

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG HAUPTVERSAMMLUNG 2011

**REDE VON KLAUS-DIETER PETERS,
VORSTANDSVORSITZENDER DER HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG
AM 16. JUNI 2011 IN HAMBURG**

SPERRFRIST 10 UHR 30

ES GILT DAS GESPROCHENE WORT

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

willkommen zur ordentlichen Hauptversammlung 2011 der Hamburger Hafen und Logistik AG. Ich möchte Sie im Namen des Vorstandes ganz herzlich zur diesjährigen Hauptversammlung unseres Unternehmens begrüßen. Ich freue mich, dass Sie als Miteigentümer auch heute wieder so zahlreich erschienen sind. So können Sie aus erster Hand und im Dialog mit uns erfahren, wie unser Unternehmen die unerwartet rasche und kräftige konjunkturelle Erholung im Geschäftsjahr 2010 gestaltet und in wirtschaftlichen Erfolg umgemünzt hat. Und sicherlich interessiert es Sie, wie wir die vor uns liegenden Herausforderungen bewältigen und die Chancen für unser Unternehmen im Geschäftsjahr 2011 und darüber hinaus nutzen wollen.

ANMERKUNGEN ZUR TAGESORDNUNG

Bevor ich auf diese Themen zu sprechen komme, zunächst einige Hinweise zur Tagesordnung und damit auch zu wichtigen Beschlüssen, die Sie heute fassen werden. Hier bitten wir Sie unter den Tagesordnungspunkten 2 bis 4 und 6 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 eine prüferische Durchsicht des Halbjahresabschlusses. Unter Tagesordnungspunkt 5 können Sie auch in diesem Jahr über die Billigung des Vergütungssystems des Vorstands abstimmen. Auch hierfür bitten wir um Ihre Zustimmung. Unter

Punkt 7 der Tagesordnung bitten wir Sie um die Erneuerung des Vorratsbeschlusses, der die Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien betrifft. Die bestehende Ermächtigung würde im Dezember dieses Jahres auslaufen.

Meine Damen und Herren, die jährliche Erneuerung der Ermächtigung führt aufgrund der hiermit verbundenen gesetzlichen Formerfordernisse und Veröffentlichungspflichten auch immer zu nicht unerheblichen Kosten für die Gesellschaft. Wir haben uns in unserem diesjährigen Beschlussvorschlag nicht zuletzt deshalb an den von vielen börsennotierten Gesellschaften praktizierten Standard einer Ermächtigung für einen Zeitraum von fünf Jahren angepasst. Mit der Erneuerung der Ermächtigung sollen der Gesellschaft auch weiterhin die Flexibilität und die hiermit verbundenen Handlungsoptionen erhalten bleiben, z.B. die Verwendung von Aktien der Gesellschaft im Rahmen des Erwerbs von Beteiligungen an Unternehmen oder zur Erfüllung von Umtauschrechten bei Wandelschuldverschreibungen. Unseren ausführlichen Vorstandsbericht hierzu finden Sie auf den Seiten 10 – 13 der Ihnen vorliegenden Einladung zur Hauptversammlung.

Unter Tagesordnungspunkt 8 sollen ein Mitglied des Aufsichtsrates sowie Ersatzmitglieder gewählt werden. Weitere Angaben zu den zur Wahl vorgeschlagenen Personen finden Sie auf den Seiten 9 und 10 der Ihnen vorliegenden Einladung zur Hauptversammlung. So viel zur Tagesordnung unserer heutigen Hauptversammlung. Meine Damen und Herren, eine ereignisreiche Zeit liegt hinter uns. Der größten Wirtschaftskrise der Nachkriegszeit, die uns Ende 2008 mit großer Wucht traf, folgte eine Erholung ab dem zweiten Quartal 2010, die so rasch und kräftig niemand erwartet hatte. Die Faustformel, dass sich Welthandel und Containerverkehr in der globalisierten Wirtschaft überproportional im Verhältnis zum Weltsozialprodukt verändern, hat sich sowohl in der Krise wie auch jetzt im Aufschwung eindrucksvoll bestätigt.

HERAUSFORDERUNGEN 2010

→ FOLIE 1: HERAUSFORDERUNGEN 2010

So führte der Rückgang des Weltsozialprodukts um 0,6 Prozent im Jahr 2009 zu einem Einbruch des Welthandels um 11 Prozent sowie des Weltcontainerverkehrs um 10 Prozent. Im Jahr 2010 kehrte das Weltsozialprodukt mit einem Plus von 5 Prozent auf den Wachstumspfad zurück – entsprechend dynamisch zeigten sich die Wachstumsraten von 12 Prozent beim Welthandel und von 13 Prozent beim Weltcontainerverkehr. Auch wenn wir nicht mit einer derartig schnellen Schubumkehr gerechnet haben, bestätigt sie doch eine Einschätzung, die ich vor einem Jahr an dieser Stelle gegeben habe: Die fundamentalen Faktoren unseres Geschäfts sind unverändert intakt! Damit meine ich vor allem den langfristigen Trend zur weltwirtschaftlichen Integration sowie die überproportionalen Wachstumchancen, die sich in Hamburg als Schnittstelle der globalen Warenströme insbesondere zwischen Asien sowie Mittel- und Osteuropa ergeben.

Eine weitere Bestätigung dieses Trends liefert die Entwicklung in den Europa-Fernost-Diensten: Die Reeder setzen ihre Großschiffe vor allem in diesen Diensten ein. Dass sie dabei mit den derzeit weltweit größten Schiffen mit bis zu 14.000 Standardcontainern regelmäßig unsere Hamburger Terminals

anlaufen, obwohl die überfällige Fahrrinnenanpassung der Elbe noch nicht stattgefunden hat, ist nicht nur ein Beleg für die Leistungsstärke unserer Anlagen, sondern auch ein Bekenntnis zu den grundsätzlichen Stärken des Standorts Hamburg. Allein im Jahr 2010 hat sich die Zahl der Anläufe von Schiffen mit Stellplätzen für mehr als 10.000 Container von 69 auf 125 fast verdoppelt.

Rasant erholt hat sich dementsprechend auch das Aufkommen im Hinterlandverkehr. In vielen Relationen wurde hier bereits 2010 das Vorkrisenniveau wieder erreicht oder übertroffen – mit den entsprechenden Herausforderungen auch für die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur.

