihnen gemeinsam einen kurzen Blick auf ausgewählte Konzern-Kennzahlen des Jahres 2009 werfen.

→ FOLIE 6: KENNZAHLEN DES GESCHÄFTSJAHRES 2009

Als wichtigste Mengenindikatoren unserer Geschäftsaktivitäten sehen Sie unten die Ihnen bereits detaillierter erläuterten Zahlen für die Entwicklung des Containerumschlags und der transportierten Menge. Angesichts der Markt- und Mengenentwicklung ist es sicherlich ein Erfolg, dass es uns gelang, den Umsatzrückgang auf ein Minus von 25 Prozent zu begrenzen. In dieser Konzernzahl summieren sich sehr differenzierte Erlös- und Preisentwicklungen, auf die ich beim Überblick über die Entwicklung in unseren Segmenten noch im Einzelnen eingehen werde.

Für unser Betriebsergebnis EBIT finden Sie diesmal zwei Zahlen. Die Erklärung dafür liegt in der Einstellung unserer Aktivitäten in Lübeck im 3. Quartal 2009. Der dramatische Mengeneinbruch im Ostseeraum hat uns zur Aufgabe des nicht mehr rentablen Angebots von Containertransporten über die Landbrücke Hamburg-Lübeck in den Ostseeraum veranlasst, der mit Zubringerverkehren per Feederschiff ab Lübeck nach Russland und Finnland bedient wurde. Die zu diesen Aktivitäten gehörende Spedition combisped wurde im Rahmen eines Management-Buy-outs an einen Geschäftsführer der Gesellschaft verkauft. Unser Containerterminal in Lübeck-Siems wurde 2009 stillgelegt, das Grundstück zum 30. April 2010 verkauft. Die daraus resultierende Wertberichtigung sowie zu einem kleinen Teil auch die Verluste aus dem Geschäftsjahr 2009 machen den Unterschied zwischen dem EBIT sowie dem EBIT aus fortgeführten Aktivitäten aus. Zur besseren Vergleichbarkeit auch im Ausblick auf die weitere Entwicklung beziehe ich mich im Folgenden immer auf das EBIT aus fortgeführten Aktivitäten.

Natürlich ist eine Halbierung des Betriebsergebnisses um 50 Prozent gegenüber den Rekordwerten des Vorjahres ein deutlicher Einbruch. Andererseits zeigt der Blick auf Veränderungsraten nur einen Teil der Wahrheit. Absolut betrachtet kann sich das EBIT von 178 Millionen Euro durchaus sehen lassen. Bei Umsatzerlösen von 991 Millionen Euro ergibt sich eine Ergebnismarge von 18 Prozent. Dies dokumentiert angesichts des von mir geschilderten krisenhaften Umfelds eine Ertragsstärke, um die uns sicherlich viele Unternehmen beneiden.

Ein Unternehmen, das sich kurzfristig mit einem überwiegend konjunkturell bedingten Nachfrageinbruch von bis über 30 Prozent in seinen wichtigsten Märkten konfrontiert sieht, gleichzeitig weiter in seine Technologieführerschaft und Zukunft investiert, dabei erheblich Kosten und Arbeitsvolumen einspart ohne betriebsbedingte Kündigungen auszusprechen – das ist sicherlich keine Selbstverständlichkeit. Vor allem, wenn es gleichzeitig wirtschaftlich stabil bleibt und seine Zukunftsinvestitionen aus den erwirtschafteten Erträgen tätigen kann.

Der Vorstand hat sich im Geschäftsjahr 2009 bemüht, seinen anspruchsvollen Zielkanon erfolgreich auszubalancieren. Es galt

- Das Unternehmen wirtschaftlich stabil und handlungsfähig zu halten,
- es unverändert in die Lage zu versetzen, seine Zukunftsinvestitionen weitgehend aus eigener Kraft zu tätigen,
- auf diese Weise Marktposition und Wettbewerbsfähigkeit zu behaupten und auszubauen und nicht zuletzt
- durch eine erfolgreiche Beschäftigungssicherung der sozialen und gesellschaftlichen Verantwortung gerecht zu werden.

