
Testatsexemplar

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Hamburg

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019
und zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr
2019

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS



Inhaltsverzeichnis

Seite

Zusammengefasster Lagebericht.....	1
Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019.....	1
1. Bilanz zum 31. Dezember 2019.....	3
2. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019.....	5
3. Anhang für das Geschäftsjahr 2019.....	7
Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2019.....	23
BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS.....	1

Zusammengefasster Lagebericht

Im zusammengefassten Lagebericht (im Folgenden: Lagebericht) wird der Geschäftsverlauf des HHLA-Konzerns (HHLA) sowie der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA AG) analysiert.

Der Konzern im Überblick



Holding/Übrige

- ▮ Strategische Konzernentwicklung
- ▮ Funktionale Führung des Segments Container
- ▮ Steuerung von Ressourcen und Prozessen
- ▮ Bündelung interner Serviceleistungen
- ▮ Betrieb von Schwimmkränen
- ▮ Entwicklung und Vermietung von Hafenlogistik-Immobilien

Teilkonzern

Hafenlogistik

Börsennotierte A-Aktien

Teilkonzern

Immobilien

Nicht börsennotierte S-Aktien

Segment Container

- ▮ Containerumschlag
- ▮ Containertransfer zwischen Verkehrsträgern (Schiff, Bahn, Lkw)
- ▮ Containernahe Dienstleistungen (z.B. Lagerung, Wartung, Reparatur)

Segment Intermodal

- ▮ Containertransporte mittels Bahn und Lkw im Seehafenhinterland
- ▮ Be- und Entladung von Verkehrsträgern
- ▮ Betrieb von Inlandterminals

Segment Logistik

- ▮ Spezialumschlag von Massengut, Stückgut, Kfz, Früchten u.a.
- ▮ Neue Geschäftsaktivitäten wie additive Fertigung, luftgestützte Logistikdienstleistungen u.a.
- ▮ Beratung und Training

Segment Immobilien

- ▮ Geschäftsaktivitäten rund um die Immobilien der Hamburger Speicherstadt und den Fischmarkt Hamburg-Altona
- ▮ Entwicklung
- ▮ Vermietung
- ▮ Facility-Management

Aktionärsstruktur

Grundkapital: insgesamt 72.753.334 nennwertlose Namensaktien (Stückaktien)

davon 70.048.834 A-Aktien
– börsennotiert –

davon 2.704.500 S-Aktien
– nicht börsennotiert –

31,6%

68,4%

100%

Streubesitz

22.128.334 A-Aktien

Freie und Hansestadt Hamburg

Aktienbestand: 47.920.500 A-Aktien + 2.704.500 S-Aktien

Konzernstruktur

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist ein führendes europäisches Logistikunternehmen. Gesteuert wird der Konzern als strategische Management-Holding und ist in die Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien gegliedert. Die dem Teilkonzern Hafenlogistik zugeordneten und an der Börse notierten A-Aktien bilden eine Beteiligung am Ergebnis und Vermögen dieser Geschäftsaktivitäten ab. Der Teilkonzern Immobilien umfasst die nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA. Die Entwicklung und das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien, der auch Zielen der Stadtentwicklung Rechnung trägt, werden von den S-Aktien abgebildet. Diese Aktien werden nicht an der Börse gehandelt und befinden sich vollständig im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Im unwahrscheinlichen und bisher nicht vorgekommenen Fall eines Verlusts im Teilkonzern Immobilien würde dieser gemäß einem separat abgeschlossenen Verlustausgleichsvertrag mittelbar durch die FHH übernommen.

Das operative Geschäft des HHLA-Konzerns wird von 30 inländischen und 16 ausländischen Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrieben, die zum Konsolidierungskreis des Unternehmens zählen. Im Geschäftsjahr 2019 erwarb die HHLA Anteile an Gesellschaften zum Ausbau ihrer digitalen Geschäftsaktivitäten und erweiterte ihr Intermodalnetzwerk. **Konzernanhang, Tz. 3 Zusammensetzung des Konzerns** Darüber hinaus wurden keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen.

Geschäftstätigkeit

Der **Teilkonzern Hafenlogistik** erbringt als integrierter Anbieter von Containerumschlag, Transport- und Logistikleistungen Dienstleistungen entlang der logistischen Kette zwischen Überseehäfen und europäischem Hinterland. Der geografische Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit liegt im Hamburger Hafen und in dessen Hinterland. Der Hamburger Hafen ist eine internationale Drehscheibe für den see- und landgebundenen Containertransport mit optimaler Anbindung an die Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa, in Skandinavien und im baltischen Raum. Das Kerngeschäft wird durch die Segmente Container, Intermodal und Logistik repräsentiert.

Das **Segment Container** bündelt die Aktivitäten des Konzerns im Bereich Containerumschlag und ist gemessen an Umsatz und Ergebnis der größte Geschäftsbereich. Die Tätigkeit setzt sich im Wesentlichen aus der Abfertigung (dem Laden und Löschen) von Containerschiffen und dem Verladen der Container auf andere Verkehrsträger (Bahn, Lkw, Feeder- oder Binnenschiff) zusammen. Die HHLA betreibt am Standort Hamburg die drei Containerterminals Altenwerder (CTA), Burchardkai (CTB) und Tollerort (CTT) sowie je einen weiteren Containerterminal im ukrainischen Hafen Odessa (CTO) und im

estnischen Tallinn (HHLA TK Estonia). Komplementäre Serviceleistungen rund um den Container, z.B. die Wartung und Reparatur, runden die Angebotspalette ab.

Das **Segment Intermodal** ist das nach Umsatz und Ergebnis zweitgrößte Segment der HHLA. Als weiteres zentrales Element des vertikal integrierten Geschäftsmodells der HHLA ist es darauf ausgerichtet, ein umfassendes Transport- und Terminalnetzwerk für Container im Seehafenhinterlandverkehr und zunehmend auch im Kontinentalverkehr auf Schiene und Straße anzubieten. Die HHLA-Bahngesellschaften der METRANS bieten regelmäßige Verbindungen mit Direktzügen zwischen den Häfen an Nord- und Ostsee sowie der nördlichen Adria und ihrem Hinterland an. Darüber hinaus wird durch den Betrieb von Inlandterminals ein umfassendes Dienstleistungsangebot für die maritime Logistik bereitgestellt. Neben Umfuhren im Hamburger Hafen transportiert die Lkw-Speditionstochter CTD die Container auf der Straße im Nahbereich sowie im europaweiten Fernverkehr.

Das **Segment Logistik** umfasst eine große Bandbreite von Dienstleistungen in den Bereichen Spezialumschlag, Beratung und weiterer Geschäftsaktivitäten. Das Leistungsspektrum beinhaltet sowohl einzelne als auch komplette Prozessketten für die internationale Beschaffung und Distribution. Dazu zählt der Betrieb von Umschlaganlagen für Massengüter, Kraftfahrzeuge und Früchte. Außerdem bietet das Unternehmen Beratungs- und Managementleistungen für Kunden aus der internationalen Hafen- und Transportwirtschaft an. Neue Geschäftsaktivitäten wie u.a. additive Fertigung oder luftgestützte Logistikdienstleistungen ergänzen das Angebot. Einen Teil der Tätigkeiten in diesem Segment erbringt die HHLA mit Partnerunternehmen.