So willkommen dieser Rückenwind für unser Geschäft auch war: Sie können sich sicherlich vorstellen, dass uns die radikale Umsteuerung von kontrolliertem Gleitflug in erneutes kräftiges Durchstarten im vergangenen Jahr stark gefordert hat. Hinzu kamen dann noch die extremen Spitzenbelastungen durch die rasch steigende Anzahl von Großcontainerschiffen mit ihren immer größeren Umschlagmengen an unseren Terminals.

DAS GESCHÄFTSJAHR 2010

An den Zahlen zum Geschäftsjahr 2010, die ich Ihnen jetzt vorstelle, werden Sie sehen, dass wir diese Herausforderungen sehr erfolgreich gemeistert haben.

→ FOLIE 2: CONTAINERUMSCHLAG 2008-2010

Auf dem Schaubild sehen Sie die Entwicklung des monatlichen Containerumschlags auf unseren Terminals in Hamburg und Odessa in den vergangenen drei Jahren. Die obere graue Linie markiert den Verlauf des bisherigen Rekordjahres 2008, in dem, gut erkennbar, die Krise im 4. Quartal einsetzt und sich in der blauen Kurve unten bis zum Tiefpunkt im April 2009 hinzieht. Der Stabilisierung im Verlauf des Jahres 2009 folgt ein steiler Anstieg im Verlauf des Jahres 2010, rot eingezeichnet – der sich schließlich zu einem Umschlagwachstum von 19 Prozent für das Gesamtjahr 2010 summiert. Auch der Start in das Jahr 2011 verlief außerordentlich vielversprechend – mit einem Plus von 32 Prozent im ersten Quartal sind wir jetzt nicht mehr weit von den Umschlagsrekorden vor der Wirtschaftskrise entfernt.

→ FOLIE 3: UMSCHLAGWACHSTUM 2010/2009

Das nächste Schaubild zeigt die Zuwachsraten des Containerumschlags im Jahr 2010 für die vier größten Häfen der Nordrange sowie die Hamburger HHLA Terminals. Die überdurchschnittliche Mengendynamik der HHLA Terminals, die Sie hier erkennen, ist uns dabei nicht in den Schoß gefallen. Basis des Anstiegs war zunächst natürlich die Wiederbelebung der Fernostverkehre, die Konjunkturerholung in Mittel- und Osteuropa sowie die allmähliche Normalisierung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Zubringerverkehre in die Ostsee, die sogenannten Feederverkehre, insbesondere bei Charterraten und Ölpreis. Für das erreichte Wachstum und unsere Marktanteils-gewinne haben wir allerdings zusätzlich ein breites Spektrum an Maßnahmen ergriffen:

- Mit unseren hohen Investitionen in modernste Großschiffsliegeplätze an unseren Terminals Burchardkai und Tollerort haben wir die Abfertigungsqualität und -produktivität gerade für die

neueste Generation von Containerschiffen nochmals maßgeblich verbessert. Dies war auch ein wesentlicher Grund dafür, dass wir neue Dienste gewinnen konnten.

- Mit einem ganzen Paket aus preislichen und operativen Maßnahmen haben wir dabei in der Krise umorganisierte Feederverkehre nach Hamburg zurück geholt.
- Und nicht zuletzt haben die in keinem anderen Hafen zu findende Qualität und Leistungsfähigkeit unserer Hinterlandssysteme – insbesondere auf der Schiene – Ladung an den Hamburger Hafen gebunden und sein Wachstum unterstützt.

→ FOLIE 4: TRANSPORTAUFKOMMEN 2008-2010

Auch der Containertransport in unseren Hinterlandssystemen hat sich dementsprechend 2010 sehr gut entwickelt: Die Abstände der Verlaufskurven der einzelnen Jahre und ihre Ausschläge sind zwar geringer, das Muster entspricht allerdings dem des Containerumschlags. Mit einem Anstieg um 13,1 Prozent im Geschäftsjahr 2010 haben unsere Intermodalsysteme bereits im vergangenen Jahr wieder den Anschluss an das Vorkrisenniveau gefunden. Diese operativen Erfolge, die ich hier beispielhaft an der Entwicklung unserer wichtigsten Mengengrößen demonstriert habe, spiegeln sich auch in unserem Konzernergebnis wider.

→ FOLIE 5: KENNZAHLEN 2010

Das Geschäftsjahr 2010 ist für die Hamburger Hafen und Logistik AG insgesamt auch wirtschaftlich sehr zufriedenstellend verlaufen. Auf der Basis überproportionaler Mengengewinne sind uns beachtliche Ergebnisverbesserungen gelungen. Die Umsatzentwicklung mit einem Plus von 8,3 Prozent erreichte dagegen nicht das Niveau der Mengenerholung. Die wichtigsten Ursachen hierfür sind

- der anhaltend hohe Preisdruck in unseren Kernmärkten auch in Verbindung mit bestehenden Überkapazitäten in der europäischen Nordrange,
- deutlich geringere Lagergelderlöse infolge kürzerer Standzeiten der Container auf unseren Anlagen sowie
- der wieder steigende Anteil von ertragsschwächeren Containern der Zubringerschiffe in unserem Umschlagmix.

Dass diese Faktoren nicht auf die Ergebnisentwicklung durchschlugen, ist zu großen Teilen unserem erfolgreichen Kostenmanagement und Skaleneffekten dank der besseren Auslastung unserer Anlagen zu verdanken. Sie trugen entscheidend dazu bei, die unsere Erlösentwicklung bremsenden Effekte weitgehend zu kompensieren. So zeigt sich in den Ergebniswerten eine Dynamik, die auf bzw. sogar über dem Niveau der Mengenentwicklung liegt. Mit einer Steigerungsrate von 20,4 Prozent verbesserte sich unser Betriebsergebnis EBIT auf rund 193 Millionen Euro. Noch stärker stieg das Ergebnis nach Steuern und Anteilen anderer Gesellschafter, also die für die Dividende maßgebliche Ergebnisgröße: Es sprang um 43,7 Prozent auf 76,2 Millionen Euro. Grund hierfür sind in erster Linie überproportionale Mengensteigerungen auf den Anlagen, die im Alleinbesitz der HHLA sind.

