

HAUPTVERSAMMLUNG 2008

**REDE VON KLAUS-DIETER PETERS,
VORSTANDSVORSITZENDER DER HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG
AM 12. JUNI 2008 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 Hauptversammlung 2008 der Hamburger Hafen und Logistik AG. Ich möchte Sie im Namen des Vorstands der HHLA herzlich zu einer gemeinsamen Premiere begrüßen, der ersten Hauptversammlung der HHLA als börsennotiertes MDAX-Unternehmen.

Ich freue mich ganz besonders, dass Sie als Miteigentümer dieses Unternehmens heute so zahlreich erschienen sind, um sich über die Geschäftsentwicklung und die strategische Aufstellung des Unternehmens zu informieren und um wichtige Beschlüsse zu fassen. Unter den Tagesordnungspunkten 2 bis 5 bitten wir Sie um Ihre Zustimmung zur Verwendung des Bilanzgewinns, um die Entlastung der Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrats sowie um die Wahl des Abschlussprüfers.

Ihre Präsenz zeigt mir, dass uns ein wichtiges Ziel unseres Börsengangs gemeinsam am Herzen liegt: die Verpflichtung zu noch mehr Transparenz und Information. Diese Verpflichtung, die sich aus der Aufnahme in den Prime Standard der Deutschen Börse ergibt, ist auch eine willkommene Herausforderung für unser Unternehmen, eine Herausforderung, die uns die Chance gibt, das Vertrauen in die Nachhaltigkeit unseres Geschäftsmodells weiter zu stärken.

Lebendig wird diese Herausforderung aber erst durch Ihr Interesse an uns, an unseren Informationen und vor allem auch an dem Dialog, den wir heute gemeinsam führen werden. In diesem Sinne freue ich mich auf die kommenden Stunden mit Ihnen und hoffe, dass wir Ihren Informationsbedarf über Ihr Unternehmen, die HHLA, auch umfassend bedienen können.

Meine Damen und Herren, zum neuen Eigentümerkreis gehören - und darauf sind wir sehr stolz - 77 Prozent unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die zusammen rund 120.000 Aktien gezeichnet haben. Dies ist nicht nur eine außerordentlich hohe Quote, sondern vor allem ein Zeichen für die hohe Identifikation der Mitarbeiter mit dem Unternehmen und ein Beweis für das Vertrauen, das sie in die HHLA setzen.

KURSENTWICKLUNG UND BÖRSENGANG

Das Vertrauen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gründet dabei auf einem Wissen und einer Erfahrung, die oft über Generationen reicht.

Bei denjenigen von Ihnen, die mit unserem Unternehmen erst anlässlich des Börsengangs am 2. November 2007 in Berührung gekommen beziehungsweise Miteigentümer geworden sind, gilt es, diese Vertrauensbasis erst zu schaffen – dessen sind wir uns bewusst und daran werden wir hart arbeiten.

→ CHART 1 KURSVERLAUF DER HHLA-AKTIE

Lassen Sie uns zu Beginn einen Blick auf die Entwicklung der HHLA-Aktie seit der Erstnotierung am 2. November 2007 werfen. Die Grafik zeigt die Kursverläufe von HHLA-Aktie und MDAX, die wir zur besseren Vergleichbarkeit indexiert haben. Wie Sie sehen, stieg die HHLA-Aktie von ihrem Ausgabekurs von 53 Euro schnell um über 20 Prozent, um sich dann bis zum Jahresende recht stabil über der 60-Euro-Marke, also gut 10 Prozent oberhalb des Platzierungspreises zu halten. Man kann darin auch einen großen Vertrauensvorschuss der Börse und unserer Aktionäre sehen.

Die Subprime-Krise, aufkommende Sorgen um die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft und die damit verbundenen Auswirkungen auf den Hafenumschlag führten dann zu einem deutlichen, aber vorübergehenden Kursrückgang, von dem sich die HHLA-Aktie inzwischen wieder erholt hat.

Das in unserer Kursentwicklung deutlich werdende Vertrauen hat, denke ich, handfeste Gründe:

Zum einen erfüllte die HHLA mit ihrer insgesamt hohen Marktkapitalisierung von heute knapp 4 Milliarden Euro und einem regen Handelsvolumen die Kriterien für die Aufnahme in den MDAX, in dem wir seit dem 25. März 2008 gelistet sind.

Weit wichtiger aber noch dürfte unsere positive Geschäftsentwicklung gewesen sein. Wir haben am 31. März 2008 unsere Zahlen für das Geschäftsjahr 2007 vorgelegt, auf die ich gleich noch einmal ausführlich zu sprechen komme. Danach haben wir am 15. Mai 2008 unsere Zahlen für das erste Quartal 2008 präsentiert. Und beide Male, das möchte ich hier schon vorweg nehmen, waren es sehr gute Zahlen. Sie belegen den Erfolg unseres Geschäftsmodells und sie zeigen auch, dass nennenswerte Auswirkungen der Subprimekrise und ihre Folgen auf unsere Entwicklung und Ergebnisse derzeit nicht zu spüren sind.

Der Kapitalmarkt hat dies entsprechend honoriert und die HHLA-Aktie wieder deutlich oberhalb der allgemeinen MDAX-Entwicklung platziert.

Meine Damen und Herren, was können, was werden wir für eine gute zukünftige Kursentwicklung tun?

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.

Meine Damen und Herren, der 2. November 2007 markiert als Tag der Börseneinführung unseres Kerngeschäfts, der Hafenlogistik, eindeutig ein neues Kapitel in der bereits langen Unternehmensgeschichte. Die Platzierung von 31 Prozent der Aktien des Teilkonzerns Hafenlogistik, der 98 Prozent des Konzernumsatzes repräsentiert, verlief überaus erfolgreich: Bei einer mehr als zehnfachen Überzeichnung und einem Ausgabekurs von 53 Euro betrug die Marktbewertung rund 3,7 Milliarden Euro.

Ihre Wertschätzung unseres Geschäftsmodells und unserer Wachstumsstrategie hat uns folglich auch in die Lage versetzt, unsere Eigenkapitalbasis zu stärken und damit die Grundlagen für die Fortsetzung unseres Expansionskurses nochmals zu verbessern.

Mindestens ebenso wichtig aber ist die Verwendung des überwiegenden Teils des Emissionserlöses von insgesamt 1,17 Milliarden Euro für den Ausbau der Infrastruktur des Hamburger Hafens.

Die Einnahmen von mehr als einer Milliarde Euro, welche die Stadt Hamburg aus unserem Börsengang erlöst hat, sind ein wesentlicher Beitrag zur Finanzierung des „Zukunftsprogramms Hafen“. Es sieht bis zum Jahr 2015 Investitionen von insgesamt drei Milliarden Euro vor.