Der Bereich **Holding/Übrige** ist ebenfalls dem Teilkonzern Hafenlogistik zugeordnet, stellt gemäß internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen (IFRS) jedoch kein eigenständiges Segment dar. Die Aufgaben der Holding liegen in der strategischen Entwicklung des Konzerns, der funktionalen Führung des Segments Container, der Steuerung von Ressourcen und Prozessen und der Erbringung von Dienstleistungen für die operativen Gesellschaften. Dem Bereich sind zudem die hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA sowie der Betrieb von Schwimmkränen zugeordnet.

Das Segment Immobilien entspricht dem **Teilkonzern Immobilien**. Die Geschäftsaktivitäten umfassen die Entwicklung, die Vermietung sowie die kaufmännische und technische Objektbetreuung von Immobilien am Hamburger Hafenanrand. Dazu zählt auch die Hamburger Speicherstadt. Das größte historische Lagerhausquartier der Welt zählt zum UNESCO-Welterbe. Auf rund 300.000 m² bietet die HHLA Gewerbeflächen in zentraler Lage an. Weitere hochwertige Objekte mit rund 63.000 m² werden am Fischmarkt Hamburg-Altona im exklusiven Umfeld des Fischereihafenareals am nördlichen Elbufer bewirtschaftet.

Markt und Wettbewerb

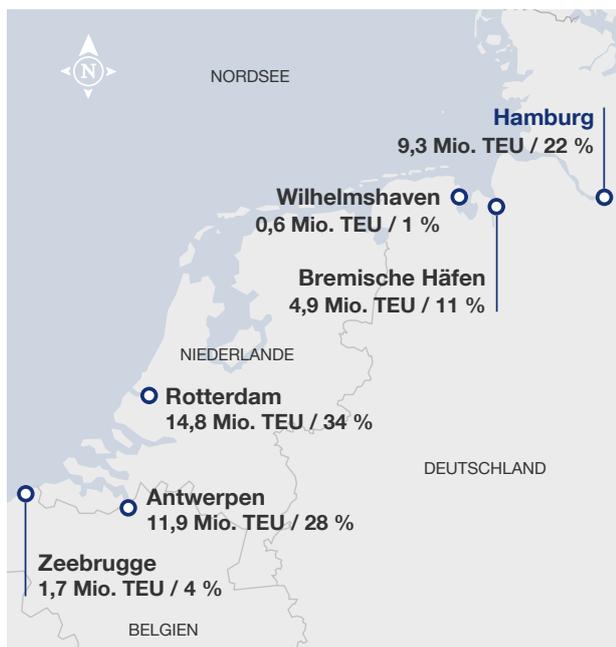
Mit ihrem börsennotierten Kerngeschäft Hafenlogistik steht die HHLA im Wettbewerb im europäischen Markt für Seegüterverkehr. Dieser bietet langfristig Wachstumsperspektiven. Denn wesentliche zentraleuropäische Länder haben ihre Wettbewerbsfähigkeit nach der Schuldenkrise gestärkt und damit die Voraussetzungen für weiter steigenden Außenhandel und Konsum geschaffen. Auch der osteuropäische Raum bietet Wachstumspotenziale und stabile Prognosen. Ob diese sich positiv entwickeln, hängt u.a. von der Lösung regionaler Konflikte sowie der Entwicklung der Rohstoff- und Energiepreise ab.

Im Jahr 2019 wirkten sich handelspolitische Unsicherheiten und geopolitische Spannungen negativ auf die Konjunktur und vor allem auf die Produktion und den Handel aus. Aufgrund fehlender konjunktureller Impulse erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) für 2019 ein schwächeres weltweites Wirtschaftswachstum als im Vorjahr. **Wirtschaftliches Umfeld**

Vor allem protektionistische Handelsschranken haben Auswirkungen auf das containerisierte Handels- und Transportvolumen. Die aktuelle Entspannung im Handelskrieg zwischen den USA und China sowie geringe Sorgen vor einem unregelmäßigen Austritt Großbritanniens aus der EU haben einen positiven Einfluss auf die aktuellen Prognosen. Nach Schätzungen des IWF wird sich das globale Wachstum 2020 voraussichtlich weiter positiv und stärker als 2019 entwickeln. **Prognosebericht**

Containerumschlag in den Nordrange-Häfen

Umschlagvolumen und Marktanteile 2019



Quelle: Port Authorities / Marktanteile eigene Berechnung

Der für die HHLA relevante Markt für Hafendienstleistungen an der nordeuropäischen Küste (Nordrange) weist eine hohe Hafendichte auf. Im Wettbewerb stehen insbesondere die vier großen Nordrange-Häfen Hamburg, der Hauptstandort der HHLA, Bremerhaven sowie Rotterdam und Antwerpen. Weitere Umschlagplätze wie Wilhelmshaven oder Zeebrugge sind gemessen an ihrer Kapazität und/oder ihrem derzeitigen Ladungsaufkommen deutlich kleiner. Die Häfen in der Ostsee werden von vielen Zubringerverkehren (Feeder) bedient, die über die zentralen Bündelungspunkte in der Nordrange agieren. Aber auch Direktanläufe von Überseeschiffen, wie z.B. nach Gdansk (Danzig) oder Göteborg, stellen einen zunehmenden Wettbewerb dar. Vor allem Danzig verzeichnet ein starkes Wachstum und bildet dadurch eine weiter zunehmende Konkurrenz zu diesem Verbundsystem. Auch Häfen in der Adria wie beispielsweise Koper und Triest haben ebenso wie die polnischen Häfen ihre Infrastruktur verbessert und konkurrieren so mit dem Hamburger Hafen um Ladung im Hinterland.

Neben der geografischen Lage und der Hinterlandanbindung der Häfen wirkt sich die seeseitige Erreichbarkeit auf die Wettbewerbsposition der Terminalbetreiber aus. Eine hohe Bedeutung hat das lokale Ladungsaufkommen im direkten Einzugsbereich des jeweiligen Hafenstandorts. Als weitere Wettbewerbsfaktoren bestimmen die Zuverlässigkeit und die Geschwindigkeit in der Schiffsabfertigung sowie der Umfang und die Qualität der Dienstleistungen die Marktposition. Zunehmende Bedeutung hat darüber hinaus die Leistungsfähigkeit der schienengebundenen Vor- und Nachlaufsysteme ins Hinterland (u.a. Frequenz, Fahrplantreue, Preis) und damit das Angebot integrierter Transportlösungen.