Meine Damen und Herren, die Grundlagen für diese Entwicklung haben wir bereits mit unserem Krisenmanagement im Geschäftsjahr 2009 gelegt. Wir sind auch in diesem – für alle Häfen – ausgesprochen schwierigen Jahr wirtschaftlich stabil und ertragsstark geblieben. Wir haben aber

vor allem unsere Mitarbeiter mit einem umfangreichen Beschäftigungssicherungs- und Qualifizierungsprogramm an Bord behalten und weiter investiert. Dies waren wesentliche Voraussetzungen, um im vergangenen Jahr wieder rechtzeitig auf Wachstum umschalten zu können.

→ FOLIE 6: DAS GESCHÄFTSJAHR 2010 IM ÜBERBLICK

Ich komme nun zu den zentralen Ereignissen des Geschäftsjahres 2010: Die starke Erholung des Internationalen Handels haben wir genutzt, um in unseren Kernmärkten überdurchschnittlich zu wachsen:

- Wir haben den stärksten Mengenzuwachs im Containerumschlag in der Nordrange erzielt und Marktanteile gewonnen.
- Wir konnten bereits wieder neue Rekordmengen auf wichtigen Hinterlandrelationen verzeichnen und
- auf der Basis dieser operativen Erfolge haben wir ein profitables Umsatzwachstum mit überproportionalen Gewinnsteigerungen erreicht.

Parallel dazu haben wir unseren Technologie- und Leistungsvorsprung weiter ausgebaut, insbesondere

- durch den von mir bereits genannten Ausbau neuer Großschifflichegeplätze an unseren Containerterminals Burchardkai und Tollerort,
- durch die weitere Optimierung unserer Terminalprozesse sowie
- den konsequenten weiteren Ausbau unseres Hinterlandnetzwerks.

Vor allem haben wir unsere ambitionierte Jahresprognose erfüllt. Auf der Basis des damit erreichten Ergebnisses schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA der heutigen Hauptversammlung eine Dividendenerhöhung vor. Dieser Vorschlag folgt der bisherigen kontinuierlichen, am Ergebnis orientierten Ausschüttungspraxis. So soll für die an der Börse gehandelten Aktien des Teilkonzerns Hafenlogistik, auf den 97 Prozent des HHLA-Umsatzes entfallen, für das Geschäftsjahr 2010 eine Dividende in Höhe von 0,55 Euro je dividendenberechtigter Aktie aus dem Jahresüberschuss gezahlt werden. Das ist eine Steigerung um 37,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr und entspricht einer Quote von gut 55 Prozent des Jahresüberschusses nach Anteilen anderer Gesellschafter. Der Ausschüttungsbetrag für diese Aktiegattung summiert sich auf 38,5 Millionen Euro. Je dividendenberechtigter Aktie des nicht an der Börse gelisteten Teilkonzerns Immobilien sollen – ebenfalls der Geschäftsentwicklung folgend – 1,20 Euro ausgeschüttet werden, ein Anstieg um 20 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt sind das 3,2 Millionen Euro bei einer Ausschüttungsquote von gut 51 Prozent.

Meine Damen und Herren, unser Wachstumskurs im vergangenen Geschäftsjahr war keine Selbstverständlichkeit. Natürlich hat die konjunkturelle Erholung die Grundvoraussetzung geschaffen – der Umfang unserer Marktanteilsgewinne und Ertragssteigerungen wäre aber ohne unsere Zukunftsinvestitionen und unsere hohe Leistungsfähigkeit nicht denkbar gewesen. Wie vor der Krise stehen Qualität, Effizienz und Flexibilität unserer Dienstleistungen bei unseren Kunden heute wieder im Fokus. Diese Wettbewerbsstärke verdanken wir nicht zuletzt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die mit ihrem hohen Einsatz ganz wesentlich dazu beigetragen haben, die Herausforderungen des vergangenen Jahres so erfolgreich zu bewältigen. Auch dies soll an dieser Stelle dankend erwähnt werden.

Als besonders wachstumsstark haben sich hierbei erneut jene Verkehrsregionen gezeigt, in denen wir mit hochleistungsfähigen eigenen Inlandterminals und überwiegend eigenen Waggons die höchste Wertschöpfungstiefe haben. Dies versetzt uns in die Lage, die gesamte Prozesskette zwischen Seehafen und Kunden im europäischen Hinterland effizient zu steuern und passgenau an den Bedürfnissen der maritimen Logistik mit ihren transkontinentalen Transportketten auszurichten. Mit unseren Investitionen haben wir 2010 diese Stärken weiter ausgebaut – unter anderem mit der Inbetriebnahme eines modernen Bahnterminals im südpolnischen Kattowitz. In Posen haben wir 2010 mit dem Bau einer noch größeren Anlage begonnen, die wir in diesem Jahr in Betrieb nehmen werden.

Trotz eines anhaltend scharfen Wettbewerbs mit entsprechendem Preisdruck gelang es erfreulicherweise bereits, eine Zunahme der Umsatzerlöse oberhalb der Mengenentwicklung zu realisieren. Die außerordentlich hohe EBIT-Dynamik des Segments ergibt sich allerdings in der Hauptsache durch Sondereffekte im Vorjahresvergleich. Damit gemeint sind eine Sonderbelastung im Vorjahr durch die Aufgabe unserer Aktivitäten in Lübeck und ein Buchgewinn im Jahr 2010 aus dem Verkauf von Containerbrücken in Lübeck. Lässt man diese Effekte außer Betracht, dann zeigt sich auch hier wie im Segment Container eine Steigerung der Dynamik im Jahresverlauf.

→ FOLIE 9: SEGMENT LOGISTIK

Unser Segment Logistik bündelt eine breite Palette unterschiedlichster Dienstleistungen, die für das Know-how und den Dienstleistungsumfang des Hamburger Hafens stehen. Im Einzelnen handelt es sich dabei um die Fahrzeuglogistik, die Fruchtlogistik, das Kreuzfahrtgeschäft, den größten deutschen Massengutterminal für Erz und Kohle, die Kontrakt-, Lager- und Projektlogistik sowie unsere Beratungsaktivitäten. Das Segment steht für insgesamt 11 Prozent des HHLA-Umsatzes. Auch bei der Mehrzahl der Gesellschaften dieses Segments stand das Geschäftsjahr 2010 im Zeichen der allgemeinen wirtschaftlichen Erholung. So wuchs das Aufkommen der Fahrzeug- und Stückgutlogistik um über 10 Prozent auf 1,3 Millionen Tonnen, der Massengutumschlag verbesserte sich sogar um rund ein Drittel auf 13,8 Millionen Tonnen. Das sind übrigens gut 11 Prozent des gesamten Hamburger Hafenumschlags.