Die erreichte Balance spiegelt sich in unseren Kennzahlen deutlich wieder. Zur Ergänzung ein kurzer Blick auf die HHLA Bilanz:

➔ FOLIE 7: SOLIDE BILANZSTRUKTUR

Die Zahlen zeigen ein stabiles und wirtschaftlich gesundes Unternehmen mit einer angemessenen Eigenkapitalquote und vernünftigen Liquiditätsreserven sowie einer guten Relation zwischen operativem Ergebnis und Nettoverschuldung. Die HHLA hat sich in einer Wirtschaftskrise erheblichen Ausmaßes stabil gehalten. Sie hat keine Bürgschaften oder Staatsdarlehen in Anspruch genommen, sondern die Basis für eine fortgesetzte Dividendenzahlung erwirtschaftet, Arbeitsplätze gesichert, Steuern gezahlt und investiert. Ich glaube, auf diese Tatsachen können wir alle, auch Sie als Miteigentümer, mit Fug und Recht stolz sein.

In der Krise sind die Anforderungen an das Unternehmen nicht etwa gesunken. So haben beispielsweise die Reeder ältere und kleinere Schiffe teilweise stillgelegt, dafür zeitweise moderne und große Neubauten in Betrieb genommen. Der Anteil großer Schiffe an unseren Terminals hat im vergangenen Jahr nochmals deutlich zugenommen. Damit sind die Spitzenbelastungen auf unseren Terminals sogar weiter gestiegen, etwa wenn mehrere Großschiffe gleichzeitig abgefertigt wurden. Die Amplitude zwischen Volllast und geringer Auslastung ist in der Krise deutlich größer geworden und hat uns ein erhebliches Maß an Flexibilität und Spitzenproduktivität abverlangt. Ich möchte mich deshalb auch bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bedanken. Ihr Einsatz und ihr aktiver Beitrag zum Erfolg des Projektes Zukunftssicherung hat wesentlich dazu beigetragen, die großen Herausforderungen des Geschäftsjahrs 2009 erfolgreich zu bestehen.

Auf dem bislang Erreichten können wir uns allerdings nicht ausruhen. Angesichts der Dauer und der Auswirkungen der Krise hat der Vorstand das Projekt Zukunftssicherung Anfang 2010 weiterentwickelt. Ich komme im Ausblick noch darauf zu sprechen. Jetzt zur Geschäftsentwicklung in den einzelnen Segmenten.

→ FOLIE 8: SEGMENT CONTAINER

Die von mir eben angesprochene anspruchsvolle Balance unserer Ziele spiegelt sich in den Eckzahlen unseres größten Segmentes mit seinen wasserseitigen Containerterminals in Hamburg und Odessa eindrucksvoll wider. Der Umsatzrückgang im Geschäftsjahr 2009 mit einem Minus von 29 Prozent konnte hier durch eine Vielzahl ineinander greifender Maßnahmen sogar noch unterhalb des Mengenrückgangs von 33 Prozent gehalten werden. Der Erfolg des Projektes Zukunftssicherung hat entscheidend dazu beigetragen, dass es trotz des sehr hohen Fixkostenanteils gerade in diesem Bereich unserer Aktivitäten gelang, den Ergebnisrückgang auf 51 Prozent zu begrenzen. Obwohl das Segment nachfrageseitig am stärksten von der Wirtschaftskrise getroffen wurde, konnte so die erforderliche Ertragsstärke bewahrt werden, die zur Finanzierung der getätigten Investitionen benötigt wird. Die Stabilität der Mitarbeiterzahl ist Ergebnis des Maßnahmenpaketes zur Beschäftigungssicherung mit seiner Kombination von Qualifizierung und Kurzarbeit.

→ FOLIE 9: SEGMENT INTERMODAL

Im Segment Intermodal stellt sich die Situation etwas anders dar: Angesichts eines auch durch den Eintritt neuer Marktteilnehmer verschärften Preiswettbewerbs konnten hier die Marktpositionen unserer Tochter- und Beteiligungsgesellschaften nur mit zum Teil erheblichen Preiszugeständnissen behauptet und ausgebaut werden. Stabilisierend für die Mengen- und Ergebnisentwicklung erwies sich aber erneut die Wertschöpfungstiefe jener Gesellschaften, deren Wettbewerbsstärke auf der Kombination leistungsfähiger Terminals im Hinterland mit kostengünstigen und hocheffizienten Produktionskonzepten für die gesamte Transportkette beruht. Hiermit sind zum Beispiel getaktete Shuttle-Verkehre im Umlauf zwischen Seehafen- und Binnenlandterminal gemeint. Unsere Investitionen in diesem Segment bauen diese Stärke systematisch weiter aus. Deutlich abgesenkte Materialkosten und rückläufige Personalkosten trugen wesentlich dazu bei, ein vor dem Hintergrund erheblich verschlechterter Rahmenbedingungen beachtliches Niveau der Ergebnisgrößen zu erzielen, das sich parallel zur Mengen- und Umsatzentwicklung im Jahresverlauf stabilisieren konnte.