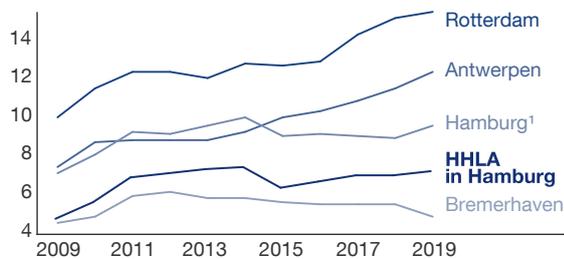
Ende 2019 hat APM Terminals (APMT) eine Absichtserklärung für den Verkauf von APM Terminals Rotterdam auf der Maasvlakte 1 an Hutchison Ports unterzeichnet. Darüber hinaus akquirierte im März 2019 ein Konsortium bestehend aus PSA International, dem staatlichen Polish Development Fund (PFR) und dem australischen IFM Global Infrastructure Fund das Deepwater Container Terminal Gdansk (DCT) von Macquarie. Der Wettbewerb in Nordeuropa ist weiterhin sehr intensiv, wobei die Häfen zunehmend von den sich ändernden Reederkonstellationen abhängig sind. Die damit einhergehenden Verlegungen der weniger standortgebundenen Feederverkehre haben einen großen Effekt auf die Umschlagvolumina. Dagegen ist die Marktposition bei Umschlagvolumina, die landseitig an das natürliche Einzugsgebiet gebunden sind, weitestgehend stabil, da die kürzeste Routenführung für die ungleich teureren Landtransporte zentrale Bedeutung hat.

Für das **Segment Container** verfügt der Hamburger Hafen als östlichster Nordseehafen über besonders günstige Voraussetzungen als Verkehrsknotenpunkt für den gesamten Ostseeraum sowie für den Hinterlandtransport von und nach Mittel- und Osteuropa. Zusätzlich fördern die langjährigen Handels-

beziehungen zwischen dem Hamburger Hafen und den asiatischen Märkten die Rolle Hamburgs als bedeutende europäische Containerdrehscheibe. Mit einem Containerumschlag von 9,3 Mio. TEU rangiert Hamburg 2019 weltweit unter den Häfen auf Platz 17 und ist damit der drittgrößte europäische Containerhafen nach Rotterdam und Antwerpen. In Hamburg baute die HHLA mit einem Umschlagvolumen von 7,0 Mio. TEU im Jahr 2019 ihre Position als größtes Containerumschlagunternehmen aus. Der Marktanteil der HHLA-Containerterminals am Umschlag im Hamburger Hafen war mit 75 % leicht rückläufig (im Vorjahr: 79 %). Bedeutendste Fahrtgebiete waren Fernost, Osteuropa, Nordamerika und Skandinavien.

Containerumschlag in den größten Nordrange-Häfen

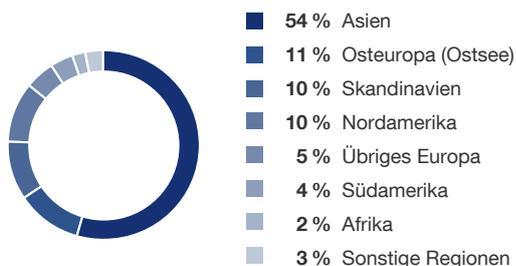
in Mio. TEU



¹ inkl. HHLA / Quelle: Port Authorities

Containerumschlag nach Fahrtgebieten

im Hamburger Hafen 2019



Quelle: Hamburg Hafen Marketing e.V.

Im **Segment Intermodal** nutzt die HHLA vor allem die Vorteile der Eisenbahninfrastruktur des Hamburger Hafens, der als bedeutendster Schienenknotenpunkt Europas 2,7 Mio. TEU jährlich umschlägt. Darüber hinaus sind weitere an der Nord- und Ostsee sowie an der nördlichen Adria gelegene Häfen in das Intermodalnetzwerk der HHLA eingebunden, das zunehmend auch Kontinentalverkehre beinhaltet. Im Containertransport per Bahn konkurrieren die Gesellschaften mit einer Vielzahl von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateuren im Kombinierten Verkehr (KV), aber auch mit anderen Verkehrsträgern, wie dem Lkw und dem Feederschiff. Im Hinblick auf die weitgehend in öffentlichem Besitz befindliche Schieneninfrastruktur überwachen die jeweiligen nationalen Behörden sowohl einen diskriminierungsfreien Zugang als auch die Höhe der Nutzungsentgelte. Neben der Dichte des angebotenen

Netzwerks zählen die Abfahrtsfrequenzen, die Bündelungs- und Lagermöglichkeiten im Hinterland, die geografische Distanz zu den Zielpunkten, die Fahrplanreue und die infrastrukturellen Kapazitäten zu den maßgeblichen Wettbewerbsfaktoren, deren Bedeutung im Wettbewerb zwischen den Häfen zunimmt.

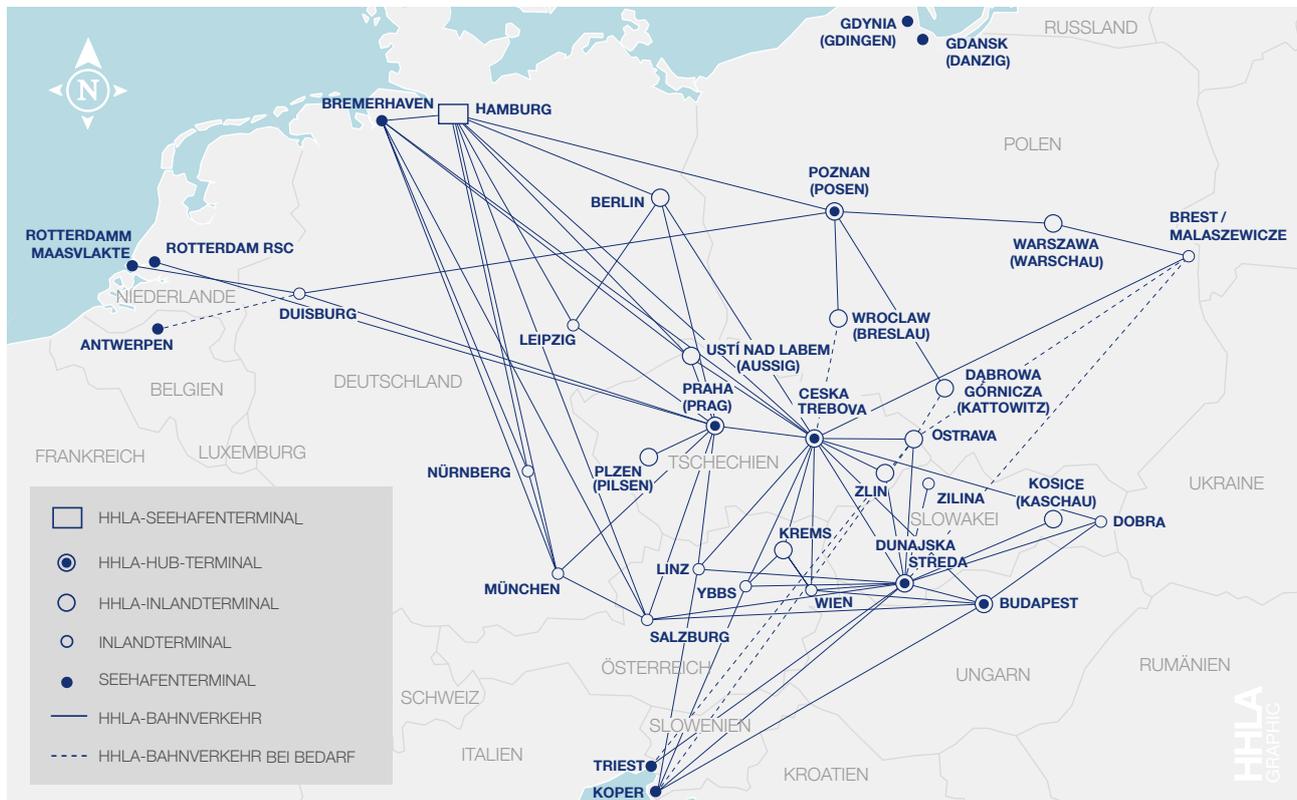
Wesentliche Bausteine des HHLA-Angebots sind dabei eigene Inlandterminals in Mittel- und Osteuropa, eigene Containertragwagen sowie eigene Traktion (Lokomotiven). All dies ist erforderlich, um Direktzüge mit hoher Abfahrtsfrequenz sowie eine effektive Bündelung hafenzugewandter Schienengütertransporte mit leistungsstarker Verteilung rund um zentrale Umschlagplätze zu ermöglichen. In der Mehrheit der erschlossenen Regionen besetzt die HHLA relevante Marktpositionen. In der Zustellung bzw. Abholung von Containern per Lkw verfügt die HHLA über eine solide Marktstellung in der Metropolregion Hamburg. **Grafik: Intermodalnetzwerk der HHLA**