Ähnlich dynamisch entwickelte sich das Kreuzfahrtgeschäft mit einer Steigerung der Schiffsanläufe um über 30 Prozent und einer Verdopplung des Passagieraufkommens auf rund 250.000 Personen. Auch die Beratungsleistungen der HHLA-Tochter Hamburg Port Consulting wurden 2010 stärker nachgefragt als im Vorjahr. Nicht so erfolgreich verlief trotz einer spürbaren Belebung des Projektgeschäftes die Entwicklung in der Kontraktlogistik. Wir tragen dem anhaltend hohen Margendruck und den hieraus resultierenden, nicht unsere Erwartungen erfüllenden Geschäftsergebnissen derzeit u.a. durch eine verstärkte Ausrichtung auf Projekt- und Anlagengeschäfte Rechnung, um die Alleinstellungsmerkmale des Hafens und des direkten Wasserzugangs stärker zu nutzen. Deutlich geringere Mengen verzeichnete im vergangenen Jahr die Fruchtlogistik. Die Fruchttonnage ging um 21 Prozent auf 780 Tausend Tonnen zurück. Ursache hierfür ist in erster Linie der Bananenumschlag, der unter schwächerer Nachfrage, dem Verlust eines Bananendienstes nach Hamburg sowie unter der Abwanderung von Mengen in den Kühlcontainer leidet. Hier bauen wir derzeit u.a. die Mengen der übrigen Frucht aus, um hierauf zu reagieren. Beeinträchtigt durch einige Sonderbelastungen, wie etwa erhöhte Rückstellungen für Altersteilzeit, summierten sich die unterschiedlichen Geschäftsverläufe der einzelnen Gesellschaften zu einem Segmentergebnis von 6,2 Millionen Euro – 25 Prozent weniger als 2009. Die EBIT-Marge von

5,1 Prozent ist allerdings trotz eines Rückgangs um 2 Prozentpunkte im Branchenvergleich weiterhin beachtlich.

→ FOLIE 10: SEGMENT IMMOBILIEN

Meine Damen und Herren, unser Teilkonzern Immobilien, dessen Aktien nicht an der Börse gehandelt werden und der sich zu 100 Prozent im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg befindet, ist mit einem Umsatzanteil von 3 Prozent das deutlich kleinste Segment unseres Konzerns. Mit der historischen Speicherstadt und dem Fischmarktareal am nördlichen Elbufer haben sich die HHLA Immobilien in einem trotz des Wirtschaftsaufschwungs schwierigen Marktumfeld weiter sehr gut entwickelt. Angesichts des hohen Neubauvolumens im Hamburger Markt für Büroimmobilien und einer steigenden Leerstandsquote sind die mit über 37 Prozent im Branchenvergleich bemerkenswerte Ergebnismarge und die Umsatzsteigerung von knapp 4 Prozent sehr beachtlich. Die langfristig ausgerichtete Strategie eines behutsamen Strukturwandels in beiden Quartieren wurde auch 2010 durch eine Vielzahl von Maßnahmen fortgesetzt. Dazu gehören unter anderem der Ausbau weiterer Flächen in der Speicherstadt und die Vorbereitung eines großen Neubauprojektes am nördlichen Elbufer.

Soweit der Überblick über unsere Segmente. Sie können sich sicherlich vorstellen, dass angesichts der Vielfalt unserer Aktivitäten wie auch im Hinblick auf das hohe Volatilitätspotenzial treffsichere Prognosen – gerade im vergangenen Jahr – eine große Herausforderung darstellten.

→ FOLIE 11: PROGNOSE 2010 UND ZIELERREICHUNG

Trotz dieser nicht einfachen Voraussetzungen haben wir unsere Prognose im vergangenen Jahr jedoch wieder mit einem hohen Genauigkeitsgrad erfüllt und unsere Ziele erreicht. Zusätzlich erschwerend war diesmal der hohe Unsicherheitsgrad hinsichtlich des weiteren Konjunkturverlaufs zu Jahresbeginn. Wir haben unsere Prognose deshalb im Jahresverlauf präzisiert und angehoben.

→ FOLIE 12: KURSVERLAUF DER HHLA-AKTIE

Die folgende Folie zeigt nun den Kurs der HHLA-Aktie sowie der Indizes MDAX und DAX von Anfang 2010 bis zum 15. Juni 2011, indexiert auf den Jahresbeginn 2010. Der Kursgewinn betrug im Jahr 2010 28 Prozent und lag damit deutlich oberhalb der Zunahme von Umsatz und Betriebsergebnis. Im Detail war der Kursverlauf vom zyklischen Charakter des Welthandels geprägt. Unsere Neunmonatsergebnisse ließen den Kurs zum Jahresende deutlich oberhalb des DAX zulegen und in Reichweite des dynamischeren MDAX gelangen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass nach Marktaussagen die verzögerte Fahrrinnenanpassung der Elbe noch immer erheblich auf der Kursentwicklung lastet. Deutlich zurückgehende Seefrachtraten, Verlustmeldungen der Linienreederei zum Jahresbeginn sowie die nachdrückliche Erinnerung an die Dringlichkeit einer baldigen Fahrrinnenanpassung durch Bestellung erster Großschiffe mit einer Kapazität von bis zu 18.000 Standardcontainern durch die dänische Großreederei Maersk sorgten zu Jahresbeginn 2011 für Verunsicherung und Kursdruck auf die HHLA-Aktie.