Mit seinem umfassenden Transportnetzwerk auf Schiene und Straße, das die deutschen Seehäfen mit ihrem Hinterland verbindet, repräsentiert das Segment Intermodal ein zentrales Element des Geschäftsmodells der HHLA mit seiner vertikalen Integration entlang der Transport- und Logistikkette zwischen Seehafen und europäischem Hinterland.

→ FOLIE 10: SEGMENT LOGISTIK

Unsere Gesellschaften im Segment Logistik bündeln eine breite Palette von Dienstleistungen, welche die Vielfalt des Universalhafens Hamburg ausmachen und damit auch entscheidend zur

Wettbewerbsstärke des Standorts beitragen. Im Einzelnen sind dies die Fahrzeuglogistik, die Fruchtlogistik, der größte deutsche Massengutterminal für Erz und Kohle, der Schwergut- und Projektumschlag, die Kontrakt- und Lagerlogistik sowie schließlich unsere weltweit erfolgreichen Beratungsaktivitäten.

Die Wirtschaftskrise hat sich hier im Geschäftsjahr 2009 in den jeweiligen Teilmärkten sehr unterschiedlich bemerkbar gemacht. Sie sehen hier beispielhaft die unterschiedliche Tonnageentwicklung bei Frucht, Fahrzeugen und Massengut. Trotz teilweise deutlicher Mengeneinbrüche, etwa durch die Stahlkrise beim Erzumschlag oder durch die Automobilkrise in der Fahrzeuglogistik, konnten sich die Gesellschaften insgesamt gut behaupten. Das erfolgreiche und rechtzeitig eingeleitete Kostenmanagement der Gesellschaften trug hierzu entscheidend bei.

→ FOLIE 11: SEGMENT IMMOBILIEN

Obwohl sich die Wirtschaftskrise 2009 auch auf dem Hamburger Büovermietungsmarkt bemerkbar machte, konnten sich die Büro- und Gewerbeimmobilien des Unternehmens in der denkmalgeschützten Hamburger Speicherstadt sowie im Fischmarkt-Areal am nördlichen Elbufer weitgehend abkoppeln. Die langfristig ausgerichtete Strategie einer nachhaltigen Bestandsentwicklung hat sich auch im Geschäftsjahr 2009 ausgezahlt. Zwar wurden wegen gestiegener Grundstücksmieten und erhöhter Instandhaltungsaufwendungen in einzelnen Objekten die Rekordwerte des Vorjahres bei Ergebnis und Ergebnismarge unterschritten. Im direkten Branchenvergleich erweist sich das Segment Immobilien jedoch erneut als ertragsstark.

Ursache dafür war nicht zuletzt die weiter erfolgreiche Entwicklung der Speicherstadt, in der auch die jüngst neu in den Markt gebrachten Objekte inzwischen fast vollständig vermietet sind. Hierzu gehörten 2009 die ehemaligen Zollhäuser 3 und 4 in der Speicherstadt, die zu hoch begehrten Eventflächen umgebaut wurden. Einen unverändert hohen Vermietungsstand ihrer Immobilien in attraktiver Lage in der „Perlenkette“ am Elbufer verzeichnete die Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH, die im Mai 2009 ihr 75jähriges Jubiläum feierte. Für die zukunftsweisende Weiterentwicklung des traditionsreichen Areals hat sie im August 2009 einen städtebaulichen Ideenwettbewerb durchgeführt, der dazu beitragen soll, die letzte Lücke in der „Perlenkette“ durch eine Neubebauung zu schließen. Die zehn im Dezember 2009 prämierten Entwürfe bieten reizvolle Lösungen mit einer Mischung von traditioneller Fischwirtschaft, Büroimmobilien sowie Wohn- und Hotelnutzung.

→ FOLIE 12: PROGNOSE UND ZIELERREICHUNG

In wirtschaftlich turbulenten Zeiten die eigene Geschäftsentwicklung verlässlich zu prognostizieren, ist ein schwieriges Unterfangen, das naturgemäß auch nicht immer ganz gelingen kann. Im vergangenen Jahr ist uns dies allerdings erneut geglückt: Wir haben unsere Prognose im Verlauf des Jahres immer weiter präzisiert und dabei mit unseren Grundaussagen von Beginn an im richtigen Korridor gelegen. Wir haben unsere Umsatzerwartung präzise getroffen und lagen beim Ergebnis am Ende leicht oberhalb der von uns erwarteten Bandbreite.