Das **Segment Logistik** bedient unterschiedliche Marktsegmente, die zum Teil stark spezialisiert sind. Im Spezialumschlag ist die HHLA mit ihrem Multifunktionsterminal führend in Hamburg. Über Hansaport ist die HHLA an Deutschlands größtem Seehafenterminal für den Umschlag von Eisenerz und Kohle beteiligt. Mit ihrem Frucht- und Kühl-Zentrum operiert die HHLA als Anbieter von Fruchtumschlag für den nordeuropäischen Raum. Im Beratungsgeschäft wird weltweit an wegweisenden Entwicklungsprojekten gearbeitet. Neue Geschäftsaktivitäten wie u.a. additive Fertigung oder luftgestützte Logistikdienstleistungen ergänzen das Angebot.

Für das **Segment Immobilien** stellt Hamburg mit rund 1,8 Millionen Einwohnern und seiner Bedeutung als Wirtschaftsstandort einen der größten Immobilienmärkte Deutschlands dar. Die besondere Attraktivität des Portfolios in der Hamburger Speicherstadt und am nördlichen Elbufer/Fischerreihafenareal wird durch die einzigartige Bausubstanz und die Lagegunst begründet. Das unternehmensintern aufgebaute Entwicklungs- und Realisierungs-Know-how ist auf einen Ausgleich von marktorientierten Mieterbedürfnissen sowie denkmalgerechtem Umgang mit als Welterbe geschützter Bausubstanz ausgerichtet. Dabei stehen die Objekte im Wettbewerb mit nationalen und internationalen Investoren, die hochwertige Objekte in vergleichbarer Lage vermarkten.

Intermodalnetzwerk der HHLA

Ausgewählte Verbindungen



Kundenstruktur und Vertrieb

Der Kundenstamm in den Segmenten Container und Intermodal setzt sich hauptsächlich aus Reedereien und Speditionen zusammen. Die Dienstleistungen im Segment Logistik richten sich an eine Vielzahl von Kundengruppen: von Stahlunternehmen und Kraftwerken (im Bereich Massengutumschlag) bis hin zu internationalen Betreibern von Häfen und anderen Logistikzentren (im Bereich Hafenberatung). Das Segment Immobilien vermietet seine Büro- und Gewerbeflächen an nationale und internationale Kunden aus unterschiedlichen Branchen: von Logistik- und Handelsunternehmen über Medien-, Beratungs- und Werbeagenturen bis hin zu Modefirmen, Gastronomie- und Hotelbetreibern sowie Unternehmen aus der Kreativwirtschaft.

Die umsatzstärksten Kunden der HHLA sind weltweit operierende Containerreedereien. Die HHLA-Containerterminals arbeiten in der Schiffsabfertigung mit Reedereien neutral zusammen („Multi-User-Prinzip“) und sind auf ein breites und hochwertiges Servicespektrum ausgelegt. Der **Kundenkreis der HHLA** ist durch die Konsolidierungen in den vergangenen Jahren in der Containerschifffahrt und regelmäßige Netzwerkanpassungen weiter in Bewegung. Im Jahr 2019 gab es jedoch keine weiteren Zusammenschlüsse oder Übernahmen unter den Top-10-Containerreedereien.

Top-10-Containerreedereien

nach Transportkapazität in Tsd. TEU zum 31.12.2019

Reederei	Allianz 2019	2019
1. APM-Maersk	2M	4.193
2. MSC	2M	3.766
3. COSCO Group (inkl. OOCL)	Ocean Alliance	2.938
4. CMA CGM Group	Ocean Alliance	2.696
5. Hapag-Lloyd	THE Alliance	1.718
6. ONE (MOL, NYK, K Line)	THE Alliance	1.581
7. Evergreen	Ocean Alliance	1.277
8. Yang Ming	THE Alliance	647
9. PIL	–	392
10. HMM	2M – assoziiert	389

Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2020

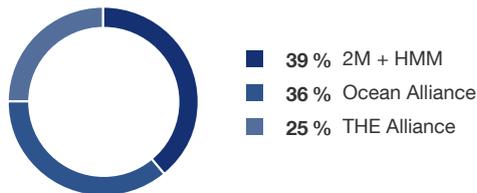
Im Berichtsjahr zählten alle Top-10-Containerreedereien zum Kundenkreis der HHLA. Auf dieser Basis sieht sich die HHLA in der Lage, auch den zukünftigen Anforderungen der Reederkundschaft gerecht zu werden. [Prognosebericht](#)

Die 2017 entstandenen großen Linienallianzen 2M, Ocean Alliance und THE Alliance bestehen weiterhin. Nachdem die Ocean Alliance den derzeitigen Vertrag bereits im Vorjahr

bis 2027 verlängert hat, hat auch THE Alliance die Partnerschaft bis 2030 verlängert und bekannt gegeben, dass HMM ab April 2020 der Allianz beitreten wird.

Kapazitätsanteil nach Allianzen

Fernost-Europa Europa-Aufkommen zum 31.12.2019



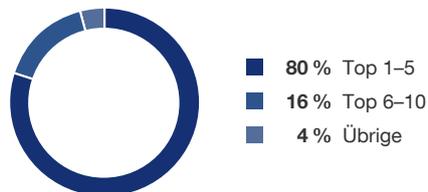
Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2020

Die **Vertriebsaktivitäten** im Segment Container sind als Key-Account-Management organisiert. In den Segmenten Intermodal und Logistik werden sie in der Regel dezentral durch die Einzelgesellschaften gesteuert. Alle Aktivitäten folgen so weit wie möglich dem strategischen Ansatz der vertikalen Integration im Sinne eines Transport- und Logistikangebots aus einer Hand. Im Segment Immobilien bietet der Vertrieb potenziellen Kunden und Mietern ein breites Dienstleistungsspektrum für die beiden zentralen Quartiere Hamburger Speicherstadt und nördliches Elbufer/Fischereihafenareal wie auch für die Logistikimmobilien im und am Hafen.