Die wichtigste Logistikdrehscheibe Deutschlands kann so zeit- und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Hiervon profitiert nicht nur die gesamte Hafenwirtschaft, sondern ganz Hamburg sowie die Metropolregion mit positiven Auswirkungen weit hierüber hinaus.

BERICHT ZUM GESCHÄFTSJAHR 2007

Meine Damen und Herren, ich komme jetzt zum Kern meines Berichts, dem Überblick über das Geschäftsjahr 2007.

→ CHART 2 HIGHLIGHTS DES GESCHÄFTSJAHRES 2007

Um es gleich vorwegzusagen: 2007 war für uns ein ausgesprochen erfolgreiches Geschäftsjahr mit einem dynamischen und profitablen Wachstum im Konzern und seinen vier Segmenten. Das Unternehmen konnte darüber hinaus erneut das hohe organische Mengenwachstum für eine überproportionale Verbesserung von Umsatz, Ergebnis und Rendite nutzen.

Gleichzeitig haben wir unser ambitioniertes Ausbau- und Modernisierungsprogramm konsequent fortgesetzt, unsere Produktivität weiter gesteigert und 350 neue Arbeitsplätze geschaffen.

Nachdem wir, meine Damen und Herren, bereits in den Vorjahren unsere Unternehmensstruktur modernisiert und auf das Kerngeschäft fokussiert haben, haben wir unseren Konzernumbau in Vorbereitung auf den Börsengang mit der Bildung der beiden Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien nun vorläufig abgeschlossen. Bereits seit dem Jahr 2002 haben wir das Unternehmen zielgerichtet auf diesen Augenblick vorbereitet.

Am 2. November 2007, dem Datum des erfolgreichen Börsengangs des Teilkonzerns Hafenlogistik mit dem Kerngeschäft der HHLA in den Segmenten Container, Intermodal und Logistik, hat dann ein neuer Abschnitt unserer Unternehmensgeschichte begonnen. Wir werden mit dem geschaffenen Zugang zum Kapitalmarkt unsere Wachstumsoptionen zukünftig noch besser wahrnehmen können.

→ CHART 3 HHLA-ENTWICKLUNG 2007

Meine Damen und Herren, wenn Sie mit mir gemeinsam einen Blick auf eine Übersicht ausgewählter Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2007 des HHLA Konzerns werfen, wird, denke ich, deutlich, was wir unter profitablen Wachstum verstehen. Als Indikatoren für die Basis der Entwicklung unseres operativen Geschäfts finden Sie zwei Mengengrößen:

Ganz unten in der tabellarischen Übersicht das Wachstum des Transportvolumens im Segment Intermodal, in dem unsere Hinterlandtransportsysteme, also vor allem unsere Bahngesellschaften, zusammengefasst sind.

Hier sehen Sie eine Zunahme um 8,3 Prozent auf 1,7 Millionen transportierte Standardcontainer beziehungsweise „TEU“. TEU steht hier für die weltweite Messeinheit im Containergeschäft, den 20-Fuß-Container, englisch Twenty Foot Equivalent Unit. Noch stärker wuchs der Containerumschlag auf unseren Terminals in Hamburg und Odessa in der Ukraine. Sie verzeichneten 2007 eine Zunahme um 11,7 Prozent auf insgesamt 7,2 Millionen Standardcontainer.

Noch einmal deutlich oberhalb dieser bereits erfreulichen Mengendynamik hat sich dann der Umsatz entwickelt. Er wuchs um 16 Prozent auf knapp 1,2 Milliarden Euro. Hinter diesem überdurchschnittlichen Umsatzwachstum stehen vor allem zwei Faktoren, meine Damen und Herren.

Wir haben die Leistungen pro Container steigern können – zum Beispiel durch die Ausweitung unserer Transportleistung im Hinterlandverkehr, wie etwa der Zunahme der Verkehre mit Ungarn und der Slowakei. Sie haben sich dank der erfolgreichen Inbetriebnahme unseres Eisenbahnterminals in Dunajska Streda in der Slowakei nahe der ungarischen Grenze überaus positiv entwickelt.

Zum anderen haben wir aufgrund unserer hohen Abfertigungsqualität auch höhere Preise für unsere Leistungen am Markt durchsetzen können.

Nochmals darüber liegt die Steigerungsrate des Betriebsergebnisses EBIT, des Ergebnisses vor Steuern und Zinsen. Mit 288 Millionen Euro und einem Plus von rund 32 Prozent gegenüber dem Vorjahr haben wir damit ein Rekordergebnis erzielt.

Produktivitätssteigerungen und eine unterproportionale Zunahme des Materialaufwands sind weitere wesentliche Ursachen der Ergebnisverbesserung. Auch kamen Skaleneffekte durch die höhere Auslastung von Anlagen und Transportsystemen zum Tragen. Diese werden allerdings derzeit noch durch die parallel laufenden Ausbauprogramme vor allem auf unseren Container Terminals begrenzt.

Meine Damen und Herren, umso höher sind Einsatz, Motivation und Flexibilität unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu werten, denen es trotz der Zusatzbelastung durch das steigende Aufkommen und die Realisierung unseres Wachstumsprogramms gelungen ist, die Leistung nochmals zu steigern und damit ganz entscheidend zum Erfolg des Unternehmens beizutragen. Dafür gebührt Ihnen unser aller Dank und unsere Anerkennung.

In diesen Dank möchte ich ausdrücklich auch das HHLA-Team für den Börsengang einschließen, das im vergangenen Jahr parallel zum laufenden Geschäft ebenfalls mit großem Erfolg eines der aufwendigsten und anspruchsvollsten Projekte bewältigt hat, das ein Unternehmen im Laufe seiner Geschichte erleben kann.

Das Ergebnis unserer Bemühungen kann sich dann auch sehen lassen: Dank der ausgezeichneten Ertragslage und des Zuflusses von Mitteln aus dem Börsengang hat sich auch die Eigenkapitalquote der HHLA erheblich verbessert und liegt jetzt mit über 38 Prozent auf einem sehr guten marktkonformen Niveau. Gleichzeitig ist es uns gelungen, unsere zentrale wertorientierte Steuerungsgröße, die Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE), nochmals um 3 Prozentpunkte auf jetzt 27,4 Prozent zu steigern.

Ein anhaltend profitables Wachstum, meine Damen und Herren, setzt aber die stetige Erweiterung und Modernisierung unserer Anlagen, Transportsysteme und Logistikaktivitäten voraus.

→ CHART 4 INVESTITIONEN IN DIE LOGISTIKKETTE

Im vergangenen Jahr haben wir hierfür 195 Millionen Euro aufgewendet. Unterhalb des Schaubildes finden Sie einige Beispiele hierfür.