Die Herausforderung, für das Geschäftsjahr 2010 erneut eine zuverlässige Einschätzung abzugeben, ist angesichts der aktuellen Situation mit unverkennbaren Erholungstendenzen aber gleichzeitig erheblichen Rückschlagrisiken, sicherlich nicht einfacher geworden. Ich komme beim Ausblick noch darauf zurück. Dies stellt hohe Anforderungen an unsere Finanzkommunikation, die sich im Jahr 2009 angesichts der historischen Wirtschaftskrise naturgemäß mit einer Vielfalt häufig sehr detailorientierter Fragestellungen konfrontiert sah.

Umso erfreulicher war deshalb die Auszeichnung unserer Investor Relations Abteilung mit dem BIRD 2009 (Beste Investor Relations Deutschlands). Mit dem BIRD prämiert „Börse online“ auf der Basis einer Leserumfrage jährlich die beste Investor-Relations-Arbeit für Privatanleger in Deutschland. Die HHLA wurde hier Sieger für den MDAX und erzielte darüber hinaus das beste Ergebnis über alle Indizes. Diese Anerkennung ist uns Ansporn, den eingeschlagenen Weg einer aktiven Finanzkommunikation mit einer Vielzahl von direkten Kontakten weiterzuführen und konsequent auszubauen.

→ FOLIE 13: KURSVERLAUF DER HHLA-AKTIE

Die Folie zeigt Kursverlauf der HHLA-Aktie sowie der Indizes MDAX und DAX von Anfang 2009 bis zum 15. Juni 2010, indexiert auf den Jahresbeginn 2009. Börsenkurse spiegeln nicht zuletzt Erwartungen. Als zyklischer Wert reagiert die HHLA-Aktie deshalb sehr deutlich auf Konjunkturoffnungen und -sorgen. Von Januar bis März 2009 bildet der Aktienkurs gemeinsam mit den Indizes die von mir anfangs skizzierte Mengenentwicklung bei Umschlag und Transport ab. Aufkommende Anzeichen für eine Erholung der Weltkonjunktur sorgten im 2. Quartal für kräftigen Auftrieb, bevor sich im Verlauf des zweiten Halbjahres auch durch die Bekanntgabe einer erneuten Verzögerung der Elbvertiefung durch die Vorhabensträger sowie einer Neuordnung des MSCI Germany Index - die HHLA wechselte in eine andere Kategorie – erneut Kursdruck aufbaute.

Gegenüber Jahresbeginn legte die HHLA zum 31.12.2009 um 14,9 Prozent zu. Gemessen am Kurs-Gewinn-Verhältnis belegt die Aktie derzeit noch immer einen der vorderen Plätze unter den 50 MDAX-Werten. Damit gibt es derzeit nur wenige Aktien, die am Kapitalmarkt in Bezug auf ihre Werthaltigkeit und Ertragsperspektiven besser eingeschätzt werden.

INVESTITIONEN IN DIE ZUKUNFT

Um solchen Erwartungen ein solides Fundament zu geben, haben wir auch im Jahr 2009 in unsere Wettbewerbsstärke und Zukunftsfähigkeit investiert. Ich möchte Ihnen dies im Folgenden kurz an einigen Beispielen veranschaulichen.

→ FOLIE 14: QUALIFIZIERUNGSOFFENSIVE

Die Krise auch als Chance begreifen, sie aktiv nutzen – diese Maxime ist meist leichter formuliert als realisiert. Im Rahmen unseres Projektes Zukunftssicherung war dies jedoch von Anfang an ein

wichtiges Ziel unseres Maßnahmenpaketes zur Beschäftigungssicherung. Mit der Unterstützung von Qualifizierungsmaßnahmen und dem Instrument der Kurzarbeit bietet die deutsche Arbeitsmarktpolitik dazu sehr gute Voraussetzungen, wenn sie sinnvoll genutzt werden.

Dank der jahrzehntelangen Erfahrungen in der Aus- und Weiterbildung sowie in enger Zusammenarbeit mit Arbeitsagentur, Weiterbildungsträgern, Gewerkschaften und Betriebsräten konnten wir ein maßgeschneidertes Programm von Qualifizierungsmaßnahmen entwickeln. Kurzarbeit kann so zur beruflichen Weiterbildung genutzt werden. Im Mittelpunkt des Programms stehen die Berufsabschlüsse „Fachkraft für Hafenlogistik“ und „Fachwirt für Hafenwirtschaft“. Sie können in 18 statt der sonst erforderlichen 36 Monate erworben werden. Mit einer Aufstockung des Kurzarbeitergeldes auf 90 Prozent, bei erfolgreichem Abschluss sogar 95 Prozent, bietet die HHLA einen zusätzlichen Anreiz zur Teilnahme an diesen Programmen. Mit inzwischen mehr als 400 Teilnehmern an der Qualifizierungsoffensive wurden die Erwartungen von Arbeitsagentur und Unternehmen weit übertroffen. Die Arbeitsagentur spricht nicht zuletzt auch deshalb von einem „Leuchtturmprojekt“, weil hier eine echte Win-Win-Situation für Mitarbeiter und Unternehmen vorliegt: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verbessern ihre Berufsperspektive, das Know-how und die Qualifikation der HHLA-Belegschaft steigt. Und dieses Know-how und die Qualifikation werden in den kommenden Jahren angesichts der ständig steigenden Anforderungen in der Hafenlogistik dringend benötigt.