Der Anteil der fünf wichtigsten Kunden der HHLA Containerterminals in Hamburg am Umsatz stieg im Geschäftsjahr 2019 erneut stark an und lag bei insgesamt 80 % (im Vorjahr: 71 %). Aufgrund der erfolgten Konsolidierungen stieg auch der Anteil der zehn wichtigsten Kunden am Umsatz der Hamburger Terminals auf 96 % leicht an (im Vorjahr: 92 %). Mit der überwiegenden Mehrheit ihrer wichtigsten Kunden unterhält die HHLA bereits seit weit mehr als 20 Jahren Geschäftsbeziehungen.

Umsatzverteilung nach Kunden

an den Containerterminals am Hauptstandort Hamburg 2019



Mit den Reederkunden schließt das Unternehmen Rahmenverträge ab, in denen sowohl das Leistungsspektrum als auch die Entgelte fixiert werden. Der Umfang der Nutzung des Serviceangebots ist dabei nicht fixiert, daher kann bei der Inanspruchnahme spezifischer Leistungen der HHLA nicht von einem Auftragsbestand im klassischen Sinne gesprochen werden.

Rechtliche Rahmenbedingungen

In ihrem Geschäftsbetrieb unterliegt die HHLA zahlreichen in- und ausländischen Gesetzesbestimmungen und Verordnungen wie z.B. öffentlich-rechtlichen, Handels-, Zoll-, Arbeits-, Kapitalmarkt- und Wettbewerbsregelungen. Die Preisbildung erfolgt über den Markt und ist grundsätzlich nicht reguliert.

Das regulatorische Umfeld für die wirtschaftlichen Aktivitäten der HHLA im und am Hamburger Hafen wird wesentlich durch das hamburgische Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) bestimmt. Ziel des HafenEG ist es, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens als internationaler Universalhafen aufrechtzuerhalten, Ladungsaufkommen zu sichern und die öffentliche Infrastruktur möglichst effizient zu nutzen. Der Hamburger Hafen wird dabei nach dem sogenannten Landlord-Modell bewirtschaftet, bei dem die Hamburg Port Authority (HPA) Eigentümerin der Hafenflächen ist und den Bau, die Entwicklung sowie die Instandhaltung der Infrastruktur übernimmt. Die privaten Hafenbetriebe sind hingegen für die Entwicklung und Unterhaltung der Suprastruktur (Gebäude und Anlagen) verantwortlich. Die HHLA hat die für ihre Geschäftsaktivitäten wesentlichen Hafenflächen langfristig von der HPA gemietet. Die Mietverträge basieren auf den allgemeinen Geschäftsbedingungen für Hafeneigentum (AVB-HI) der HPA.

Für die Errichtung, die Änderung und den Betrieb der Umschlaganlagen ist die HHLA auf die Erteilung und den Fortbestand öffentlich-rechtlicher Genehmigungen angewiesen, insbesondere Genehmigungen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), den jeweiligen Landesbauordnungen und dem Wasserrecht. Ausbaumaßnahmen bedürfen, unabhängig von den Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Umschlagflächen, der gesonderten Genehmigung durch die jeweils zuständigen Behörden. Die Konzerngesellschaften der HHLA sind teilweise strengen regulatorischen Anforderungen unterworfen, insbesondere Vorschriften betreffend Umschlag, Lagerung und Transport umweltgefährdender Stoffe und gefährlicher Güter sowie Vorschriften über die technische Sicherheit, zum Arbeitsschutz und zur Arbeitssicherheit sowie Regelungen zum Schutz der Umwelt.

Bedingt durch die internationale Terrorismusgefahr gelten in Häfen strenge Sicherheitsanforderungen. Ein wesentlicher Bestandteil ist der International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code). Der ISPS-Code verlangt die international einheitliche Installation von Präventivmaßnahmen zur Verhinderung terroristischer Angriffe auf Seeschiffe und Hafenanlagen. Für die Betreiber von Hafenanlagen bedeutet dies, dass neben einer strengen Zugangskontrolle zahlreiche weitere Maßnahmen zur Gefahrenabwehr einzuhalten sind. Im Bereich des Hamburger Hafens werden die vorgenannten internationalen Bestimmungen durch das Hafensicherheitsgesetz (HafenSG) umgesetzt und konkretisiert.

Das regulatorische Umfeld der Geschäftsaktivitäten im Segment Intermodal wird maßgeblich durch die EU-Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (RiLi 2012/34/EU) und die nationalen Umsetzungs Vorschriften bestimmt. Diese enthalten insbesondere Regelungen zur Zulassung als Eisenbahnunternehmen, zur Nutzung der Bahninfrastruktur und zu den hierfür zu zahlenden Entgelten sowie zum Bahnbetrieb. Die maßgeblichen Regelwerke in Deutschland sind das Allgemeine Eisenbahngesetz, das die Anforderungen an den Bahnbetrieb regelt, sowie das Eisenbahnregulierungsgesetz, das insbesondere Regelungen zum Netzzugang und zur Trassenpreisgestaltung enthält. Ergänzend gelten weitere nationale, europäische und – insbesondere für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr – internationale Regelungen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die HHLA unterliegen einem ständigen Wandel und werden auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene fortlaufend angepasst, u.a. an den technischen Fortschritt und das gesteigerte Sicherheitsbedürfnis und Umweltbewusstsein. In Bezug auf die rechtlichen Rahmenbedingungen haben sich im Berichtszeitraum jedoch keine Veränderungen mit substantziellen Auswirkungen auf die operative Geschäftstätigkeit oder die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ergeben.

Unternehmensstrategie

Die HHLA ist ein führendes europäisches Hafen- und Logistikunternehmen, dessen Aktivitäten über den Hamburger Hafen hinaus in viele Teile Europas reichen. Die HHLA entwickelt mit ihren Kunden logistische und digitale Knotenpunkte entlang der Transportströme der Zukunft. Damit schafft die HHLA die Voraussetzungen für eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes.

Der Vorstand der HHLA setzt den im Jahr 2017 gestarteten „Geschäftsentwicklungsprozess“ weiter fort. Dieser verfolgt das Ziel, die Zukunftsfähigkeit und Gestaltungskraft des Unternehmens dauerhaft zu stärken. Die erforderlichen Veränderungen werden über alle Segmente vernetzt und sind durch verschiedene Maßnahmen unterlegt. Die festgelegten Ziele werden konsequent verfolgt.

Das Marktumfeld der HHLA verändert sich mit einer beschleunigten Dynamik. Die HHLA will diesen Wandel entschlossen, aufmerksam, schnell und erfolgreich nutzen.

Hierzu stärkt die HHLA ihre

- || Aufmerksamkeit, um relevante Entwicklungen wahrzunehmen, diese zu interpretieren und daraus wertsteigernde Initiativen abzuleiten.

- || Flexibilität mit dem Ziel und Vorteil der schnellen Handlungs- und Wandlungsfähigkeit.
- || Effizienz und Vernetzung, um im Wettbewerb an der Spitze zu stehen und Mehrwerte zu realisieren.
- || Suche nach Neuem und die Integration von Neuem.

Die HHLA stellt mit hoher **Gestaltungskraft** die Entwicklung zusätzlicher Werte in den Mittelpunkt. So sollen die Kundenbindung und das Kundenportfolio weiter ausgebaut werden.

