

Es gilt das gesprochene Wort.

Hauptversammlung der Hamburger Hafen und Logistik AG, 11. Juni 2026

Rede von Jeroen Eijsink, Vorstandsvorsitzender

Begrüßung

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

meine Damen und Herren,

ich begrüße Sie – im Namen des gesamten Vorstands – sehr herzlich zur diesjährigen ordentlichen Hauptversammlung der Hamburger Hafen und Logistik AG. Ebenso begrüße ich die zugeschalteten Gäste und die Vertreterinnen und Vertreter der Medien.

Diese ordentliche Hauptversammlung ist meine erste als neuer Vorstandsvorsitzender der HHLA. Vor etwas mehr als acht Monaten habe ich diese Aufgabe übernommen. Seitdem hatte ich die Gelegenheit, unser Unternehmen, unsere Mitarbeitenden in Europa und unsere Kunden intensiv kennenzulernen – von den Containerterminals in Hamburg, bis zu zahlreichen Tochtergesellschaften wie der METRANS.

Was ich dabei gesehen habe, zeigt mir: Die HHLA ist strategisch gut aufgestellt für die Herausforderungen der kommenden Jahre. Unsere Strategie müssen wir konsequent und zielstrebig umsetzen. Ich freue mich darauf, diesen Weg gemeinsam mit unserer Mannschaft weiterzugehen.

Doch bevor wir den Blick nach vorn werfen, möchte ich zunächst auf das Geschäftsjahr 2025 zurückschauen.

Rückblick 2025

2025 war ein anspruchsvolles und ereignisreiches Jahr – geprägt von geopolitischen Spannungen, neuen Allianzen im Markt und einer weiterhin schwachen wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland.

Der Welthandel blieb volatil – mit spürbaren Auswirkungen auf die Lieferketten und damit auch auf die Hafenlogistik.

Gleichzeitig hat sich der Wettbewerb um Ladung im nordeuropäischen Raum weiter verschärft. Hinzu kommen steigende Kosten und die Spitzenlasten der zunehmend häufigeren Anläufe von Großcontainerschiffen, die unsere Infrastruktur zusätzlich fordern.

Ein wesentlicher Faktor im vergangenen Jahr war zudem die Neuordnung der Liniendienste infolge der neuen Reederei-Allianzstrukturen. Auslöser hierfür war der Start der Gemini-Kooperation von Hapag-Lloyd und Maersk.

Parallel dazu verlagerte MSC ihre Hamburg-Dienste im Laufe des Jahres 2025 schrittweise zur HHLA und hat damit ihre Mengenzusage für 2025 mehr als erfüllt.

Für den Hafenstandort Hamburg bedeutete dies eine spürbare Neusortierung der Verkehre. In veränderter Zusammensetzung werden weiterhin alle Allianzen bei der HHLA abgefertigt. Insgesamt hatten diese Entwicklungen positive Effekte auf unseren Umschlag.

Containerumschlag 2025

Die Zahlen sprechen für sich:

- An unseren europäischen Seehafenterminals stieg der Containerumschlag auf 6,3 Millionen TEU – ein Plus von 5,4 Prozent.
- An den Hamburger Containerterminals wurden rund 6 Millionen TEU umgeschlagen – 4,8 Prozent mehr als im Vorjahr.

Treiber dieses Wachstums waren vor allem:

- deutlich höhere Mengen aus dem Fahrtgebiet China,
- positive Entwicklungen in weiteren Fahrtgebieten wie Südamerika, Afrika, Australien und dem Mittleren Osten
- sowie ein spürbarer Zuwachs im Feederverkehr.

Rückläufig waren dagegen die Mengen aus Nordamerika – eine Folge der veränderten Handelsströme.

Unsere internationalen Standorte haben besonders dynamisch zugelegt:

- Die Terminals in Tallinn, Triest und Odessa steigerten ihr Umschlagvolumen um 19,2 Prozent auf 339 Tsd. TEU.
- Das ist nicht nur auf Mengenzuwächse bei unserem Terminal in Italien zurückzuführen, sondern auch auf die Wiederaufnahme des wasserseitigen Umschlags in Odessa – ein starkes Signal in einem weiterhin schwierigen Umfeld.
- Und der Multifunktionsterminal in Tallinn verblieb nahezu auf Vorjahresniveau.