→ FOLIE 15: TERMINALTECHNOLOGIE

Auch in der Krise sind die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der einzelnen Glieder in der Transportkette weiter angestiegen. Und zur Bewältigung künftigen Wachstums sind – übrigens auch unter ökologischen Gesichtspunkten – Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen unverzichtbar. Hier drei Beispiele aus dem Jahr 2009, mit welchen wir unsere führende Position in der Terminaltechnologie weiter ausgebaut haben.

Nach der bereits früher erfolgten Inbetriebnahme unseres neuen Containerbahnhofs auf dem Terminal Burchardkai wird mit dem neuen Großschiffsliegeplatz 2 noch im Sommer 2010 ein weiterer Baustein unseres Ausbau- und Investitionsvorhabens auf dem Burchardkai, in Betrieb genommen. Hier entstand in den vergangenen Monaten einer der weltweit modernsten Liegeplätze für Groß-Containerschiffe. Seine gewaltigen Tandem-Container-Brücken, die in einer einzigen Bewegung zwei große 40-Fuß-Container umsetzen können, die jetzt erstmals auch am Burchardkai realisierten automatisierten Lagerblöcke sowie das neue IT-System für die Terminalsteuerung bedeuten einen Quantensprung in der Abfertigungsqualität für Containerschiffe der neuesten Generation. Zusammen mit der Ausrüstung eines weiteren Liegeplatzes mit Super-Post-Panmaxbrücken, ebenfalls am Burchardkai, bauen die Hamburger HHLA Container Terminals ihre technologisch führende Position im Containerumschlag weiter aus.

Für einen Sprung in Qualität und Leistungsfähigkeit der Fruchtlogistik sorgt die im Herbst 2009 in Betrieb gegangene, weitgehend automatisierte Klimahalle auf dem Multifunktionsterminal O'Swaldkai. Die Anlage mit Platz für über 8.000 Paletten erlaubt zum Beispiel die lückenlose

Dokumentation des Temperaturverlaufs der Früchte, zumeist Bananen, in den auf ein Zehntel Grad genau temperierten Klimakammern.

Nur die wenigsten von Ihnen dürften wissen, dass auch der Massengutterminal Hansaport, die größte deutsche Anlage für den Erz- und Kohleumschlag, technologisch im Automatisierungsgrad und der Prozesssteuerung auf der Anlage führend ist. Die Automatisierung der Löschrücken ist ein weiterer Baustein, um die Produktivität und Kapazität dieser Anlage weiter zu steigern, die alleine über zehn Prozent des gesamten Hamburger Hafenumschlags auf Gewichtsbasis abwickelt.

➔ FOLIE 16: HINTERLANDNETZWERK

Die Qualität der Hinterlandanbindung ist ein entscheidender Wettbewerbsvorteil des Hamburger Hafens, den die HHLA seit Jahren konsequent weiter ausbaut. Mit der Feederlogistikzentrale (FLZ) wurde im vergangenen Jahr erstmals eine Anlaufstelle zur Optimierung der Abfertigung von Zubringerschiffen, den sogenannten Feederschiffen, im Hamburger Hafen geschaffen. Sie verkürzt die Umlaufzeiten, optimiert die Abfertigungsprozesse in den Terminals und stärkt so Hamburgs Position als wichtigster Feederhafen für den Ostseeraum und Skandinavien.

Unser erfolgreiches Tochterunternehmen Metrans hat auch im Krisenjahr seine Terminals weiter ausgebaut - unter anderem in Prag sowie in Dunajska Streda an der slowakisch-ungarischen Grenze. Als Beispiel für den Erfolg der Metransstrategie kann die Eröffnung des Distributionslagers eines großen europäischen Schuhkonzerns in Dunajska Streda im April 2009 dienen. Von diesem Zentrum aus wird heute der gesamte südosteuropäische Markt beliefert. Die Ware selbst wiederum kommt in Shuttlezügen von Metrans aus den deutschen Seehäfen. Die HHLA Tochter Intermodal Polska hat 2009 mit den Vorbereitungen für die Realisierung von weiteren neuen Standorten von Inlandterminals begonnen. Bereits im Jahr 2010 werden die ersten Projekte realisiert.