Investiert haben wir im Segment Container auf allen unseren Anlagen, den Hamburger Terminals Altenwerder, Burchardkai und Tollerort sowie auf dem Terminal Odessa in der Ukraine:

- beim wasserseitigen Umschlag durch den Ausbau von Liegeplätzen und die Beschaffung zusätzlicher Containerbrücken,
- beim Transport auf dem Terminal selber durch zusätzliche Van-Carrier und AGVs, das sind die automatisch gesteuerten, selbstfahrenden Transportsysteme auf dem CTA, und schließlich

- im Containerlager mit dem Aus- und Neubau von Lagerblöcken.

Die Weiterentwicklung unserer integrierten DV-Systeme spielte hierbei überall eine zentrale Rolle.

Im Segment Logistik stand neben der Inbetriebnahme des Ende 2006 eröffneten Logistikzentrums Altenwerder, in direkter Nachbarschaft zum CTA, die Modernisierung unseres Multifunktionsterminals O'Swaldkai im Mittelpunkt. Unsere Anlage für Fahrzeug- und Fruchtlogistik im Hamburger Hafen haben wir damit weiter zukunftsgerichtet ausgebaut.

Für unser Segment Intermodal, das unsere Transportgesellschaften für den Containerhinterlandverkehr - hauptsächlich der deutschen Seehäfen – umfasst, haben wir mit dem Bahnhofsneubau auf dem Container Terminal Tollerort erneut die Schnittstelle zwischen Überseeschiff und Hinterlandtransport optimiert.

Mit der Fertigstellung des Bahnhofs, der vor wenigen Tagen, am 29. Mai 2008, in Betrieb genommen wurde, verfügen nun unsere drei Hamburger Container Terminals über modernste Bahnhöfe, auf denen komplette Ganzzüge mit einer Länge von bis zu 700 Metern gebildet werden können.

Auch unsere Transportgesellschaften waren im vergangenen Jahr äußerst aktiv und erfolgreich: Unsere Bahntochter Metrans hat erheblich in Terminals und Waggons investiert, die Bahngesellschaft Polzug in Terminals und CTD, Spezialist für den Containertransport auf der Straße, hat in rollendes Gerät investiert und eine weitere Niederlassung in Bremen eröffnet.

Wie Sie sehen, bauen wir unsere Kapazitäten zielstrebig entlang der Logistikkette zwischen Überseehafen und unserem europäischen Hinterland aus.

Meine Damen und Herren, trotz dieser hohen Investitionen in unser Wachstum, mit denen wir nicht zuletzt auch den Wert des Unternehmens weiter steigern, wollen wir unseren Aktionären – wie wir ja bereits vor dem Börsengang angekündigt haben – eine attraktive Dividende zahlen.

Vorstand und Aufsichtsrat haben daher beschlossen, der Hauptversammlung für die an der Börse gehandelten Aktien des Teilkonzerns Hafenlogistik eine Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2007 in Höhe von 85 Eurocent je dividendenberechtigter Aktie vorzuschlagen. Das sind insgesamt 59,4 Millionen Euro.

Für die nicht an der Börse notierten Aktien unseres Teilkonzerns Immobilien schlagen Vorstand und Aufsichtsrat die Ausschüttung von 1 Euro je dividendenberechtigter Aktie vor. Insgesamt also 2,7 Millionen Euro.

SEGMENTENTWICKLUNG

Meine Damen und Herren, ich komme jetzt stichpunktartig zum Verlauf der Geschäftsentwicklung in den einzelnen Segmenten.

Umsatz und Ergebnis haben sich in 2007 in allen Segmenten positiv entwickelt, die damit jeweils einen wichtigen Beitrag für das Gesamtergebnis geleistet haben. Dieser Beitrag dokumentiert sich

jedoch nicht allein im Einzelergebnis. Das integrierte Geschäftsmodell der HHLA führt gerade im Teilkonzern Hafenlogistik zu einer gegenseitigen Befruchtung unserer Aktivitäten.

So erhöhen beispielsweise leistungsstarke Containerterminals das Ladungsaufkommen für die Hinterlandverkehre. Umgekehrt sorgen ein funktionstüchtiges Hinterlandnetzwerk und ergänzende Logistikdienstleistungen für eine höhere Attraktivität des Hamburger Hafens und damit unserer Container Terminals.

→ CHART 5 SEGMENT CONTAINER

Ich beginne mit dem **Segment Container**:

Im Segment Container gelang es 2007, trotz vielfältiger operativer Einschränkungen durch die laufenden Ausbauprogramme auf allen unseren Terminals, das Umschlagaufkommen mit einem Plus von 11,7 Prozent erneut zweistellig zu steigern.

Diese positive Mengenentwicklung hat zusammen mit einer nochmals verbesserten Erlösqualität zu einer Umsatzverbesserung von über 17 Prozent geführt. Mit einem Umsatz von 693 Millionen Euro stand das Segment Container damit für 59 Prozent des Gesamtumsatzes des Konzerns.

Überproportional hat sich auch das Betriebsergebnis EBIT entwickelt. Dank eines erneuten Wachstumssprungs um 34 Prozent liegt es jetzt bei 248 Millionen Euro. Eine Vielzahl von Faktoren hat zu diesem ausgezeichneten Ergebnis geführt.

Dazu gehören unter anderen Einflussgrößen

- der Anstieg der durchschnittlichen Umschlagmengen pro Schiffsanlauf,
- Produktivitätssteigerungen durch nochmalige Ablauf- und IT-Optimierung,
- Skaleneffekte durch eine höhere Terminalauslastung,
- ein höherwertiger Servicemix sowie
- steigende Lagergelderlöse.

Das erzielte Ergebnis zeigt, dass wir sowohl mit unserer vertikalen Unternehmensstrategie wie auch mit unserer Terminalstrategie, die dank modernster Technologie höchste Leistungsfähigkeit bietet, auf dem richtigen Weg sind. Diesen Wettbewerbsvorteil wollen wir mit unserem aktuellen Wachstums- und Modernisierungsprogramm behaupten und ausbauen.

→ CHART 6 SEGMENT INTERMODAL

Einige Worte zum **Segment Intermodal**:

Auch unser im Segment Intermodal gebündelter Container-Seehafenhinterlandverkehr profitierte im vergangenen Jahr erneut von der dynamischen Entwicklung der Containerumschlagmengen. Obwohl auch hier die anhaltende Wachstumsdynamik zu schwierigen Rahmenbedingungen, unter anderem durch zeitweise Überlastung der Infrastruktur, führte, die durch den Streik der deutschen Lokführer

zum Jahresende noch verschärft wurde, konnte das Transportvolumen im Vergleich zum Vorjahr um über 8 Prozent auf 1,7 Millionen transportierter Standardcontainer gesteigert werden.

Dabei legten besonders die Verkehre mit den wachstumsstarken Volkswirtschaften in Ost- und Zentraleuropa überdurchschnittlich zu. So haben beispielsweise unsere Bahngesellschaften Metrans, sie bedient vor allem Tschechien, die Slowakei und Ungarn, sowie Polzug mit den Verkehren nach Polen und in die GUS-Staaten Zuwachsraten von jeweils rund 20 Prozent erzielt. Hierbei bewährte sich erneut die Regionalstrategie unserer Bahnaktivitäten, die sich mit eigenen Niederlassungen vor Ort und eigenen Terminals durch große Marktnähe und Marktkenntnis auszeichnen und so zu Marktführern in ihren jeweiligen Transportmärkten wurden.