Containertransport 2025

Besonders erfreulich entwickelte sich unser Intermodal-Segment:

- Insgesamt transportierten wir rund 2 Millionen TEU – ein starker Anstieg von 10,9 Prozent.
- Davon entfielen 1,7 Millionen TEU auf die Schiene – ein Plus von 11,2 Prozent.

Für uns ist das nicht nur ein deutliches Wachstum. Mit dieser Entwicklung setzen wir ein klares Signal: Die klimafreundliche Schiene gewinnt weiter an Bedeutung.

Besonders stark wuchsen die Intermodal-Verkehre mit den norddeutschen Seehäfen sowie im deutschsprachigen Raum. Zudem nahm die Transportmenge unter Einbeziehung der zugekauften Roland Spedition zu.

Auch die Straßentransporte legten deutlich zu – um 8,7 Prozent auf 263 Tausend TEU.

Finanzzahlen 2025

Lassen Sie mich nun auf die finanzielle Entwicklung der HHLA im Geschäftsjahr 2025 eingehen.

Insgesamt hat sich die HHLA in einem herausfordernden Umfeld positiv entwickelt.

Der Konzernumsatz stieg um 9,9 Prozent auf rund 1,8 Milliarden Euro. Das Konzern-EBIT erhöhte sich um 19,5 Prozent auf 161 Millionen Euro. Der Konzern-Jahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter lag bei 10 Millionen Euro.

Der wesentliche Grund hierfür liegt in außergewöhnlichen steuerlichen Effekten. Ein zentraler Treiber ist die gesetzlich beschlossene Absenkung des Körperschaftsteuersatzes. Hinzu kommt die Neubewertung latenter Steuern auf Verlustvorträge – auf Basis vorsichtigerer Erwartungen für die kommenden Jahre. Beides führt rechnerisch zu einem höheren Steueraufwand und belastet das ausgewiesene Ergebnis.

Wichtig ist dabei: Es handelt sich nicht um zusätzliche Steuerzahlungen, sondern um bilanzielle Effekte ohne Einfluss auf unsere Liquidität. Diese Effekte sind zugleich ein wesentlicher Grund dafür, dass wir für das Geschäftsjahr 2025 keine Dividende vorschlagen. Der Rückgang des Jahresüberschusses ist – und das ist mir wichtig zu betonen – nicht operativ bedingt, sondern im Wesentlichen durch diese Bewertungseffekte geprägt.

Vor diesem Hintergrund lassen Sie uns nun auf das operative Geschäft im Jahr 2025 blicken. Ich gehe im Folgenden kurz auf die Entwicklung unserer vier Segmente ein.

Erstens: Das Segment Container:

Die Umsatzerlöse im Segment Container stiegen deutlich um 9,0 Prozent auf 843 Millionen Euro. Haupttreiber waren höhere Umschlagmengen sowie steigende Erlöse an den internationalen Containerterminals.

Das Betriebsergebnis (EBIT) sank um 6,4 Prozent auf rund 74 Millionen Euro.

Ursächlich hierfür waren insbesondere höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit den laufenden Automatisierungsmaßnahmen an unseren Hamburger Anlagen. Hinzu kamen temporär eingeschränkte Umschlagflächen, unter anderem durch den Testbetrieb mit automatisierten Containertransportern am Container Terminal Burchardkai.

Zweitens: Das Segment Intermodal

Auch 2025 konnten wir die erfolgreiche Entwicklung der vergangenen Jahre in unserem Intermodal-Segment fortsetzen:

Der Umsatz stieg um 12,0 Prozent auf rund 797 Millionen Euro.

Das EBIT erhöhte sich um 23,9 Prozent auf rund 104 Millionen Euro.

Wesentlicher Treiber war der deutliche Anstieg des Transportvolumens.

Drittens: Das Segment Logistik

Im Segment Logistik stiegen die Umsatzerlöse 2025 um 10,9 Prozent auf rund 93 Millionen Euro. Der Zuwachs ist insbesondere auf die Erholung der Fahrzeuglogistik bei UNIKAI zurückzuführen.

Das EBIT lag bei 6,5 Millionen Euro.