Dieser Kursdruck verstärkte sich infolge der Erdbeben- und Nuklearkatastrophe in Japan und befürchteter Folgewirkungen für unser Geschäftsmodell, die glücklicherweise aber ausgeblieben sind und angesichts des geringen Anteils der Japanverkehre auf unseren Anlagen von unter 5 Prozent allenfalls eine begrenzte Bedeutung haben könnten. Der entscheidende Faktor für die Entwicklung des Aktienkurses bleibt auf Dauer natürlich unsere Geschäfts- und Ergebnisentwicklung. Darüber hinaus ist eine aktive Finanzkommunikation mit dem Ziel größtmöglicher Transparenz und dem Angebot umfangreicher Informationen für private und institutionelle Investoren sowie Analysten das beste Mittel für eine nah am tatsächlichen Geschäftsverlauf orientierte Kursentwicklung. Die Verbesserung von Punktzahl und Platzierung in verschiedenen Rankings für unsere Investor-Relations-Arbeit sehen wir dabei als Bestätigung für unsere Arbeit in diesem Bereich und als Ansporn, sie engagiert weiter zu entwickeln.

Meine Damen und Herren, bevor ich schließlich auf den Ausblick und unsere Prognose für den weiteren Geschäftsverlauf des Unternehmens komme, möchte ich kurz auf einige Schwerpunkte bei Investitionen und Innovationen eingehen, die wir im vergangenen Jahr realisiert haben. Sie sind eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass wir unsere Spitzenposition in Leistung, Qualität und Produktivität behaupten können.

HIGHLIGHTS DER GESCHÄFTSENTWICKLUNG 2010

→ FOLIE 13: INNOVATION UND LEISTUNG

Den zentralen Schwerpunkt unserer Investitionen bildete 2010 erneut das Ausbauprogramm für unseren größten Containerterminal, den Burchardkai. Seit 2005 wird die Anlage grundlegend modernisiert und ausgebaut. Gleichzeitig werden Leistungsfähigkeit und Kapazität schrittweise gesteigert – eine enorme Herausforderung bei laufendem Betrieb und Spitzenbelastungen, die der hohen Mengendynamik geschuldet sind. Im vergangenen Jahr konnten wir dort einen weiteren Meilenstein unseres Ausbauprogramms in Betrieb nehmen – einen neuen Großschiffsliegeplatz mit hochmodernen Tandembrücken. Zusammen mit einem neuen Blocklagersystem haben wir damit die Abfertigungsbedingungen für Großcontainerschiffe erheblich verbessert. Unter anderem auch dadurch gelang es uns, einen neuen großen Fernost-Dienst im August 2010 mit 14.000-TEU-Schiffen zur HHLA zu holen. Bessere Bedingungen für die großen Containerschiffe bietet jetzt auch unser Containerterminal am Tollerort. Hier haben wir Ende letzten Jahres ebenfalls einen neuen Großschiffsliegeplatz in Betrieb genommen.

Unsere Spitzenposition in Leistung und Qualität ist allerdings nicht allein das Ergebnis von Modernisierungs- und Ausbauinvestitionen auf unseren Anlagen. Mindestens ebenso wichtig sind die ständigen Verbesserungen der Prozesse und Abläufe. Moderne Terminals in der maritimen Logistik sind lernende Systeme, deren Leistungsfähigkeit kontinuierlich wachsen muss, wollen sie den stetig steigenden Ansprüchen unserer Kunden und der Schiffsgrößenentwicklung genügen. Ein Beispiel aus dem vergangenen Jahr soll dies verdeutlichen: Die Realisierung des sogenannten „Multiple Load“, des gleichzeitigen Verladens und Transportierens von zwei einzelnen 20 Fuß-Containern mit den vollautomatischen Transportfahrzeugen auf unserem Container Terminal Altenwerder, bedeutete eine enorme Herausforderung für die Weiterentwicklung unserer Terminalsteuerung. Das System konnte

bisher lediglich einen Container pro Fahrt verarbeiten. Schließlich – nach aufwendigen Entwicklungsarbeiten – wurde die Einführung des Multiple-Load-Bausteins im vergangenen Jahr erfolgreich umgesetzt. Dies hat nicht nur die Produktivität der gesamten Anlage spürbar verbessert, sondern spart durch den reduzierten Energieeinsatz jährlich auch 330.000 Liter Diesel und 290.000 Kilowattstunden Strom.

Innovationen wie diese sind neben unseren Investitionen in Großschiffsliegeplätze wichtige Voraussetzungen dafür, um regelmäßig neue Abfertigungsrekorde zu erzielen. Diese Rekorde sind übrigens kein Selbstzweck – sie sind wichtig im Wettbewerb, weil sie die Liegezeiten der immer größeren Schiffe verkürzen und damit für die Reeder Kosten sparen helfen. Unsere Kunden wissen das zu würdigen: So wurde der HHLA Container Terminal Altenwerder von der Linienreederei APL, die jedes Jahr die Produktivität der europäischen Containerterminals ermittelt, zum wiederholten Mal auch für das Jahr 2010 als leistungsstärkster Terminal in Nordeuropa ausgezeichnet. Nicht nur in Hamburg steigen die Ansprüche in der maritimen Logistik. So schaffen wir mit dem Ausbauprojekt für unseren Container-Terminal in Odessa, welches wir im vergangenen Jahr gestartet haben, die Voraussetzungen, auch dort künftig größere Schiffe abzufertigen. Gleichzeitig erweitern wir die Kapazitäten für ein weiteres Wachstum der Umschlagsmengen. Wir sind dabei vom hohen Wirtschafts- und Zukunftspotenzial der Ukraine mit ihren 46 Mio. Einwohnern überzeugt.

Weit weniger im Fokus als unsere Container Terminals steht in der Regel unser Massengutterminal im Hamburger Hafen, der Hansaport. Dabei wurden dort, ich habe es bereits angesprochen, mit rund 14 Millionen Tonnen Kohle und Erzen im Jahr 2010 rund 11 Prozent der gesamten Hamburger Umschlagtonnage realisiert. Auch für den Erfolg dieser Anlage ist nicht zuletzt ihr wegweisender Automatisierungsgrad verantwortlich. Mit der Automatisierung der Löschrücken, die wir 2010 fortgesetzt haben, laufen jetzt alle zentralen Terminalprozesse automatisch.

Ein entscheidender Baustein unseres Erfolgs und ein Eckpfeiler unserer vertikalen Unternehmensstrategie sind unsere Transportsysteme für den Containerverkehr im europäischen Hinterland der deutschen Seehäfen. Sie stehen für eine echte Win-Win-Situation: Leistungsstarke Hinterlandssysteme binden Ladungsströme an unsere Terminals, umgekehrt sorgen erfolgreiche Terminals für ein höheres Aufkommen bei unseren Transportgesellschaften.