Hinter unseren Erwartungen zurück blieben dagegen die von der combisped Gruppe mit eingearbeiteten Zubringerschiffen organisierten Transporte über Lübeck auf dem Seeweg in den Ostseeraum. Hier belasteten der intensive Wettbewerb sowie zum Jahresbeginn ungünstige Witterungsbedingungen in der Ostsee Menge und Ergebnis.

Insgesamt verzeichnet das Segment Intermodal aber ein kräftiges und überproportionales Wachstum von Umsatz und Ergebnis. Mit einem Umsatzanstieg um 18 Prozent auf 332 Millionen Euro standen die Intermodalverkehre im vergangenen Jahr immerhin schon für 28 Prozent des Konzernumsatzes.

Mit einem kräftigen Plus von 35 Prozent hat sich das Betriebsergebnis EBIT auf 37 Millionen Euro nochmals gesteigert. Dieses Ergebniswachstum konnte vor allem durch eine aktive Preispolitik, weitere Produktivitätssteigerungen sowie eine höhere Zug- und Anlagenauslastung sowie den Einsatz weiterer eigener Bahnwaggons – derzeit sind es etwa 720 – erzielt werden.

→ CHART 7 SEGMENT LOGISTIK

Nun zum **Segment Logistik**:

Meine Damen und Herren, mit einem Umsatzwachstum von 4 Prozent auf 119 Millionen Euro, die 10 Prozent des Konzernumsatzes entsprechen, und einer Steigerung des Betriebsergebnisses (EBIT) um 6 Prozent auf 13 Millionen Euro hat sich auch das Segment Logistik insgesamt weiter erfreulich entwickelt.

Angesichts eines unter unseren Erwartungen liegenden Geschäftsverlaufs in den von HHLA Rhenus Logistics betriebenen Kontraktlogistikaktivitäten wurde das Ergebniswachstum vor allem durch den Bereich des Spezialumschlags getragen, der an der Kapazitätsgrenze operierend ein EBIT-Wachstum von über 30 Prozent realisierte. Zu diesem Spezialumschlag gehören die Fruchtlogistik und die Fahrzeuglogistik auf unserem Multifunktionsterminal O'Swaldkai sowie Deutschlands größter Massengutterterminal für Erz und Kohle, der Hansaport.

Am O'Swaldkai konnte bei einem Anstieg um 4,7 Prozent mit 1,03 Millionen Tonnen erstmals die Eine-Million-Marke überwunden werden. Die Fahrzeugabfertigung der UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft übertraf mit 142.000 Einheiten dabei das Vorjahresergebnis um 9,5 Prozent. Durch die zum 1. Januar 2007 realisierte Beteiligung der italienischen Reederei Grimaldi konnte UNIKAI darüber hinaus seine Marktposition in der Fahrzeugverladung nochmals deutlich stärken.

Und schließlich erreichte der Umschlag von Erz und Kohle am Hansaport mit 15 Millionen Tonnen ein neues Rekordniveau und steht damit allein für über 10 Prozent des Umschlags im Hamburger Hafen. Neben den Mengenzuwächsen waren Optimierungen im Betriebsablauf mit deutlichen Produktivitätssteigerungen, Skaleneffekte sowie Verbesserungen der Erlösqualität für die Ergebniszunahme verantwortlich.

Auch in der Unternehmensberatung, meine Damen und Herren, durch unsere Tochter HPC Hamburg Port Consulting, die weltweit zu den führenden Gesellschaften für die Hafener-, Terminal- und Transportberatung gehört, konnte das profitable Wachstum im Jahr 2007 mit einer zweistelligen Zuwachsrate im Ergebnisbeitrag fortgesetzt werden.

→ CHART 8 SEGMENT IMMOBILIEN

Und schließlich zum **Segment Immobilien**:

Dank neu entwickelter Objekte in der historischen Hamburger Speicherstadt und einer deutlich gesteigerten Vermietungsbilanz wuchs der Umsatz im nicht an der Börse gehandelten Teilkonzern Immobilien, der gleichzeitig das Segment Immobilien bildet, im Vorjahresvergleich um 14 Prozent auf 31 Millionen Euro.

Aufgrund von Sondereffekten, das sind ein außerordentlicher Ertrag im Vorjahr 2006 sowie nicht aktivierungsfähige Aufwendungen für Mietflächen, ging das Betriebsergebnis allerdings um 4 Millionen Euro auf 10 Millionen Euro zurück. Bereinigt um diese Sondereffekte ergäbe sich eine Steigerung des Betriebsergebnisses (EBIT) um 10 Prozent. Der Teilkonzern repräsentiert rund 2 Prozent des Konzernumsatzes.

So viel zu den einzelnen Aktivitäten des Unternehmens.

STRATEGIE UND AUFSTELLUNG

Meine Damen und Herren, die ausgezeichneten Ergebnisse des Geschäftsjahres 2007 reihen sich ein in die kontinuierliche Entwicklung unseres Konzerns in den vergangenen Jahren. Wir ernten heute die Früchte unserer zielgerichteten Unternehmensentwicklung und unserer guten Positionierung in einem der weltweit aussichtsreichsten Wachstumsmärkte, der Hafenlogistik.

Dabei profitieren wir einerseits von der Globalisierung von Produktion, Distribution und Konsumtion, andererseits gestalten wir diese Entwicklung mit unseren Dienstleistungen und unserem ambitionierten Wachstumsprogramm aktiv mit. Die wachsende weltweite Arbeitsteilung und der dazu gehörende Welthandel sind zunehmend auf leistungsstarke und hocheffiziente globale Logistikketten angewiesen.

In der Darstellung sehen Sie einige fundamentale Trends unseres Marktumfeldes in den vergangenen zehn Jahren.

→ CHART 9 HHLA – GEWINNERIN DER GLOBALISIERUNG

Die rote Kurve, meine Damen und Herren, steht für den Aufwärtstrend der gesamten Weltwirtschaftsleistung von 1998 bis 2007. Deutlich dynamischer hat sich in diesem Zeitraum der Welthandel entwickelt, die orangefarbene Linie, der um das Eineinhalb- bis Zweifache schneller wuchs als die eigentliche Weltwirtschaft. Nochmals dynamischer verläuft der Anstieg des Weltcontainerumschlags. Er liegt um das Zweieinhalb- bis Dreifache über den Wachstumsraten der Weltwirtschaft.