Viertens: Das Segment Immobilien

Der Teilkonzern Immobilien – bestehend aus der historischen Speicherstadt und dem Fischmarktareal in Hamburg – entwickelte sich dank nahezu vollständiger Vermietung weiterhin stabil.

Der Umsatz lag mit rund 46 Millionen Euro leicht über Vorjahresniveau.

Das EBIT sank hingegen um 4,4 Prozent auf 15,4 Millionen Euro.

Dividende

Kommen wir nun zur Dividende für den Teilkonzern Hafenlogistik für das abgelaufene Geschäftsjahr:

Wie Sie der Tagesordnung entnehmen konnten, schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung heute vor, keine Dividende für den Teilkonzern Hafenlogistik auszuschütten.

Lassen Sie mich das kurz erläutern: Die HHLA orientiert sich seit dem Börsengang im Jahr 2007 bei ihrem Gewinnverwendungsvorschlag am jeweiligen Konzernjahresüberschuss für den Teilkonzern Hafenlogistik. Wie eben beschrieben, ist der Konzernjahresüberschuss für das Geschäftsjahr 2025 stark durch steuerliche Effekte belastet.

Der ausgewiesene Bilanzgewinn auf Ebene der AG wurde also nicht im Geschäftsjahr 2025 erwirtschaftet, sondern resultiert nahezu vollständig aus Gewinnvorträgen früherer Jahre.

Vor dem Hintergrund der anhaltend hohen Investitionen zur Modernisierung unserer Anlagen, die finanziert werden müssen, ist es aus unserer Sicht sinnvoll, den Bilanzgewinn im Unternehmen zu belassen, um die finanzielle Leistungsfähigkeit der HHLA nachhaltig zu sichern und zu stärken. Dies gilt umso mehr angesichts der zahlreichen geopolitischen und weltwirtschaftlichen Risiken und Unwägbarkeiten, die sich bereits heute auf unser Geschäft auswirken und im Falle einer weiteren Zuspitzung deutlich verstärken könnten.

Unsere Entscheidung, heute keine Dividende zur Ausschüttung vorzuschlagen, reflektiert also letztlich die Ergebnisentwicklung im vergangenen Geschäftsjahr sowie die weiterhin hohen Investitionen in die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Unsere Entscheidung beinhaltet auch eine gewisse Vorsorge gegen die aufgezeigten Risiken.

Wir hoffen, dass Sie diesem Vorgehen folgen können und unseren Vorschlag unterstützen!

Squeeze-out

Der Tagesordnung für die heutige Hauptversammlung können Sie ebenfalls entnehmen, dass unter Tagesordnungspunkt 8 die Beschlussfassung über die Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre auf die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE als Hauptaktionärin gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung – also ein sogenannter Squeeze-out – vorgesehen ist.

Dazu möchte ich Ihnen kurz den rechtlichen Rahmen und den Ablauf erläutern.

Nach § 327a des Aktiengesetzes kann ein Aktionär, dem Aktien der Gesellschaft in Höhe von mindestens 95 Prozent des Grundkapitals gehören – ein sogenannter Hauptaktionär – verlangen, dass die Hauptversammlung die Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre auf ihn beschließt. Als Gegenleistung für die Übertragung muss der Hauptaktionär den Minderheitsaktionären eine angemessene Barabfindung zahlen. Die Höhe dieser Barabfindung legt der Hauptaktionär fest. Ein gerichtlich bestellter unabhängiger Sachverständiger prüft, ob diese Barabfindung angemessen ist.

Die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE (PoH) hat uns am 5. Januar 2026 unter Vorlage entsprechender Nachweise mitgeteilt, dass ihr mehr als 95 Prozent des Grundkapitals der HHLA gehören. Gleichzeitig hat sie die Einleitung des sogenannten Squeeze-out-Verfahrens verlangt. Wir haben dies am selben Tag per Ad-hoc-Mitteilung veröffentlicht.

Nach Abschluss des Verfahrens zur Festlegung der angemessenen Barabfindung – darauf gehe ich gleich noch ein – hat die PoH mit Schreiben vom 21. April 2026 ein konkretisiertes Übertragungsverlangen an die Gesellschaft übermittelt. In diesem Schreiben hat sie auch die von ihr festgelegte Höhe der Barabfindung angegeben. Auch dies haben wir am selben Tag per Ad-hoc-Mitteilung bekannt gemacht.