Die HHLA gestaltet ihre **Zukunftsfähigkeit** entlang wesentlicher Marksteine. Wir kommen aus Hamburg, sind in Europa zu Hause und bieten als Tor zur Zukunft unseren Kunden den besten Weg, ihre Waren sicher, schnell und effizient zu transportieren. Wir bringen heute die Saat für zusätzliches, nachhaltiges und profitables Wachstum unserer Wertschöpfung aus und sichern so den Unternehmenswert von morgen. Um diese Ziele zu erreichen, wurden vier Initiativen identifiziert:

Fit für die Welt von morgen



Das Kerngeschäft wird gestärkt, um nachhaltig und profitabel in die Welt von morgen gehen zu können. Hierbei wird ein Zukunftsprogramm umgesetzt. Ziel des Programms ist die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, der Qualität und der Profitabilität.

Neue Wachstumsfelder erschließen



Die HHLA erschließt Wachstumspotenziale entlang der Transportströme der Zukunft, entlang der logistischen Wertkette sowie in neuen, digitalen Geschäftsmodellen.

Organisation und Kultur



Die Unternehmensorganisation und Kultur werden auf die Welt von morgen ausgerichtet. Dabei wird der Kunde noch stärker als bisher in den Mittelpunkt des Handelns gestellt.

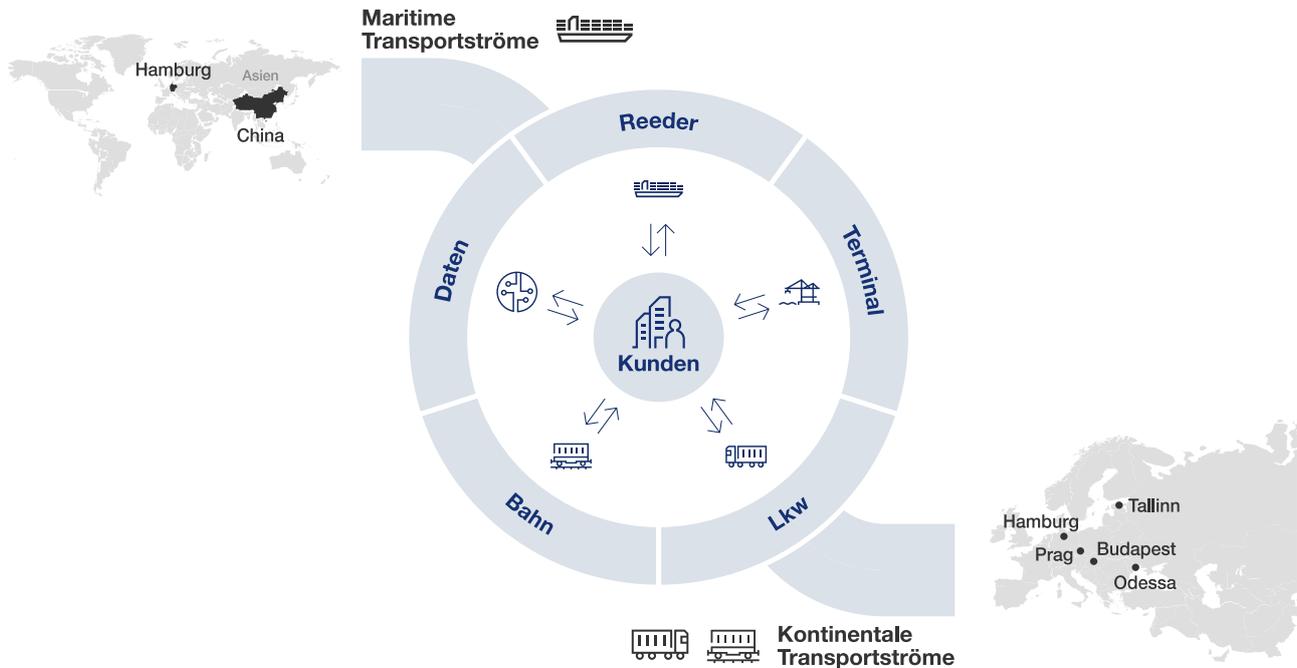
Fit für die Welt von morgen



Das Kerngeschäft wird gestärkt, um nachhaltig und profitabel in die Welt von morgen gehen zu können. Hierbei wird ein Zukunftsprogramm umgesetzt. Ziel des Programms ist die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, der Qualität und der Profitabilität.

Das HHLA-Servicenetzwerk

Die HHLA verbindet ihre Kunden mit den maritimen und kontinentalen Transportströmen



Neben der Weiterentwicklung des Kerngeschäfts und der Erschließung neuer Wachstumsfelder sind **Nachhaltigkeit und Klimaschutz** integraler Bestandteil des Geschäftsmodells der HHLA. Bis zum Jahr 2040 soll der gesamte Konzern klimaneutral sein. Als Zwischenziel wird die HHLA bis 2030 die absoluten CO₂-Emissionen gegenüber dem Jahr 2018 halbieren. Damit unterstreicht die HHLA ihren Anspruch, sowohl wirtschaftlich erfolgreich zu sein als auch soziale und ökologische Verantwortung zu übernehmen.

Im börsennotierten **Teilkonzern Hafenlogistik** bestimmen folgende Leitlinien das Handeln zur Festigung und zum Ausbau der Marktpositionierung:

Im **Segment Container** verfolgt die HHLA das Ziel, sich zu einem effizienten, hoch automatisierten und leistungsstarken Hafendienstleister mit starken Hinterlandanbindungen und modernen, digitalen Kundenlösungen zu entwickeln. Grundlage hierfür ist eine konsequente Ausrichtung von Design und Betrieb der HHLA-Containerterminals an der höchstmöglichen Flächen- und Mitarbeitereffizienz sowie eine kontinuierliche Steigerung der Qualitätsstandards durch den Einsatz innovativer Technologien und Prozesse. Dabei steht zudem im Fokus, die HHLA zu einem Green Port innerhalb einer nachhaltigen und emissionsfreien Transportkette zu entwickeln. Die HHLA-Containerterminals sollen weitestgehend terminalübergreifend arbeiten, um voneinander zu profitieren und die Effizienz der Umschlagdienstleistungen kontinuierlich zu steigern.

Im **Segment Intermodal** strebt die HHLA Qualitäts- und Effizienzführerschaft an und möchte von einer Spitzenposition aus von den Transportströmen der Zukunft profitieren. Die METRANS soll eine relevante Rolle entlang der Knotenpunkte und Verbindungslinien des Logistiknetzwerkes in Europa und darüber hinaus einnehmen. Durch eine effiziente Vernetzung des Segments Intermodal mit den sonstigen Aktivitäten der HHLA-Gruppe wird den Kunden der HHLA ein optimal abgestimmtes Leistungsspektrum angeboten. Neben der Steigerung von Leistungsumfang und Reichweite verfolgt die HHLA insbesondere eine stärkere Wertschöpfungstiefe.

Mit ihrem **Segment Logistik** will die HHLA den Universalhafen Hamburg stärken und die zukunftsgerichtete Diversifizierung fortsetzen. Die Geschäftsperspektiven für das Frucht- und Kühl-Zentrum, Ulrich Stein und UNIKAI werden weiterentwickelt. HPC Hamburg Port Consulting positioniert sich als führender internationaler Fach- und Strategieberater in der maritimen Industrie. Die Potenziale des Segments werden für weitere Leistungen in der logistischen und digitalen Wertschöpfung genutzt.