Die blaue Linie schließlich beschreibt den Verlauf des HHLA-Containerumschlags seit 1998. Dabei profitiert die HHLA mit ihrer regionalen Fokussierung auf den Standort Hamburg von der hervorragenden verkehrsgeografischen Lage der Stadt, die sich als führende europäische Drehscheibe für die globalen Warenströme vor allem zwischen Asien sowie Ost- und Zentraleuropa etabliert hat.

Damit verbindet Hamburg die dynamischste Wirtschaftsregion der Weltwirtschaft mit der wachstumsstärksten Region Europas.

→ CHART 10 ASIEN DOMINIERT – OSTEUROPA KOMMT

Die folgende Grafik zeigt die regionalen Aufkommensstrukturen des Hamburger Hafens im Seeverkehr für das Jahr 2007: Die Relationen Asien und Zentral- und Osteuropa wachsen seit Jahren überproportional und kommen inzwischen zusammen auf einen Marktanteil von rund 70 Prozent.

Die Dynamik der jüngsten Entwicklung zeigt Ihnen hierbei die nächste Grafik.

→ CHART 11 WACHSTUMSTREIBER FÜR HAMBURG

Hier haben wir das durchschnittliche jährliche Wachstum der vergangenen drei Jahre für die wichtigsten Wachstumstreiber der Containerverkehre über Hamburg abgebildet. Dabei kommt der Warenaustausch mit Asien auf einen Anstieg von mehr als 15 Prozent pro Jahr, die Verkehre mit den osteuropäischen Ostseehäfen kommen sogar auf ein Plus von jahresdurchschnittlich über 30 Prozent! Eine hohe Zuwachsrate von jährlich über 13 Prozent verzeichneten in diesem Zeitraum auch die Containertransporte der HHLA-Intermodalsysteme auf dem Landweg nach Zentral- und Osteuropa.

Meine Damen und Herren, angesichts der hier deutlich werdenden Wachstumsdynamik könnte nun vielleicht der Eindruck entstehen, dem Unternehmen sei der Erfolg der letzten Jahre quasi in den Schoß gefallen. Wer so denkt, verwechselt allerdings Wachstumschancen mit realisiertem Wachstum.

Die Chancen der Globalisierung aktiv zu nutzen und die Herausforderung anzunehmen, die in der Bewältigung der in diesem Ausmaß kaum erwarteten Dynamik des Containerverkehrs liegt, ist, meine Damen und Herren, keine Selbstverständlichkeit. Andere bedeutende Welthäfen, in denen die

globalen Warenströme teilweise ins Stocken geraten, Schiffe auf Abfertigung warten, sich der Hinterlandverkehr staut, sind ein anschaulicher Beleg dafür.

Dass Hamburg bis heute ein schneller Hafen ist und die HHLA in den letzten Jahren deutlich schneller wachsen konnte als der Markt, ist das Ergebnis einer ganzen Reihe von mutigen und richtigen, teils wegweisenden politischen, aber vor allem unternehmerischen Entscheidungen, die zu ihrem jeweiligen Zeitpunkt oft umstritten waren, sich jetzt im Nachhinein aber als klug und vorausschauend erwiesen haben.

Mit anderen Worten: Wir haben auch eine Menge richtig gemacht!

Ich möchte auf vier zentrale Punkte eingehen:

→ CHART 12 WICHTIGE WEICHENSTELLUNGEN

1. Nachdem das damalige Management des Unternehmens rechtzeitig und weitsichtig in den 60er-Jahren die immensen Zukunftschancen des aufkommenden Containerverkehrs erkannt hat, beginnt das Unternehmen bereits Anfang der 90er-Jahre mit dem Aufbau eigener intermodaler Hinterland-Transportsysteme und entwickelt in der Folge ihre heutige Strategie der vertikalen Aufstellung entlang der Logistikkette.

Ein kurzer Rückblick, meine Damen und Herren:

Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs im Jahr 1990 hatte Hamburg nach vielen Jahrzehnten endlich sein historisches Hinterland wieder. Den HHLA-Verantwortlichen war damals aber bewusst, dass dieses Hinterland verkehrstechnisch nur unzureichend angebunden war. Wollte Hamburg dieses Potenzial nutzen, mussten schnell leistungsfähige und zuverlässige Transportsysteme aufgebaut werden, insbesondere auf der Schiene. Dies geschah dann mit der Gründung von Polzug und dem Erwerb der Mehrheitsbeteiligung an Metrains.

Später erwarb die HHLA dann noch 50 Prozent der Bahngesellschaft Transfracht von der Deutschen Bahn. Diese drei Gesellschaften sind heute in ihren jeweiligen Transportmärkten Marktführer und tragen das wirtschaftlich sehr erfolgreiche Segment Intermodal. Die attraktive Hinterlandanbindung auf der Schiene zählt heute zu den großen Wettbewerbsvorteilen des Hamburger Hafens.

2. 1999 wird die seewärtige Anbindung des Hamburger Hafens durch den Fahrrinnenausbau der Außen- und Untereibe deutlich verbessert.

Nach jahrelangen Verzögerungen und Schwierigkeiten war es 1999 endlich so weit: Der auch von der HHLA immer wieder geforderte Ausbau der Elbe für die Containerschiffe der neuen Generation ist umgesetzt. Seither wächst der Hafenumschlag in Hamburg deutlich überdurchschnittlich mit gravierend positiven Auswirkungen auf Beschäftigung und Wertschöpfung weit über die Grenzen der Stadt hinaus. Die seit 1999 eingetretene Entwicklung liegt im Nachhinein weit oberhalb der Erwartungen.

3. 2002 geht der HHLA Container Terminal Altenwerder in Betrieb.

Meine Damen und Herren, wer auf knappen und wertvollen Flächen ein Maximum an Leistungsfähigkeit erzielen will, muss in die Industrialisierung und Automatisierung der Prozesse von Containerterminals investieren. Mit diesem anspruchsvollen Anforderungsprofil beschriftet die HHLA beim Bau und Betrieb ihres Hightech-Terminals in Altenwerder Neuland:

Der Automatisierungsgrad wurde auf ein bislang unerreichtes Niveau getrieben, viele innovative Einzellösungen zu einem integrierten System verschmolzen, das bis heute weltweit die Spitze der Terminaltechnologie definiert.

Der HHLA Container Terminal Altenwerder, kurz CTA, hat inzwischen die hochgesteckten Erwartungen deutlich übertroffen. Ohne den CTA, dessen Bedarf in den 90er-Jahren in Hamburg immer wieder massiv angezweifelt wurde, hätten wir und der Hafen das Wachstum der letzten Jahre nicht realisieren können, mit allen hiermit verbundenen negativen Folgen.

4. Und schließlich startet die HHLA 2004 das größte Wachstumsprogramm ihrer Geschichte.

Meine Damen und Herren, schon bald nach Inbetriebnahme des CTA zeigte sich, dass alle Prognosen die tatsächliche Entwicklung des Containerverkehrs dramatisch unterschätzt hatten. Statt um 3 bis 4 Prozent, wie noch Mitte der 90er-Jahre erwartet, oder 6 bis 7 Prozent, wie zu Beginn des 3. Jahrtausends vorhergesagt, hat der Containerumschlag in Hamburg seit dem Jahr 2000 jahresdurchschnittlich um über 13 Prozent zugelegt.