Damit komme ich zur Barabfindung.

Der Hauptaktionär legt die Höhe der Barabfindung fest. Nach § 327b Aktiengesetz muss sie die Verhältnisse der Gesellschaft zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung berücksichtigen.

Nach ihrem Verlangen vom 5. Januar 2026 hat die PoH einen formalisierten Prozess zur Ermittlung der angemessenen Barabfindung eingeleitet. In diesem Zusammenhang hat sie die ValueTrust Financial Advisors Deutschland GmbH als Bewertungsgutachter beauftragt. ValueTrust sollte eine gutachterliche Stellungnahme zur Bestimmung der angemessenen Barabfindung erstellen.

ValueTrust hat die erforderlichen Bewertungsarbeiten von Januar bis April 2026 durchgeführt. Am 20. April 2026 hat ValueTrust ihre gutachterliche Stellungnahme abgegeben.

Auf Basis dieser Stellungnahme hat PoH dann die angemessene Barabfindung für die A-Aktien auf 21,16 Euro festgelegt. Dieser Betrag entspricht dem volumengewichteten durchschnittlichen Börsenkurs der A-Aktie der HHLA in den letzten drei Monaten vor dem Übermittlungsdatum des Squeeze-out-Verlangens am 5. Januar 2026. Die Berechnung dieses Börsenkurses erfolgte durch die BaFin.

Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung kann bei börsennotierten Gesellschaften grundsätzlich dieser Börsenkurs als alleiniger Maßstab für den Verkehrswert der Aktie herangezogen werden. Damit kann er auch Grundlage für die angemessene Barabfindung sein.

ValueTrust hat die Angemessenheit der so ermittelten Barabfindung mithilfe anderer Bewertungsmethoden verprobt. Insbesondere hat ValueTrust eine Fundamentalbewertung des Teilkonzerns Hafenlogistik durchgeführt.

Diese Bewertung basierte auf der Unternehmensplanung der HHLA für den Zeitraum von 2026 bis 2030. Die Bewertung erfolgte nach in Praxis und Rechtsprechung anerkannten Methoden.

Dazu zählen insbesondere:

- der Standard des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW S 1) in der Fassung vom 11. Februar 2026 sowie
- die „Best-Practice-Empfehlungen Unternehmensbewertung“ der Deutschen Vereinigung für Finanzanalyse und Asset-Management e.V.

Auf dieser Grundlage ergibt sich ein objektiver Unternehmenswert von 17,59 Euro je A-Aktie zum Bewertungsstichtag. Dieser Wert liegt unterhalb der festgelegten Barabfindung von 21,16 Euro.

Zusätzlich hat ValueTrust vorsorglich eine überschlägige Bewertung für die S-Aktien vorgenommen. Diese Bewertung orientierte sich ebenfalls am IDW S 1. Sie bezieht sich auf den für die S-Aktien relevanten Teilkonzern Immobilien. Der ermittelte Wert beträgt 40,31 Euro je S-Aktie. Entsprechend hat die PoH die Barabfindung für die S-Aktien auf diesen Betrag festgelegt.

Die PoH hat sich die Ausführungen und Ergebnisse des ValueTrust-Gutachtens vollständig zu eigen gemacht. In einem schriftlichen Bericht vom 20. April 2026 an die Hauptversammlung - sogenannter Übertragungsbericht - hat die PoH

- die Voraussetzungen für die Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre dargestellt sowie
- die Angemessenheit der festgelegten Barabfindung erläutert und begründet.

Die Angemessenheit der Barabfindungen wurde außerdem von der unabhängigen, gerichtlich bestellten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ADKL AG geprüft und bestätigt. ADKL hat hierzu einen Prüfungsbericht mit Datum vom 20. April 2026 erstellt.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der HHLA haben sich am 28. April 2026 in Anwesenheit von ValueTrust mit den Bewertungsergebnissen befasst. Sie sind zu dem Ergebnis gekommen, dass die Bewertungen nachvollziehbar und plausibel sind. Ich weise – wie bereits im Übertragungsbericht – darauf hin, dass sämtliche S-Aktien bereits von der Hauptaktionärin gehalten werden. Eine Übertragung dieser Aktien findet daher nicht statt.