Das strategisch bedeutsamste Projekt für die Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen haben HHLA und Eurogate im März 2010 gestartet. Mit der Gründung des Joint Ventures „Inland Port Network“ wurde eine Gesellschaft gegründet, die in den kommenden Jahren in Deutschland ein Netzwerk von Inlandterminals aufbauen soll, die den speziellen Anforderungen der maritimen Containerlogistik besser entsprechen. Diese Inlandterminals sollen mit einem umfassenden Dienstleistungsangebot, ausreichender Stellfläche für Containerlagerung sowie Depots unser in Zentral- und Osteuropa bereits überaus erfolgreich umgesetztes Terminalkonzept nun auch in Deutschland realisieren. Hierdurch lassen sich hocheffiziente Transport- und Logistikketten realisieren, welche auch die Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen stärken. Gemeint sind damit unter anderem eng auf einander abgestimmte Produktionsprozesse von Terminals und Containertransport, durchgängige Informationsflüsse sowie eng getaktete, regelmäßige Abfahrten. Dies führt zu erheblichen Steigerungen von Produktivität und Leistung, während die Kosten sinken – also zu einer verbesserten Wettbewerbsposition.

Ergänzt wird dies Konzept durch ein weiteres Joint Venture, welches die HHLA-Tochter CTD Container Transport Dienst zusammen mit dem Bremer Transportunternehmen EKB Container Logistik in der letzten Woche angekündigt hat. Ziel ist es, ein flächendeckendes Netz für „die letzte

Meile“ der Containertransporte im Hinterland zu knüpfen. Mit der Kooperation, die noch vom Bundeskartellamt genehmigt werden muss, werden CTD und EKB Container Logistik an den wesentlichen, aufkommensstarken deutschen Standorten mit Lkw-Zustelldiensten vertreten sein.

Diese Beispiele sollten Ihnen zeigen, wie wir gerade auch in der Krise unsere langfristig ausgerichtete Geschäftsentwicklung fortgesetzt haben.

AUSBLICK UND PROGNOSE

Ich komme jetzt zum dritten und abschließenden Schwerpunkt meines Berichtes – dem Ausblick auf die weitere Entwicklung. Beginnen möchte ich hier mit den Ergebnissen des 1. Quartals 2010.

→ FOLIE 17: DAS I. QUARTAL 2010

Die Mengenentwicklung in den ersten drei Monaten des Jahres 2010 im Vorjahresvergleich zeigt eine kräftige Belebung im März, womit die konjunkturelle Erholung im März auch bei unseren Transport- und Umschlagmengen sichtbar wird. Wie nachhaltig diese Belebung sein wird, lässt sich im Augenblick noch nicht sagen. Ich komme auf diese Unsicherheiten gleich noch zu sprechen.

→ FOLIE 18: KENNZAHLEN DES I. QUARTALS 2010

Die Kennzahlen für das erste Quartal 2010 des Segmentes Container summieren sich zu einem leichten Anstieg. Der Rückgang bei Umsatz und Ergebnis liegt hierbei im Rahmen unserer Prognose. Er dokumentiert, dass der nach wie vor intensive Preiswettbewerb noch nicht durch steigende Mengen aufgefangen werden kann. Angesichts der Nachwirkungen der Krise, die auch bei voraussehbaren Mengensteigerungen im Containerumschlag noch mehrere Jahre zu einer Unterauslastung unserer Anlagen führt, sind daher zusätzliche Maßnahmen zur Absicherung eines weiterhin erfolgreichen Kurses des Unternehmens erforderlich.

Der Vorstand hat deshalb Anfang 2010 das „Projekt Zukunftssicherung“, das ich Ihnen anfangs bereits skizziert habe, weiterentwickelt und um strukturelle Maßnahmen ergänzt. Dabei geht es um die Neugestaltung der Arbeits- und Ablauforganisation am Container Terminal Burchardkai sowie um ein optimiertes Kapazitätsmanagement unserer Anlagen. So wollen wir unseren kleinsten Terminal, den Container Terminal Tollerort, mit dem Burchardkai verschmelzen und den Containerumschlag vorübergehend auf den Burchardkai konzentrieren und die kleinere Anlage bedarfsgerecht nutzen. Diese Maßnahmen sind für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens und zur Sicherung der Arbeitsplätze unverzichtbar. Sie sind damit auch unter sozialen Gesichtspunkten unbedingt notwendig. Nachdem wir zunächst in monatelangen Verhandlungen mit den Arbeitnehmervertretungen zu freiwilligen Vereinbarungen kommen wollten, sind diese Gespräche zuletzt doch gescheitert. Wir gehen deshalb jetzt, wie gerade die Ortsansässigen von Ihnen bereits der Presse entnommen haben dürften, den im Betriebsverfassungsgesetz vorgesehenen Weg über Einigungsstellen.