Wir haben faktisch 2004 ein Programm zur Modernisierung und zum Kapazitätsausbau unserer Terminals sowie unserer Hinterland- und Logistikaktivitäten aufgelegt, das zwischenzeitlich angesichts der unverändert hohen Wachstumsraten noch einmal nach oben angepasst wurde. Über 12 Millionen Standardcontainer wollen wir im Jahr 2012 in Hamburg umschlagen können – 2007 waren es 6,7 Millionen.

Hier schließt sich dann auch der Kreis zum Börsengang des Jahres 2007. Er versetzt uns und vor allem auch die Stadt Hamburg in die Lage, diesen Kapazitätssprung in einem gemeinsamen Kraftakt von privatwirtschaftlichen Investitionen und flankierendem öffentlichen Infrastrukturausbau gemeinsam zu bewältigen.

Meine Damen und Herren, wie Sie sehen, sind

- vorausschauendes und verantwortliches unternehmerisches Handeln,
- der Einsatz und die Entwicklung modernster Technologie,
- das Know-how und das Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie
- die erfolgreiche und enge Zusammenarbeit mit Politik Verwaltung, der Logistikindustrie, aber auch mit der zuliefernden und ergänzenden Hafenwirtschaft für die Optimierung der Logistikkreisläufe Hamburg und ihrer Infrastrukturanbindung

ganz wesentliche Faktoren für den Erfolg der Hamburger Hafen und Logistik AG.

Sie sind auch Bestandteil unseres Geschäftsmodells, das ich Ihnen jetzt kurz erläutern möchte. Ausgangspunkt ist hierbei eine zentrale Grunderkenntnis für die strategische Entwicklung jeder

logistischen Kette: Das schwächste Glied der Kette bestimmt die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems.

→ CHART 13 EINZIGARTIGES HHLA-GESCHÄFTSMODELL

Das besondere Kennzeichen unseres Unternehmens, meine Damen und Herren, ist die tiefe vertikale Integration unserer Dienstleistung 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 natürlich auch um die warenbegleitende Informationskette sowie um eine Vielzahl ergänzender logistischer Dienstleistungen.

Globale Warenströme von und nach Übersee, zum Beispiel China und Asien, verknüpfen wir mit der Ostseeregion, unserem Hinterland in Zentral- und Osteuropa, darunter 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 über Lübeck bilden dabei ein ebenso umfassendes wie leistungsfähiges Netzwerk. Die Integration unserer einzelnen Segmente, z.B. über Datenverarbeitungssysteme, erlaubt uns eine ständige gegenseitige Optimierung der Abläufe, vor allem aber der Schnittstellen, auf deren Qualität es in ganz besonderer Weise ankommt.

→ CHART 14 SCHNITTSTELLE ALTENWERDER

Der Standort Altenwerder ist hierfür ein hervorragendes Beispiel: ein modernes Zentrum für Kontrakt- und Lagerlogistik in direkter Nachbarschaft unseres Container Terminals Altenwerder. Dazu ein moderner Containerbahnhof zur Bildung von Ganzzügen und die direkte Nachbarschaft zur Autobahn. Die Informationsverarbeitung mittels modernster DV – ich habe dies bereits erwähnt – spielt eine entscheidende Rolle. Selbst die Zollabwicklung findet hier im integrierten System statt, da das Areal außerhalb der Freizonengrenzen liegt.

Der Standort Altenwerder demonstriert, was Optimierung der Hafenlogistik heute leisten kann. Und unsere Bahnsysteme, wie etwa die direkten Shuttlezugverbindungen von Metrans, sorgen mit eigenem rollendem Material für beste Verbindungen nach Zentral- und Osteuropa.

→ CHART 15 HHLA-HINTERLANDNETZWERK

Auf der nächsten Grafik sehen Sie das natürliche Hinterland des Hamburger Hafens, in dem heute, je nach Definition, bis zu 500 Millionen Menschen leben und arbeiten. Diesen großen Wirtschaftsraum, meine Damen und Herren, bedienen unsere Transportsysteme:

Blau eingezeichnet sehen Sie unsere Lkw-Gesellschaft CTD, die vor allem die Metropolregion Hamburg bedient, mit Niederlassungen in Bremen und seit Kurzem auch in Berlin, mit stetig wachsendem Einzugsgebiet und auch zunehmenden Fernverkehren.

Der gelbe Pfeil in die Ostseeregion steht für unsere Zubringerverkehre über unseren Lübecker Terminal zum Beispiel in die finnischen Häfen Kotka und Hamina sowie nach St. Petersburg. Der hellblaue Pfeil steht für die Bahngesellschaft Polzug, Orange für Metrans und Grün schließlich für den Bahnoperateur Transfracht, der Deutschland, Österreich und die Schweiz bedient.

Dabei, meine Damen und Herren, gehen die Dienstleistungen unserer Transportgesellschaften übrigens weit über den reinen Transport hinaus – die Organisation der warenbegleitenden Informationsströme, Zollabwicklung, Zwischenlagerung und der Transport von und bis zur Haustür des Absenders oder Empfängers gehören mit zur Angebotspalette.

INFRASTRUKTUR UND FAHRINNENAUSBAU

→ CHART 16 ABGESTIMMTES AUSBAUPROGRAMM

Meine Damen und Herren, unsere integrierte Strategie setzt sich in der Konzeption unseres ehrgeizigen Wachstumsprogramms fort: Wir werden in den kommenden fünf Jahren rund 1,5 Milliarden Euro in den Ausbau unserer Terminals, unseres Hinterlandnetzwerks und unserer Logistikaktivitäten investieren.

Flankiert wird unser Investitionsprogramm – und das ist eine ganz wesentliche Voraussetzung für seinen Erfolg – durch den Ausbau der öffentlichen Infrastruktur. Der Hamburger Senat hat am 8. Mai 2007 ein umfassendes Zukunftsprogramm für den Hamburger Hafen beschlossen. Bis zum Jahr 2015 sollen rund 3 Milliarden Euro investiert werden, welche die Voraussetzungen schaffen, um den Containerumschlag auf über 18 Millionen Standardcontainer zu steigern und die Leistungsfähigkeit der Hafenbahn gegenüber dem Stand von 2006 auf ein Containertransportvolumen von 4,5 Millionen Standardcontainern zu verdreifachen.

Auch die Bundesregierung hat mit der Aufnahme von 15 prioritären Infrastrukturprojekten zum Ausbau der see- und landseitigen Hafenanbindung in den Bundesverkehrswegeplan sowie mit der Erarbeitung des Masterplans Güterverkehr und Logistik positive Zeichen gesetzt. Werden diese Maßnahmen konsequent und zeitnah realisiert, dann sind wichtige Voraussetzungen für den Wachstumskurs der HHLA gegeben.