Die Aktualität der Bewertungen und der zugrunde liegenden Annahmen wurde im Zeitraum zwischen der Konkretisierung des Übertragungsverlangens und der heutigen Hauptversammlung regelmäßig überprüft. Die Aktualität wurde zur heutigen Hauptversammlung final bestätigt.

Es haben sich keine werterhöhenden Faktoren ergeben, die eine Anpassung der Barabfindung zum heutigen Stichtag erforderlich gemacht hätten. Sowohl ValueTrust als auch ADKL haben dies mit Stichtagserklärungen von heute Morgen bestätigt. Diese Stichtagserklärungen finden Sie auch auf unserer Internetseite zur Hauptversammlung.

Weitere Einzelheiten zu den Voraussetzungen, zur Bewertung, zur Barabfindung sowie zum Ablauf des Prozesses können Sie den bereitgestellten Unterlagen entnehmen. Dazu gehören insbesondere:

- der Übertragungsbericht der PoH vom 20. April 2026 (einschließlich des Bewertungsgutachtens von ValueTrust) sowie
- der Prüfungsbericht des gerichtlich bestellten Prüfers vom 20. April 2026.

Diese Unterlagen sind auf unserer Internetseite verfügbar.

Dort finden Sie außerdem:

- die Jahres- und Konzernabschlüsse mit den jeweiligen Lageberichten der letzten drei Jahre sowie
- die Gewährleistungserklärung der Commerzbank Aktiengesellschaft vom 15. April 2026.

Diese Gewährleistungserklärung sichert die Ansprüche der Minderheitsaktionäre auf Zahlung der Barabfindung ab und entspricht den Anforderungen des Aktiengesetzes.

Damit sind die rechtlichen Voraussetzungen für die Beschlussfassung erfüllt.

Zum Abschluss erläutere ich kurz die heutige Beschlussfassung und den weiteren Ablauf:

Der Übertragungsbeschluss ist Gegenstand von Tagesordnungspunkt 8. Für die Beschlussfassung genügt die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Die Hauptaktionärin ist stimmberechtigt.

Der Squeeze-out wird – vorbehaltlich der heutigen Zustimmung der Hauptversammlung – mit der Eintragung des Beschlusses in das Handelsregister wirksam.

Mit dieser Eintragung gehen alle Aktien der Minderheitsaktionäre kraft Gesetzes auf die PoH über. Im Gegenzug erhalten die Minderheitsaktionäre einen Anspruch auf Zahlung der festgelegten Barabfindung. Eine gesonderte Mitwirkung der Minderheitsaktionäre ist nicht erforderlich.

Die HHLA wird die Eintragung des Übertragungsbeschlusses unverzüglich im Bundesanzeiger sowie auf ihrer Internetseite bekannt machen.

Die Auszahlung der Barabfindung erfolgt unverzüglich nach der Eintragung in das Handelsregister. Die Zahlung erfolgt Zug um Zug gegen die Ausbuchung der A-Aktien. Die Abwicklung erfolgt über das System von Clearstream an die depotführenden Institute der Minderheitsaktionäre.

Damit möchte ich meine Ausführungen zum Squeeze-out beenden.

Meine Vorstandskollegen und ich werden diesen Prozess weiterhin konstruktiv und verantwortungsvoll begleiten.

Finanzzahlen Q1 2026 und Ausblick 2026

Schauen wir nun auf die aktuelle Entwicklung unseres Unternehmens.

Das Jahr 2026 begann – wie Sie wissen – unter anspruchsvollen Rahmenbedingungen: Die erneute Eskalation im Nahen Osten hat die geopolitische Lage weiter verschärft. Insbesondere die Situation rund um die Straße von Hormus belastet Lieferketten und Energiepreise. Die mittel- bis langfristigen Folgen für die Weltwirtschaft bleiben schwer abschätzbar.

Auch für die HHLA war der Jahresauftakt herausfordernd.

Ein intensiver Wintereinbruch führte zu operativen Einschränkungen an unseren Terminals und im Bahnbereich. Hinzu kamen Verzögerungen bei Infrastrukturmaßnahmen im Schienennetz, die den Betrieb der METRANS erheblich beeinträchtigten.