Über rein organisches Wachstum hinaus prüft die HHLA die Möglichkeit von Zukäufen, um neue Wachstumsfelder entlang der logistischen Wertkette zu erschließen. Im Fokus potenzieller Akquisitionen und Beteiligungen liegen dabei Hafenprojekte und Beteiligungen in attraktiven Wachstumsmärkten. Das Interesse der HHLA orientiert sich an den Verbundvorteilen des

bestehenden Netzwerks und damit an Anknüpfungspunkten zur Erschließung weiterer Wachstumspotenziale entlang der Transportströme der Zukunft. Auf diese Weise sollen auch neue, digitale Geschäftsmodelle identifiziert und besetzt werden.

In dem nicht börsennotierten **Teilkonzern Immobilien** verfolgt die HHLA das Ziel, sich zu einem marktfähigen, integrierten Entwickler für Spezialimmobilien zu entwickeln. Die Konzern-einheit HHLA Immobilien soll durch eine klare strategische Ausrichtung und verlässliche Priorisierung Hamburgs Aushängeschild für intelligentes Quartiersmanagement werden. Somit stellt HHLA Immobilien einen gefragten Know-how-Träger in klar abgegrenzten Kompetenzfeldern dar.

Unternehmenssteuerung und Wertmanagement

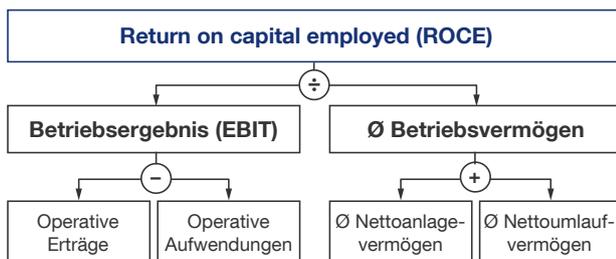
Zu den maßgeblichen finanziellen Zielen der HHLA zählt eine langfristige und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Zur Planung, Steuerung und Kontrolle ihrer Geschäftsaktivitäten arbeitet die HHLA mit einem konzernweiten Wertmanagementsystem. Im Geschäftsjahr 2019 wurden an diesem System keine Änderungen vorgenommen.

Finanzielle Steuerungsgrößen

Die zentralen operativen Steuerungsgrößen im HHLA-Konzern sind das Betriebsergebnis (EBIT) sowie das durchschnittliche Betriebsvermögen (eingesetztes Kapital). Für die unterjährige und kurzfristige Steuerung sind sowohl das EBIT als auch die Investitionen als wesentlicher Treiber des durchschnittlichen Betriebsvermögens maßgeblich. Für die langfristige wertorientierte Steuerung wird die Gesamtkapitalverzinsung (ROCE) ermittelt, die zugleich die Grundlage für den jährlichen Wertbeitrag bildet. Im HHLA-Konzern wird der ROCE als Quotient aus dem Betriebsergebnis und dem eingesetzten durchschnittlichen Betriebsvermögen berechnet.

Wertmanagement

ROCE – Bestimmungsgrößen und Einflussfaktoren



Geschäftsaktivitäten gelten grundsätzlich als wertschaffend, wenn die Gesamtkapitalverzinsung die Kapitalkosten übertrifft und ein positiver Wertbeitrag erzielt wird. Dabei entsprechen die Kapitalkosten dem gewichteten Durchschnitt von Eigen-

und Fremdkapitalkosten. Im Geschäftsjahr 2019 verwendete die HHLA für die Ermittlung der Wertsteigerung auf Konzern-ebene wie im Vorjahr einen gewichteten Kapitalkostensatz vor Steuern von 8,5 %. Diese Mindestverzinsung reflektiert den mittel- und langfristigen Verzinsungsanspruch des Vorstands, der sich aus einem ausgewogenen Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapital ergibt. Kurzfristige Schwankungen der Zinssätze an den Kapitalmärkten, die die Aussagefähigkeit des Wertmanagementsystems verzerren könnten, werden auf diese Weise vermieden.

Im Geschäftsjahr 2019 verzeichnete der HHLA-Konzern gegenüber dem Vorjahr einen EBIT-Anstieg um 8,3 % auf 221,2 Mio. € (im Vorjahr: 204,2 Mio. €), wobei der Anstieg im Wesentlichen auf die Erstanwendung des IFRS 16 zurückzuführen ist. **Ertragslage** Im Berichtszeitraum erhöhte sich das durchschnittliche Betriebsvermögen um 655,5 Mio. € auf 2.039,4 Mio. € (im Vorjahr: 1.383,9 Mio. €), wobei der Anstieg im Wesentlichen aus der Erstanwendung des IFRS 16 resultierte. **Vermögens- und Finanzlage** Die Rendite auf das eingesetzte Kapital verringerte sich daher gegenüber dem Vorjahr um 4,0 Prozentpunkte auf 10,8 % (im Vorjahr: 14,8 %), übertraf aber weiterhin die festgesetzte Mindestkapitalverzinsung von 8,5 % um 2,3 Prozentpunkte. Im Geschäftsjahr 2019 erwirtschaftete der HHLA-Konzern einen positiven Wertbeitrag in Höhe von 47,9 Mio. € (im Vorjahr: 86,6 Mio. €).

Wertbeitrag

in Mio. €	2019	2018	Veränd.
Operative Erträge	1.434,5	1.338,2	7,2 %
Operative Aufwendungen	- 1.213,3	- 1.134,0	7,0 %
EBIT	221,2	204,2	8,3 %
Ø Nettoanlagevermögen	1.922,3	1.279,4	50,2 %
Ø Nettoumlaufvermögen	117,1	104,5	12,1 %
Ø Betriebsvermögen	2.039,4	1.383,9	47,4 %
ROCE ¹ in %	10,8	14,8	- 4,0 PP
Kapitalkosten vor Steuern ² in %	8,5	8,5	0,0 PP
Kapitalkosten vor Steuern	173,3	117,6	47,4 %
Wertbeitrag in %	2,3	6,3	- 4,0 PP
Wertbeitrag	47,9	86,6	- 44,7 %

1 Aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16 im Geschäftsjahr 2019 ist keine Vergleichbarkeit zum Vorjahr gegeben.

2 Davon abweichend 5,0 % für den Teilkonzern Immobilien

Nicht finanzielle Steuerungsgrößen

Wesentliche nicht finanzielle Steuerungsgrößen sind die Containerumschlag- und Containertransportmengen. Als Frühindikatoren für die Mengenentwicklung und das operative Geschäft nutzt die HHLA – neben dem kontinuierlichen Dialog mit ihren Kunden – vor allem makroökonomische Prognosen, wie die erwartete Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts wichtiger

Handelspartner, und daraus abgeleitete Schätzungen für Außenhandel, Im- und Exportströme sowie Containerverkehre auf relevanten Fahrtrelationen sowie die Entwicklung der Korrelation zwischen Bruttoinlandsprodukt und containerisiertem Handelsvolumen.

Forschung und Entwicklung

Eine strategische Zielsetzung der HHLA besteht darin, die Effizienz ihrer operativen Systeme und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit durch die Entwicklung anwendungsorientierter Technologien stetig zu verbessern. Der Schwerpunkt der Aktivitäten liegt daher auf ingenieurwissenschaftlichen und IT-orientierten Innovationsprojekten. Durch eine enge Kooperation mit technischen Hochschulen, Instituten sowie Industriepartnern und Bundesbehörden werden Verbundprojekte in Arbeitskreisen geplant, gesteuert und weiterentwickelt.