Meine Damen und Herren, die Ertüchtigung der deutschen und europäischen Infrastruktur für das Wachstum der Warenströme ist eine verkehrs- und wirtschaftspolitische Kernaufgabe. Infrastruktur und Logistik sind der Schlüssel zur Realisierung der Chancen, welche die Dynamik der Globalisierung uns heute eröffnet.

Wir sind durchaus stolz darauf, als Unternehmen hier eine aktive Rolle zu spielen und mit unseren Dienstleistungen Tor zur Welt und Tor nach Deutschland und Europa zu sein.

Diese Rolle beschränkt sich aber nicht allein auf die erfolgreiche Entwicklung unseres eigenen Unternehmens. Wir beteiligen uns darüber hinaus intensiv an der Entwicklung öffentlicher

Infrastruktur- und Logistikkonzepte, wie etwa dem Masterplan für die Hamburger Hafenbahn oder dem bereits von mir genannten Masterplan Güterverkehr und Logistik.

Mit Infrastrukturausbau allein werden wir das absehbare Wachstum der Güterströme jedoch nicht bewältigen können. Heute kommt es mehr denn je auf eine intelligentere und effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur an. Hiermit entlasten wir in der Folge auch die Umwelt.

Mit unseren Terminals beispielsweise halten wir die Transport- und Logistikkette bereits heute 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche an 360 Tagen im Jahr offen. Spätestens im Binnenland ist dann aber nachts und am Wochenende meist der Transportfluss unterbrochen. Mit unserer Beteiligung am Projekt „Port 24/7“, zu dessen Realisierung sich viele Akteure der Logistikbranche zusammengeschlossen haben, wollen wir dazu beitragen, diese zeitlichen Infrastrukturreserven zukünftig besser zu nutzen.

Meine Damen und Herren, eine weitere Infrastrukturreserve, die wir künftig auch besser nutzen müssen, sehen Sie auf dem Bild direkt neben einem uns allen bekannten Infrastrukturengpass:

→ CHART 17 VORTEIL ELBE

Beim Fahrrinnenausbau der Außen- und Unterelbe geht es um weit mehr als nur eine bessere Anbindung für die Hamburger Hafenwirtschaft: Es geht um die Ertüchtigung eines der wichtigsten europäischen Transportwege für Containerschiffe der neuesten Generation, die schon heute nur mit teilweise längeren Wartezeiten den Hamburger Hafen erreichen oder verlassen können.

An unserem Container Terminal Altenwerder zum Beispiel waren im letzten Jahr bereits 34 Prozent aller Schiffe von solchen Wartezeiten betroffen, insbesondere beim Auslaufen, weil für sie da nur ein knappes Zeitfenster bei auflaufender Flut besteht. Die so genannte Revierfahrt der großen Überseeschiffe die Elbe hinauf ist jedoch grundsätzlich kein Nachteil, sondern verkehrswirtschaftlich, volkswirtschaftlich und gerade auch ökologisch ein entscheidender Vorteil:

Die Waren kommen hier auf dem in jeder Hinsicht effizientesten und Ressourcen schonendsten Verkehrsmittel, dem großen Überseeschiff, näher zum Kunden und Lieferanten. Hamburg liegt zudem auf dem Landweg 200 bis 400 km näher zu den wichtigsten Abgangs- und Bestimmungsmärkten als z.B. die Beneluxhäfen.

→ CHART 15 NACHHALTIGES TRANSPORTWACHSTUM

Was das konkret bedeutet, meine Damen und Herren, möchte ich Ihnen verdeutlichen:

Jedes der neuen großen Containerschiffe mit 8.000 und mehr Standardcontainern hat ein Ladungsvolumen von über 6.000 Lkw beziehungsweise einen über 600 Kilometer langen Lkw-Konvoi (Autobahn) an Bord und ersetzt so für seine Ladung viele hundert Kilometer Straßentransport. Dank des hohen Bahnanteils des Hamburger Hafens von über 70 Prozent im anschließenden Fernverkehr ist der Anteil an eingesparten Lkw-Kilometern über Hamburg besonders groß.

Die Alternative für den Transport über Hamburg wäre vor allem die Route über Rotterdam und Antwerpen, von denen aus die Landstrecke beispielsweise nach Polen oder Tschechien nicht nur erheblich weiter, sondern der Lkw-Anteil mit allen ökologischen Nachteilen auch deutlich höher wäre.

Meine Damen und Herren, der Fahrrinnenausbau der Außen- und Unterelbe ist deshalb verkehrswirtschaftlich unverzichtbar. Alternativ müsste massiv in neue Ost-West-Autobahnen investiert werden. Realistisch dürfte sich jedoch zunächst vor allem, wie bereits heute zu beobachten, die Stausituation auf den europäischen Autobahnen dramatisch verschärfen.

Mindestens ebenso unverzichtbar aber ist der Ausbau aus ökologischen Gründen: Energieverbrauch, Landschaftsverbrauch, klimaschädliche Emissionen, Lärm und Unfälle – in der ökologischen Gesamtbilanz ist die Ertüchtigung der Elbe für größere Containerschiffe allen Alternativen weit überlegen. Natürlich muss, meine Damen und Herren, der Fahrrinnenausbau alle sinnvollen Umweltauflagen erfüllen, muss die Deichsicherheit uneingeschränkt gewährleistet, wenn nicht gar verbessert werden. Das laufende Planfeststellungsverfahren, aber auch die Koalitionsvereinbarung des neuen Hamburger Senats bieten aus unserer Sicht die Gewähr, dass hier gute und tragfähige Lösungen gefunden werden, die mehr als nur den sprichwörtlichen Buchstaben der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften erfüllen.

NACHHALTIGKEIT BEI DER HHLA

Meine Damen und Herren, Ökonomie und Ökologie, wirtschaftliches Handeln und Verantwortung für die Gesellschaft und die nachkommenden Generationen – das muss kein Gegensatz sein. Es kann sogar ausgezeichnet zusammenpassen, sich sogar gegenseitig bedingen, wie sie am Beispiel der ökologisch sowie wirtschaftlich vorbildlichen Transportketten sehen, welche die HHLA in Hamburg miteinander verknüpft.

Der Grundsatz der Nachhaltigkeit, und darunter verstehen wir den Dreiklang von wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit, hat die Praxis der HHLA seit jeher geprägt, auch wenn unser Bewusstsein heute für die damit verbundenen Ziele und Herausforderungen im Vergleich zu früher weit mehr geschärft ist. Grund für diese traditionelle Nachhaltigkeit der HHLA ist unser Geschäftsmodell: Es ist langfristig ausgelegt und gestaltet die natürlichen verkehrsgeografischen Vorteile des Hamburger Hafens.