Diese Faktoren spiegeln sich in den Zahlen für das erste Quartal wider:

Der Containerumschlag lag aufgrund der witterungsbedingten Einschränkungen und temporär begrenzter Abfertigungskapazitäten um 5,3 Prozent unter dem Vorjahr. Die Transportmenge ging um 1,5 Prozent zurück.

Die Umsatzerlöse stiegen hingegen um 3,5 Prozent – vor allem aufgrund eines vorteilhaften Modalmix sowie zusätzlicher Lagergelderlöse.

Das operative Ergebnis lag mit 30,5 Millionen Euro um 6,3 Prozent unter Vorjahr. Ausschlaggebend hierfür waren vor allem die witterungsbedingte geringere operative Effizienz sowie ein höherer Personal- und Abschreibungsaufwand.

Trotz des schwierigen Starts blicken wir zuversichtlich auf den weiteren Jahresverlauf.

Wir erwarten spürbare Fortschritte bei unseren Automatisierungsprojekten, insbesondere am Burchardkai. Zugleich bleibt unsere weitere Entwicklung in hohem Maße abhängig von der volatilen weltwirtschaftlichen Lage und den Auswirkungen der bestehenden Konflikte.

Unter diesen Voraussetzungen rechnen wir bis auf Weiteres im laufenden Geschäftsjahr daher für den Containerumschlag mit einem deutlichen Anstieg gegenüber Vorjahr.

Für den Containertransport erwarten wir ein starkes Wachstum – insbesondere auf der Schiene.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung und in Kombination mit zusätzlichen Produktivitätsfortschritten durch die Automatisierung gehen wir auch auf Konzernebene von einer positiven Entwicklung von Umsatz und Ergebnis aus.

Für das Konzern-Betriebsergebnis halten wir eine Spanne zwischen 175 und 195 Millionen Euro für möglich.

Unsere Investitionen – vor allem in den Teilkonzern Hafenlogistik – werden wir konsequent fortsetzen. Dazu zählen vor allem die Modernisierung unserer Anlagen sowie der weitere Ausbau unseres Hinterlandnetzwerks. Auf Konzernebene planen wir daher Investitionen in einer Bandbreite von 430 bis 480 Millionen Euro.

Wir verfolgen einen klaren Anspruch:

Wir wollen nicht nur von einer moderaten Erholung profitieren – wir wollen Marktchancen aktiv nutzen, unsere Effizienz und Zuverlässigkeit weiter steigern und die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA nachhaltig stärken.

Strategischer Ausblick

Zu Beginn meiner Rede habe ich bereits erwähnt, dass ich in den vergangenen Monaten die HHLA, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie unsere Standorte intensiv kennenlernen konnte. Natürlich war ich in dieser Zeit auch im engen Austausch mit unseren Kunden. Meine wichtigste Erkenntnis habe ich zu Beginn der Veranstaltung bereits genannt:

Die HHLA ist gut aufgestellt.

Das Interesse der führenden Reedereien am Standort Hamburg – und insbesondere an der HHLA – ist weiterhin groß.

Das zeigt sich sehr konkret: Gleich drei der weltweit führenden Reedereien haben sich über die Jahre langfristig an uns gebunden.

Das ist ein klarer Vertrauensbeweis.

Gleichzeitig steigen die Erwartungen unserer Kunden. Im Mittelpunkt steht dabei vor allem eines: eine verlässliche und leistungsfähige Abfertigung in einem volatilen Marktumfeld.

Die HHLA richtet ihren Fokus deshalb konsequent auf drei Schwerpunkte:

Effizienz.

Zuverlässigkeit.

Nachhaltigkeit.

Auf diese drei Punkte möchte ich nun kurz eingehen.

Erstens: Effizienz

Unsere Anlagen sind leistungsfähig! Und genau das wollen wir zeigen und beweisen. Das bedeutet: Wir müssen Volumen und Produktivität kontinuierlich steigern.