→ FOLIE 19: ENTWICKLUNG DES MARKTUMFELDS

Bevor ich zu unserer aktuellen Prognose für die Geschäftsentwicklung der HHLA im Jahr 2010 komme, möchte ich noch einen Blick auf die aktuelle Entwicklung unseres Marktumfeldes werfen. Blickt man auf die aktuellen Wirtschaftsprognosen sowie die aktuellen Zahlen aus der Transport- und Logistikbranche, dann scheint einem nachhaltigen Erholungsprozess kaum etwas im Wege zu stehen. Die wirtschaftliche Situation der Linienreeder hat sich verbessert, die Zahl der aufgelegten Schiffe sinkt (5,3 %), die Frachtraten haben sich erholt, die Mengenzuwächse in vielen Relationen sind höher als noch vor kurzem erwartet.

Dieser Fülle von positiven Indikatoren für eine weiter erfreuliche Entwicklung steht leider aber auch eine große Zahl von Risiken gegenüber. Neben den Währungs- und Schuldenrisiken sowie der Frage, ob ein Sparkurs der Regierungen die Konjunkturerholung stoppen wird, ist auch die wirtschaftliche Entwicklung von Mittel- und Osteuropa – also wichtigen Teilen unseres Hinterlands - generell mit großen Unsicherheiten behaftet. Überkapazitäten in den Häfen der europäischen Nordrange noch auf absehbare Zeit sowie die Folgen der Schifffahrtskrise stehen für eine anhaltend hohe Wettbewerbsintensität sowie einen anhaltenden Druck auf die Erlösqualität. Auch der Preis- und Wettbewerbsdruck in unseren Hinterlandverkehren und Logistikaktivitäten bleibt nach wie vor hoch. Für Hamburg kommt erschwerend hinzu, dass die erneute Verzögerung der Elbvertiefung den Standort derzeit nicht unerheblich belastet. Wir gehen daher davon aus, dass sich der durch die Vorhabensträger des Verfahrens zur weiteren Anpassung der Elbfahrrinne kommunizierte Zeitplan mit einem Planfeststellungsbeschluss noch im Herbst 2010 und einem Beginn der eigentlichen Ausbaurbeiten im Jahr 2011 nicht noch einmal verzögern wird.

Angesichts des kräftigen Kontrasts zwischen positiven Signalen und den geschilderten Risiken, ist deshalb lediglich eine konditionierte Prognose möglich.

→ FOLIE 20: PROGNOSE 2010

Sofern die Entwicklung der Umschlag- und Transportmengen weiter an die Erholung zum Ende des I. Quartals anknüpft, erwarten wir eine Mengenerholung im oberen einstelligen Prozentbereich. Da der Druck auf die Durchschnittserlöse jedoch anhalten wird, rechnen wir mit einem Umsatz in Reichweite von etwa 1 Milliarde Euro. Mit der konsequenten Fortführung unseres Kostenmanagements, das den Erlösdruck jedoch nicht vollständig zu kompensieren vermag, erscheint derzeit eine EBIT-Marge im Bereich von 15 Prozent möglich. In Abhängigkeit von der weiteren Markt- und Konjunktorentwicklung planen wir ein Investitionsvolumen von bis zu 180 Millionen Euro.

→ FOLIE 21: AUSSICHTSREICHE PERSPEKTIVEN

So unsicher die weitere Entwicklung derzeit noch ist, und so groß damit auch die Schwankungsbreite der absehbaren Erlös- und Ergebnisentwicklung ist – unser mittel- und langfristiges Geschäftsmodell bleibt auf einen langfristigen Wachstumstrend ausgerichtet. Und dies wird durch fundamentale Faktoren gestützt. Der Trend zur weltwirtschaftlichen Integration ist ungebrochen. Die Standort- und

Leistungs-vorteile des Hamburger Hafens werden weiter ausgebaut – wozu selbstverständlich auch die rasche Realisierung der Fahrrinnenanpassung der Elbe sowie weiterer wichtiger Infrastrukturprojekte gehören.