→ CHART 16 NACHHALTIGKEIT BEI DER HHLA

Lassen Sie mich an vier Eckpfeilern das Nachhaltigkeitskonzept unseres Unternehmens skizzieren:

1. Wir wollen den Standort stärken

Wenn heute in Deutschland über 250.000 Arbeitsplätze direkt und indirekt vom Hamburger Hafen abhängen, darunter mehr als 160.000 allein in der Metropolregion Hamburg, dann leistet die HHLA dazu einen wichtigen Beitrag, der weit über unser direktes Arbeitsplatzwachstum hinausgeht.

Hinzu kommen unsere Investitionen sowie unsere hohe Wertschöpfungsquote von mittlerweile 45 Prozent. Das waren 2007 551 Millionen Euro, die an Mitarbeiter, Gesellschafter, Darlehensgeber und in Form von Steuern an den Staat gingen.

2. Wir wollen Ressourcen schonen

Nicht nur mit der Verknüpfung ökologisch vorbildlicher Transportketten leisten wir einen wichtigen Beitrag für den Klima- und Umweltschutz. Auch unser Ausbauprogramm, bei dem wir mit hohem Investitionsaufwand die Flächeneffizienz steigern, und das zumeist auf bereits für Umschlag, Transport und Logistik genutztem Gelände, liefert einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung des Ressourcenverbrauchs je Transporteinheit.

Hinzu kommen zahlreiche Einzelmaßnahmen zur Reduzierung der spezifischen CO₂-Emissionen, wie die Stromrückgewinnung bei Containerbrücken, der Einsatz dieselektrischer Van-Carrier oder die Nutzung von Fernwärme und vieles mehr.

3. Wir wollen unsere Mitarbeiter fördern

Das Know-how der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auszubauen, ihre Gesundheit zu schützen und eine verantwortungsvolle betriebliche Sozial- und Tarifpolitik sind die Eckpfeiler unseres Personalmanagements.

Dies zeigt sich z.B. in unserem großen Engagement für die Aus- und Weiterbildung, jüngst dokumentiert durch unsere maßgebliche Mitarbeit bei der Gründung des „maritimen kompetenzzentrums ma-co“, dem neuen überregionalen Bildungsinstitut für die Bereiche Logistik, Hafen und Seeschifffahrt im norddeutschen Raum.

Unser umfassendes, auf Prävention ausgelegtes Gesundheitsmanagement stellt seine Wirkung nicht zuletzt durch einen vorbildlichen Sicherheitsstandard und regelmäßige Auszeichnungen für unser Arbeitsschutzmanagement unter Beweis.

Und schließlich realisieren wir eine moderne betriebliche Sozialpolitik, unter anderem mit Lebensarbeitszeitkonten, Ergebnisbeteiligung sowie neuen Ansätzen zur Vereinbarkeit von Familie, Angehörigenpflege und Beruf.

4. Wir wollen den Dialog mit der Gesellschaft führen und intensivieren

Logistik zu kommunizieren, das allgemeine Verständnis für die Bedeutung und Funktionsweise der Logistikbranche und insbesondere der Hafenlogistik zu vertiefen, ist uns ein besonderes Anliegen. Wir engagieren uns deshalb aktiv in einer Vielzahl von Verbänden, Institutionen und Initiativen. Einen besonderen Raum nehmen dabei Führungen, Informationsveranstaltungen und Vorträge ein, mit denen wir den unterschiedlichsten Zielgruppen, vom Staatsgast bis zur Schulklasse, direkten Einblick in unsere Arbeit und unsere Branche gewähren. Auf diese Weise erfahren derzeit jährlich über 50.000 Menschen vor Ort, wie wir konkret den Herausforderungen der Globalisierung begegnen.

AUSBLICK UND PROGNOSE

→ CHART 17 HHLA-ENTWICKLUNG IM ERSTEN QUARTAL 2008

Meine Damen und Herren, nun noch einmal zu einigen Zahlen und zur aktuellen Geschäftsentwicklung. Unser Geschäftsmodell hat sich auch im ersten Quartal 2008 bewährt und uns zu einem sehr guten Start ins Geschäftsjahr 2008 verholfen.

Ich will Ihnen jetzt nicht die Zahlen, die Sie auf dem Schaubild sehen, im Einzelnen erläutern – die entsprechenden Informationen finden Sie ausführlich in unserem Zwischenbericht für das erste Quartal 2008 –, sondern mich auf drei Kernaussagen beschränken, die auch die Grundlage für unseren weiteren Ausblick bilden:

1. Unser aktuelles Marktumfeld ist trotz einiger Unsicherheiten über die weitere weltwirtschaftliche Entwicklung intakt. Die Weltwirtschaft wächst weiter, getragen von einer überproportionalen Dynamik des Welthandels und des globalen Containerverkehrs.
2. Der neue Hamburger Senat hat mit seinen Beschlüssen zum Fahrrinnenausbau der Elbe sowie Verbesserungen der Infrastruktur im Hamburger Hafen für uns wesentliche Eckpunkte der erforderlichen Infrastrukturentwicklung bestätigt.
3. Die HHLA hat ihren profitablen Wachstumskurs mit kräftigen Mengensteigerungen sowie nochmals darüberliegenden Zuwachsraten von Umsatz und Ergebnis zum Jahresbeginn fortgesetzt.

→ CHART 18 AUSBLICK 2008

Meine Damen und Herren, bei unserem Ausblick auf den weiteren Geschäftsverlauf im laufenden Jahr gehen wir von einem etwas moderateren Wachstum der Weltwirtschaft aus, zu dem die Schwellenländer als wichtige Wachstumsmotoren erneut entscheidend beitragen und so auch für ein fortgesetztes erfreuliches Wachstum von Welthandel und Weltcontainerverkehr sorgen.

Auf dieser Basis halten wir an unseren bisherigen Prognosen für dieses Jahr fest.

Wir erwarten

- ein wiederum zweistelliges Umsatzwachstum auf rund 1,3 Milliarden Euro,
- ein erstmaliges Überschreiten der Schwelle von 300 Millionen Euro beim Betriebsergebnis EBIT sowie
- einen Ausbau unserer Jahreskapazität im Containerumschlag auf über 8 Millionen Standardcontainer.

→ CHART 19 KLARE WACHSTUMSSTRATEGIE

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich nun zusammenfassen:

Wir sehen unser Unternehmen auf einem erfolgreichen Weg und sind gut vorbereitet für aktuelle und künftige Herausforderungen.

Wir wollen

- weiter überproportional am Wachstum des Welthandels teilhaben,
- unsere Position als vertikal integrierter Hafenlogistikkonzern stärken,
- unsere Technologie- und Innovationsführerschaft weiter ausbauen,
- Akzente setzen bei unserem Einsatz für Nachhaltigkeit und
- im Interesse unserer Aktionäre eine konstant hohe Kapitalrendite erwirtschaften.

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.