→ FOLIE 14: TRANSPORTNETZWERK FÜR EUROPA

Auf der Karte hinter mir sehen Sie einen Wirtschaftsraum mit mehr als 300 Millionen Menschen, dessen Export- und Importströme zu einem nicht unerheblichen Teil über den Hamburger Hafen laufen. Wie die Grafik zeigt, decken die Transportsysteme der HHLA diesen Wirtschaftsraum auf Schiene und Straße mit einer wachsenden Zahl eigener Inlandterminals und starken Transportsystemen vollständig ab.

→ FOLIE 15: AUSBAU DES HINTERLANDNETZWERKS

Diese Stärke unseres Unternehmens haben wir auch im vergangenen Jahr konsequent weiter ausgebaut und dabei wichtige Weichenstellungen für künftiges Wachstum vorgenommen. Dazu gehört der Bau eines neuen Shuttle-Zug-tauglichen Inlandterminals im polnischen Kattowitz, mit dem wir Südpolen direkt

an den Hamburger Hafen anbinden. Gleichzeitig war dies ein erster Schritt, unser in Tschechien, der Slowakei und Ungarn so erfolgreiches System mit eigenen Terminals jetzt auch in Polen zu etablieren. Ein zentraler Baustein dieses Systems sind Shuttle- und Direktzugverbindungen zwischen Seehafen-Terminal und Inlandterminal. Diese Form der Transportabwicklung bietet gerade bei großen Containermengen in der maritimen Logistik eine wesentlich höhere Produktivität als herkömmliche Systeme mit konventioneller Zugbildung durch zeit- und kostenaufwändiges Rangieren.

Wir bauen deshalb den Anteil von Shuttle- und Direktzügen ständig weiter aus. Im Fokus standen dabei 2010 die Deutschland-, Österreich- und Schweizverkehre. Über Direktzüge liefen hier im vergangenen Jahr bereits rund 30 Prozent der Transporte, gut ein Viertel mehr als noch 2009. Einen weiteren Sprung in der Leistungsfähigkeit auch unserer Deutschlandverkehre erwarten wir uns vom Aufbau moderner Inlandterminals für den Containertransport auf der Schiene. Wir haben dafür im vergangenen Jahr das Joint Venture IPN „Inland Port Network“ gegründet, das derzeit in Deutschland den schrittweisen Aufbau eines Netzes solcher Terminals vorbereitet. Maßgeschneidert für die Bedürfnisse der maritimen Logistik werden sie wesentlich dazu beitragen, den Anteil der Schiene im Güterverkehr noch weiter zu erhöhen. Das ebenfalls im vergangenen Jahr realisierte Joint Venture CIT „Container Inland Trucking“ unserer Transporttochter CTD bietet für Deutschland ein flächendeckendes Netz für den Transport auf der sogenannten „letzten Meile“ zwischen Bahn und Kunden und schafft eine optimale Ergänzung zum Schienentransport der Container.

Um die Verbesserung der Bedingungen für ein weiteres wichtiges Standbein der Hinterlandanbindung kümmert sich seit vergangenem Jahr mit großem Erfolg unsere Feeder Logistik Zentrale (FLZ) in Hamburg. Sie optimiert die Umläufe der europäischen Zubringerschiffe im Hamburger Hafen. Durch eine bessere Koordination aller Akteure werden Zeit und Geld gespart – auch dies ein Beitrag für die führende Position Hamburgs im Ostseeverkehr.

→ FOLIE 16: HIGHLIGHTS NACHHALTIGKEIT 2010

Meine Damen und Herren, eine nachhaltige Strategie und eine nachhaltige Praxis hat sich die HHLA nicht erst in den letzten Jahren zugelegt. Soziale und gesellschaftliche Verantwortung haben unsere Arbeit seit jeher geprägt. Unser wirtschaftliches Handeln ist dabei langfristig ausgerichtet und wertorientiert. Diese gute Grundlage haben wir in den letzten Jahren zur Entwicklung einer umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie genutzt. Unsere Ergebnisse, gerade auch in ökologischer Hinsicht, können sich dabei sehen lassen. Hierfür einige Beispiele:

Durch stetige Verbesserungen unserer Prozesse, den Einsatz von Geräten mit hoher Energieeffizienz sowie durch einen steigenden Elektrifizierungsgrad gelingt es uns, den spezifischen CO₂-Ausstoß von Jahr zu Jahr weiter zu reduzieren. Zusammen mit dem Bezug von Strom aus erneuerbaren Energiequellen konnte unser Unternehmen seine CO₂-Emissionen in den vergangenen drei Jahren absolut um 27 Prozent und spezifisch, also je umgeschlagenem Container, um 16 Prozent senken.

Ihre wichtigste ökologische Leistung vollbringt die HHLA allerdings mit der Verknüpfung des Übersee-transportes per Schiff mit der Bahn im Hinterlandtransport. Dies ergibt eine gerade auch unter ökologischen Gesichtspunkten vorbildliche Transportkette. Dabei ist es uns gelungen, den Bahnanteil im

Hinterlandverkehr noch weiter auf inzwischen 37 Prozent zu steigern. Im Fernverkehr über 150 km, also dort, wo der Schienenverkehr gegenüber dem Lkw erst konkurrenzfähig wird, liegen die Schienentransporte bereits bei deutlich über 70 Prozent. Dass Ressourcenschonung und Wachstum miteinander in Einklang gebracht werden können, beweisen auch unsere Ausbau- und Modernisierungsprogramme: Wir investieren in der Regel in vorhandene Anlagen und Flächen. Dies steigert die Flächenproduktivität und Flächeneffizienz und begrenzt den erforderlichen Infrastrukturausbau und Flächenverbrauch.