Meine Damen und Herren, an dieser Stelle sei mir ein kleiner Exkurs gestattet: Im vergangenen Jahr wurde von einigen Experten oder Medien die Frage nach der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens im Vergleich zu Rotterdam gestellt. Allenfalls verständlich ist diese Frage bei einer sehr kurzfristigen Betrachtung, die sich auf das Jahr 2009 beschränkt. In diesem Jahr hat der Rotterdamer Hafen tatsächlich einen Teil seiner Marktanteile zurück gewonnen, die er zuvor seit 1999 – dem Zeitpunkt der letzten Elbvertiefung - verloren hatte. Und dies vor allem deshalb, weil die Märkte im Hinterland von Rotterdam, also vor allem Westeuropa und die britischen Inseln, erheblich geringere Rückgänge der Wirtschaftsleistung sowie der Im- und Exporte verzeichneten als das osteuropäische Hinterland des Hamburger Hafens. Auch ist die Konjunktur dort etwas früher wieder angesprungen. Entscheidend ist jedoch, dass vieles - ja fast alles – dafür spricht, dass langfristig das Wachstum der mittel- und osteuropäischen Märkte deutlich über dem der westeuropäischen Märkte liegen wird. Dies wird dem Standort Hamburg deutlich überproportional zugute kommen.

Ein weiteres gewichtiges Argument stützt die aussichtsreichen Perspektiven der HHLA und des Standorts Hamburg: Mit der Verknüpfung von Überseeschiff mit Feederschiff oder Eisenbahn organisiert Hamburg ökologisch wie wirtschaftlich vorbildliche Transportketten, deren Marktanteil langfristig weiter steigen wird.

Unser erfolgreiches Geschäftsmodell, unsere Innovationskraft und unsere wirtschaftliche Stabilität versetzen uns in die Lage, diese guten Ausgangsvoraussetzungen auch in Zukunft aktiv zu nutzen und weiterzuentwickeln.

➔ FOLIE 22: BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ

Für ein langfristig denkendes Hafenlogistikunternehmen sind Umwelt- und Klimaschutz elementare Rahmenbedingungen, ja sogar grundlegender Bestandteil seines Geschäftsmodells. Effiziente Schnittstellen in der Transportkette und effiziente Transportleistungen schonen zugleich auch immer Ressourcen und senken damit zumindest langfristig auch Kosten. Die HHLA leistet mit ihren ökologischen Transportketten, ihrem Flächen schonenden Wachstumsprogramm und ihrem Ressourcen sparenden Produktionsprozess schon heute einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz im europäischen Güterverkehr. Mit dem steigenden Anteil von elektrischer Energie aus regenerativen Quellen und dem zunehmenden Ersatz von Diesel durch Strom auf unseren Terminals sowie mit unseren Investitionen für eine Steigerung des Anteils der Schienentransporte im Hinterlandverkehr wird die HHLA ihren Beitrag zum Klimaschutz in den kommenden Jahren kontinuierlich ausweiten.

➔ FOLIE 23: KLARE ZUKUNFTSSTRATEGIE

Ich komme zum Schluss. Wir blicken zuversichtlich nach vorn – auch wenn das Jahr 2010 erneut große Herausforderungen mit sich bringt. Unser aktives Krisenmanagement in Verbindung mit dem „Projekt Zukunftssicherung“ hat sich bewährt. Die HHLA verfügt über ein erfolgreiches und langfristig

ausgerichtetes Geschäftsmodell, das zusammen mit unserer Ertragsstärke und unserer soliden Bilanzstruktur eine gute Basis für die weitere Entwicklung bildet.

Sicher haben sich einige von Ihnen schon ein erstes Bild von der Entwicklung des Unternehmens in den vergangenen 125 Jahren gemacht – die Ausstellungstafeln im Foyer - die im März 2010 bereits in der Diele des Rathauses zu sehen waren - vermitteln aufschlussreiche und interessante Einblicke. Damit Sie sich aber auch ganz persönlich einen Eindruck von unserer Geschichte verschaffen können, laden wir Sie aus Anlass unseres 125-jährigen Jubiläums zu einer Zeitreise durch den Hamburger Hafen ein. Es handelt sich um eine Bustour unseres Kooperationspartners Jasper Tours, die von der historischen Speicherstadt über den O'Swaldkai mit Frucht- und PKW-Umschlag bis zu unserem modernen Container Terminal Altenwerder führt. Ich wünsche Ihnen schon heute viel Vergnügen und interessante Eindrücke bei dieser Tour durch Ihr Unternehmen.

Meine Damen und Herren,

jetzt freuen wir uns auf den Dialog mit Ihnen – heute und in den kommenden Jahren.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!