Dafür setzen wir insbesondere auf die weitere Automatisierung und technologische Innovationen an unseren Terminals – mit konkreten Projekten in diesem Jahr:

- Am CTA laufen die ersten drei Containerbrücken bereits ferngesteuert, drei weitere Modelle wurden bereits an der Kaikante installiert. Auch die ersten Bahnkräne werden am CTA bald ferngesteuert.
- Am CTB läuft die Umstellung auf automatisierten Containertransport und wird im Laufe des Jahres abgeschlossen. An dem ersten Liegeplatz läuft die Abfertigung mit Automated Guided Vehicles, also automatisierten Containertransportern, bereits im 24/7 Betrieb.
- Und am Container Terminal Tollerort, dem CTT, optimieren wir die Flächennutzung für den Ausbau von Kundengeschäftsflächen.

Wir entwickeln neue Berufsbilder für die Anforderungen von morgen und investieren gezielt in Weiterbildung und Qualifizierung. Unser Ziel ist es, unsere Beschäftigten frühzeitig und sorgfältig auf diese Veränderungen vorzubereiten.

Zweitens: Zuverlässigkeit

Verlässlichkeit ist das A und O.

Für unsere Kunden unverzichtbar.

Unser Anspruch ist es daher, die gesamten Verkehre im Zentral- und osteuropäischen Raum umfassend über unser Netzwerk abzuwickeln.

Die Grundlage dafür ist stark:

- Ein steigender Automatisierungsgrad unserer Terminals unterstützt eine dauerhaft starke Umschlagleistung rund um die Uhr.
- Ein eng verzahntes Netzwerk aus Seehafenterminals und Standorten im Hinterland, das wir gezielt ausbauen.

Wichtige Impulse setzt dabei insbesondere die METRANS.

Zum Beispiel mit neuen Terminals in Szeged in Ungarn, Košice in der Slowakei und Arad in Rumänien stärken wir unser Netzwerk. Weitere Standorte sind derzeit in Prüfung.

Schon heute ist Hamburg der größte Eisenbahnhafen Europas – das ist ein echter Wettbewerbsvorteil. Und wir werden ihn ausbauen.

Drittens: Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit ist für uns kein Imageprojekt.

Gerade in Gesprächen mit unseren Kunden wird deutlich: Nachhaltigkeit wird besonders in unserer Branche zunehmend zum harten Wettbewerbsfaktor. Unsere Kunden achten immer stärker auf CO₂-arme Lieferketten. Und wir unterstützen sie dabei.

Wir investieren daher gezielt in:

- Energieeffiziente Systeme,
- elektrische Geräteflotten und
- automatisierte Abläufe mit deutlich reduzierten Emissionen.

Konkrete Beispiele dafür sind:

- Die Elektrifizierung der Zugmaschinen am CTA.
- Die Umstellung auf batteriebetriebene AGVs am Burchardkai, die dieselbetriebene Van-Carrier ersetzen und
- hybride Van-Carrier am CTT, die bereits heute auf Batterie umrüstbar sind.

Das ist keine Zukunftsmusik. Das ist operative Realität bei der HHLA.

Schluss

Meine Damen und Herren,

Die HHLA ist und bleibt ein zentraler Pfeiler der europäischen Logistik.

Unser internationales Netzwerk macht uns robuster, breiter aufgestellt und stärker im Wettbewerb. Durch dieses Netzwerk bewegen wir Tag für Tag – und Nacht für Nacht – tausende Container.

Dieses Netzwerk werden wir konsequent weiter stärken:

- Durch die Modernisierung unserer Terminals in Hamburg.
- Durch den Ausbau unseres Hinterlandnetzwerks
- Und durch Investitionen in effiziente und nachhaltige Systeme.

Unser Ziel ist dabei klar: Wir wollen unsere Kunden mit effizienten, zuverlässigen und nachhaltigen Lösungen überzeugen.

Und eines ist mir dabei besonders wichtig:

Bei allen Zahlen, Anlagen und Systemen steht am Ende immer der Mensch im Mittelpunkt – unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die HHLA verfügt über eine qualifizierte, loyale und engagierte Mannschaft. Darauf können wir stolz sein.

Ich möchte, dass wir bei der HHLA eine Kultur leben, die Verantwortung klar benennt, Leistung einfordert und anerkennt – und zugleich Zusammenarbeit stärkt.

Eine Kultur, die sagt:
Wir liefern – jeden Tag. Und zwar gemeinsam.

Vielen Dank an Sie alle.

Wir freuen uns auf den Austausch mit Ihnen!