Unser erfolgreiches Engagement für eine nachhaltige Wirtschafts- und Güterverkehrsentwicklung hat kürzlich eine bemerkenswerte Anerkennung gefunden. Die renommierte Fraunhofer-Arbeitsgruppe Supply Chain Services SCS hat die HHLA in der Spitzengruppe ihres neu entwickelten Nachhaltigkeitsindex für die Logistikbranche positioniert. Demnach ist die HHLA einer der sechs mit ihrem Nachhaltigkeitsengagement führenden deutschen Logistikdienstleister. Sie gehört damit laut Fraunhofer zu den Vorreitern einer nachhaltigen Logistik, deren Nachhaltigkeitskonzept „tief in der strategischen Ausrichtung verankert und wichtiger Bestandteil der Unternehmenswerte ist“. Die Maßnahmen der HHLA „führen zu einer konsequenten Verbesserung der nachhaltigen Situation“ und weisen „einen hohen Innovationsgrad auf“. Diese Bewertung freut uns natürlich sehr – wir sehen sie gleichzeitig als eine weitere Verpflichtung, der wir auch künftig gerecht werden wollen. Wie uns dies gelingen kann, will ich Ihnen kurz an einem Beispiel zeigen.

→ FOLIE 17: HIGHTECH SCHÜTZT DAS KLIMA

Das Bild zeigt unseren Container Terminal Altenwerder, der nicht nur technologisch eine Spitzenposition einnimmt, sondern auch demonstriert, wie ökonomische und ökologische Ziele in Einklang gebracht werden können. Wirtschaftliche Effizienz, sprich hohe Leistung mit möglichst geringem Aufwand, bedeutet hier gleichzeitig auch ökologische Effizienz. Auf den Erfolg des „Multiple-Load“-Systems bin ich eben schon kurz eingegangen. Hier nun einige weitere Effizienzbausteine:

Zunächst die Anlage selbst. Sie ist kompakt angelegt und erreicht eine Flächen- und Kaimauernproduktivität, die rund doppelt so hoch ist wie die herkömmlicher Containerterminals. Dies führt gleichzeitig zu kurzen Wegen, eine Qualität, die durch das direkt benachbarte Logistikareal noch weiter unterstrichen wird. Auf dem Dach unseres angrenzenden Logistikzentrums Altenwerder wird übrigens gegenwärtig die größte Photovoltaikanlage Hamburgs gebaut, die pro Jahr mehr als eine halbe Million Kilowattstunden liefern wird. Links oben sehen sie eines unserer 86 Automatikfahrzeuge, die den Horizontaltransport zwischen den Containerbrücken an der Wassenseite und den Lagerblöcken durchführen. Schon heute arbeitet über ein Drittel dieser Fahrzeuge im Klima schonenden Hybrid-Betrieb: Ein Dieselgenerator, der stets im optimalen Drehzahlbereich läuft, versorgt die Elektromotoren mit Strom. Derzeit führen wir in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Umwelt und dem Fahrzeughersteller einen vielversprechenden Probetrieb für eine Umstellung auf Batteriebetrieb durch. Dazu gehört auch eine Batteriewechselstation, in der die Batterien vollautomatisch gewechselt und wieder aufgeladen werden. Hat das Projekt Erfolg, dann könnte dies einen Weichen stellenden Durchbruch für Elektromobilität im Wirtschaftsverkehr darstellen.

Zwischen den automatisierten Lagerblöcken und den Hallen des Logistikzentrums sehen Sie in der Bildmitte den langgezogenen großen Containerbahnhof mit seinen 700 Meter langen Gleisen. Hier

dahinter hat sich geändert. Diesmal konnte auch Bremen bzw. Bremerhaven Boden gut machen. Dass der Hamburger Hafen in den Gesamtumschlagszahlen weniger punktet, liegt naturgemäß daran, dass es auch in Hamburg selber im Wettbewerb Marktanteilsverschiebungen zugunsten unserer Terminals gibt. Auch wenn diese außerordentlich guten Mengenzahlen einen statistischen Basiseffekt beinhalten – die HHLA verzeichnete im ersten Quartal 2010 noch eine Stagnation beim Umschlag – lässt sich an dieser Stelle festhalten: Die Umschlagdynamik auf den HHLA-Terminals übertrifft deutlich die unserer Mitbewerber. Wir gewinnen dementsprechend weiter Marktanteile.

Wie bereits im Jahr 2010 treibt erneut das Fahrtgebiet Fernost, die wirtschaftliche Entwicklung in Mittel- und Osteuropa sowie das deutsche Exportwachstum diesen positiven Trend. Er zeigt sich nicht zuletzt in der Entwicklung unserer Hinterlandtransporte, die im ersten Quartal 2011 bereits wieder um gut 3 Prozent oberhalb der Werte aus dem entsprechenden Quartal im Rekordjahr 2008 lagen. Nochmals verstärkt hat sich auch die Erholung der Zubringerverkehre, die insgesamt um 40 Prozent, in einzelnen Fahrtgebieten sogar um über 60 Prozent zugelegt haben. Dieser Aufwärtstrend hat auch die Kennzahlen unseres ersten Quartals 2011 geprägt.

→ FOLIE 20: KENNZAHLEN Q1 2011

Auf der Basis erneut stark steigender Umschlagmengen – ein Plus von 32 Prozent in der Summe aller Containerterminals – sowie einer ebenfalls kräftigen Zunahme unserer Transportmenge um 20 Prozent, gelangen Verbesserungen bei Umsatz und Ergebnis oberhalb von 20 Prozent. Wie bereits im Geschäftsjahr 2010 stieg das Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter noch stärker. Grund hierfür sind in erster Linie erneut überproportionale Mengensteigerungen auf Anlagen im Alleinbesitz der HHLA, wie insbesondere dem Terminal Burchardkai.

→ FOLIE 21: AUSBLICK 2011

Auf den statistischen Basiseffekt des noch verhaltenen ersten Quartals 2010 habe ich bereits hingewiesen. Schon allein deshalb lassen sich die Zuwächse des ersten Quartals 2011 nicht auf das Gesamtjahr hochrechnen. Auch die vorliegenden Prognosen für die weitere Konjunktorentwicklung sowie den Containerumschlag deuten auf ein Auslaufen von Sonder- und Nachholeffekten und eine Abschwächung der Wachstumsdynamik hin. Auf der Basis dieser Ausgangslage rechnen wir jedoch mit einem überproportionalen Anstieg unserer Umschlag- und Transportmengen im Gesamtjahr 2011. Dabei dürfte der Containerumschlag oberhalb von 10 Prozent zulegen, beim Containertransport rechnen wir mit einer Wachstumsrate im Bereich von 10 Prozent. Diese positiven Erwartungen auf der Mengenseite erlauben eine ebenfalls ambitionierte Zielsetzung für unsere Umsatz- und Ergebnisentwicklung:

So streben wir ein Umsatzwachstum im Bereich von 10 bis 15 Prozent an und wollen auch die Ergebnismarge im Vergleich zu 2010 weiter verbessern.

→ FOLIE 22: HERAUSFORDERUNGEN 2011

Meine Damen und Herren, das Schiffsgrößenwachstum geht weiter. Die geplante nochmalige Stellplatzsteigerung auf bis zu 18.000 Standardcontainer bei Großschiffen führt zwar nach den uns

gegenwärtig bekannten Fakten nicht zu einem größeren Tiefgang, wohl aber zu einer Zunahme von Länge und Breite dieser Schiffe. Auf dieses Größenwachstum stellen wir unsere Terminals schon heute ein. Eine erhebliche Herausforderung besteht aber auch in dem damit verbundenen weiteren Anstieg der Umschlagmengen pro Schiffsanlauf. Insbesondere wenn sich Großschiffsanläufe zum Ende der Woche häufen und die Mengen nicht über das Wochenende abfließen können, weil andere Glieder in der logistischen Kette, wie Trucker, Depots oder Warenannahmen, nicht arbeiten oder auch nicht arbeiten können, weil es z. B. ein Sonntagsfahrverbot auf deutschen Autobahnen gibt, führt dies in der Regel zu Engpasssituationen im Bereich der ohnehin überstrapazierten Infrastruktur zum Wochenbeginn. Diese Situation verursacht Kosten über den gesamten logistischen Prozess hinweg.

Es ist daher unbedingt erforderlich, dass neben der seeseitigen Anbindung des Hamburger Hafens auch die landseitige Infrastruktur deutlich verbessert wird. Ich nenne hier stellvertretend den Bau der sogenannten Y-Trasse zur Ertüchtigung der Bahnverkehre aus den deutschen Seehäfen in Richtung Süden oder den Bau der seit vielen Jahren geforderten Hafenquerspange. Ein weiterer unverzichtbarer Schritt ist die bessere und systemische Vernetzung der Seehäfen mit Binnenhäfen und Binnenterminals. Unsere Forderungen gegenüber der Politik artikulieren wir diesbezüglich auf Bundesebene, aber auch auf europäischer Ebene, wenn es z.B. um den Ausbau der europäischen Bahnkorridore geht, über unsere Fachverbände, z.B. im Rahmen des Nationalen Hafenkonzepts oder wie jüngst auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz unter Teilnahme mehrerer Bundes- und Länderminister und der Bundeskanzlerin.

Absoluten Vorrang hat hierbei nach wie vor die lange geplante Fahrrinnenanpassung der Elbe, deren Realisierung nach Aussagen der Vorhabensträger noch Ende dieses Jahres begonnen werden kann. Die Anpassung der Fahrrinne benötigen wir übrigens nicht allein für Schiffe mit 14.000 oder 18.000 Stellplätzen. Bereits Schiffe der Größenklasse ab 8.000 Standardcontainern sind heute bei bestimmten Konstellationen von Ladung und Wasserstand (zum Beispiel bei Minderwasser infolge einer anhaltenden Ostwind-Periode) von Tiefgangrestriktionen betroffen. Diese Beeinträchtigungen kosten uns bereits heute nennenswert Umschlags- und Transportmengen.

Dabei stehen andere Wachstumsampeln für uns erfreulicherweise deutlich auf Grün: Steigende Treibstoffkosten fördern den Trend zu den energieeffizienten Verkehrsträgern Schiff und Bahn und bringen die Standortvorteile Hamburgs mit seiner Lage tief im Binnenland und seinen kurzen Wegen zu den Wachstumsmärkten in Mittel- und Osteuropa noch stärker zur Geltung. Die steigende Bedeutung des Umweltschutzes geht in die gleiche Richtung. Eine wachsende Zahl von Verladern setzt auf ökologische Transportketten und fragt damit unser Geschäftsmodell verstärkt nach.

→ FOLIE 23: AUSSICHTSREICHE PERSPEKTIVEN

Meine Damen und Herren, ich fasse zusammen: Fundamentale Faktoren stützen die strategische Ausrichtung unseres Unternehmens. Da ist zunächst der stabile Trend zur weltwirtschaftlichen Integration als Grundlage unseres Geschäftsmodells, den wir mit den Standortvorteilen der Drehscheibe Hamburg verbinden. Unser Unternehmen hat dabei passgenaue Antworten auf die aktuellen und künftigen Herausforderungen an die maritime Logistik entwickelt:

- Unsere Investitionen und Innovationen sichern uns und unseren Kunden einen Leistungs- und Qualitätsvorsprung.
- Mit unseren wegweisenden Intermodalkonzepten binden wir Ladung an unsere Terminals und leisten dabei gleichzeitig einen wichtigen Beitrag für eine umweltverträgliche Gestaltung des Gütertransports in Europa.
- Unser langfristig ausgerichtetes, flexibles Ausbauprogramm ermöglicht es uns, auf neue Herausforderungen zu reagieren und Wachstumsmöglichkeiten erfolgreich wahrzunehmen.

Mit seinem Geschäftsmodell der vertikalen Integration entlang der Transportkette verfügt unser Unternehmen darüber hinaus über ein zukunftsweisendes Alleinstellungsmerkmal im Wettbewerb der Hafenlogistiker. Damit entsprechen wir dem Anforderungsprofil globaler Transport- und Logistikketten, die immer stärker auf miteinander verzahnte und präzise aufeinander abgestimmte Prozessketten zwischen Hafen und Kunden im Hinterland angewiesen sind.

Meine Damen und Herren, diese unternehmerischen Stärken schaffen die allerbesten Voraussetzungen, damit wir unsere ambitionierten Ziele auch in den kommenden Jahren erreichen:

Wir wollen

- weiter überproportional am Wachstum des Welthandels teilhaben,
- neue Akzente mit unserem Einsatz für Nachhaltigkeit setzen
- und nicht zuletzt unsere Ertragsstärke und unseren Unternehmenswert kontinuierlich weiter steigern.

Meine Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit,

wir freuen uns jetzt auf den Dialog mit Ihnen.