Im Geschäftsjahr 2019 konzentrierte die HHLA ihren Ressourceneinsatz und verfügbare Kapazitäten vor allem auf die Forschung im Rahmen des Förderprogramms für Innovative Hafentechnologien (IHATEC).

Containerterminal 4.0

Der Container Terminal Altenwerder (CTA) ist einer der weltweit am höchsten automatisierten Containerterminals. Seit seiner Inbetriebnahme im Jahr 2002 wird fortwährend an einer Verbesserung und Ausweitung der Automatisierung geforscht und gearbeitet. Das anfangs zur Gewährleistung der Arbeitssicherheit zugrunde gelegte Paradigma der Separierung und Isolation automatisierter Arbeitsräume, die für den Zutritt von Personen gesperrt sind, hat dabei stets seine Gültigkeit behalten. Heute steht dieses Paradigma einer Ausweitung automatisierter Prozesse entgegen, weil es zwingend von Menschen zu nutzende Anlagenbereiche ausschließt. Im Rahmen des Förderprogramms IHATEC soll das Forschungsprojekt „Containerterminal 4.0 – ein Paradigmenwechsel in der Automatisierung von Containerterminals durch Interaktion statt Separierung von Mensch und Maschine“ durchgeführt werden. Das zentrale Ziel des Vorhabens ist es, für unterschiedliche am Terminal eingesetzte Containerkransysteme Lösungen für die Automatisierung in von Mensch und Maschine gemeinsam genutzten Arbeitsräumen (z. B. am Schiff oder Lkw) zu erarbeiten und prototypisch umzusetzen. Mit den hierbei gewonnenen Erfahrungen, Kenntnissen und Nachweisen sollen zugleich entscheidende Grundlagen für die Etablierung notwendiger Sicherheitsstandards geschaffen werden, welche zukünftigen Automatisierungsvorhaben einen verlässlichen Rahmen bieten.

INTERACT

HPC und die Container-Transport-Dienst GmbH (CTD) haben in Zusammenarbeit mit dem Karlsruher Institut für Technologie das IHATEC-Forschungsprojekt INTERACT (Integration autonomer Lkw in Containerterminal-Betriebsabläufe) aufgelegt. Im

Vorhaben wird im Rahmen einer Durchführbarkeitsstudie und einer sich daran anschließenden Lückenanalyse untersucht, inwieweit es möglich ist, autonom fahrende Lkws auf öffentlichen Straßen und gleichzeitig auf geschlossenen Terminalarealen einzusetzen, und welche technischen, operativen und rechtlichen Anforderungen sowohl an die Fahrzeuge als auch an die beteiligten Transportdienstleister und Terminals zu stellen sind. Das Ergebnis des Vorhabens wird eine Roadmap sein, die die notwendigen zukünftigen Entwicklungsschritte skizziert.

Hamburg TruckPilot

Mit dem Praxistest „Hamburg TruckPilot“ führen MAN Truck & Bus und die HHLA ein hochinnovatives Forschungs- und Erprobungsprojekt zur Entwicklung von Automatisierungslösungen im Straßentransport durch. Ziel ist es, realitätsnah die Anforderungen für den kundenspezifischen Einsatz sowie die Integration autonom fahrender Lkws in den automatischen Containerumschlagprozess zu analysieren und auf Machbarkeit zu prüfen. Die mit den entsprechenden elektronischen Automatisierungssystemen ausgestatteten Prototypen-Trucks sollen innerhalb des CTA autonom fahren können. Des Weiteren werden betriebliche, infrastrukturelle und IT-Anforderungen an eine automatisiert durchzuführende Abfertigung autonomer Lkws ermittelt und konkretisiert. Das Projekt gliedert sich in drei Phasen: Die Vorbereitungsphase, die bis Ende 2018 dauerte, diente dazu, die technischen Rahmenbedingungen zu definieren. Aktuell läuft die Testphase, die bis Juni 2020 terminiert ist. Sie umfasst die technische Entwicklung des Systems auf dem Prüfgelände von MAN in München gemäß den spezifischen Anforderungen, die sich in der Vorbereitungsphase ergeben haben. Der mehrmonatige Erprobungsbetrieb zwischen Juli und Dezember 2020 orientiert sich in seiner Ausgestaltung an den Ergebnissen der Vorbereitungs- und Testphase und wird im kundennahen Einsatz durchgeführt.

Aerolnspekt

Die Lagerkrane des Containerlagers stellen das Herzstück der modernen und leistungsfähigen Containerterminals der HHLA dar. Die Kranschienen unterliegen großen Anforderungen hinsichtlich einer unveränderten Position und der exakten Spurführung. Die geomorphologische Beschaffenheit des Baugrunds im Hafen führt jedoch fortlaufend zu signifikanten Setzungen und Spuränderungen der Schienenanlage, die regelmäßig überprüft, vermessen und nachgebessert werden muss. Diese Vermessungsaktivitäten führen zu betrieblichen Störungen. Das IHATEC-Förderprojekt Aerolnspekt (Automatisiertes Multirotor Vermessungs- und Inspektionssystem für die Schienensysteme von Hafenumschlagsanlagen), das die HHLA zusammen mit der Technischen Universität Braunschweig betreibt, hat zum Ziel, ein Vermessungssystem für Kranschienen in einem vollautomatisierten Containerlager mittels automatisierter Multicoptersysteme und photogrammetrischer Auswertung zu entwickeln, als Demonstrator aufzubauen und zu evaluieren. Dieses soll zu einer deutlichen Effizienzsteigerung nebst

Sicherheitsoptimierung der notwendigen und bisher zeitaufwendigen Kranschienenvermessung im vollautomatisierten Containerlager führen.

BiSchi

Hafenanläufe und -umfuhren von Containern per Binnenschiff sind – vergleichbar mit denen der Feederschiffe – gekennzeichnet durch einen hohen Koordinationsaufwand, da mehrere Terminals je Hafenanlauf bedient werden. Das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) entwickelt seit Anfang 2019 eine neue Binnenschiffsplattform, die die besonderen Anforderungen der Binnenschiffsunternehmen aufnimmt und berücksichtigt. Die IT-Entwicklung der neuen Binnenschiffsplattform erfolgt durch die DAKOSY Datenkommunikationssystem AG. Neben dem HVCC-Kunden modal 3 Logistik GmbH sind auch die Deutsche Binnenreederei AG, die Carl Robert Eckelmann GmbH und die Walter Lauk Ewerführerei GmbH als Partner an dem Projekt beteiligt, das von der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation gefördert wird. Wesentliche Ziele sind der Abbau von Ineffizienzen innerhalb der Transportkette und die Steigerung der Verlässlichkeit der Abfertigung durch eine frühzeitige, transparente Planung aller Beteiligten: Disposition des Binnenschiffsunternehmens, Schiffsführung, Terminals und HVCC arbeiten in Echtzeit an einem Lagebild und Datensatz. Dadurch soll das Binnenschiff als leistungsstarkes und umweltfreundliches Verkehrsmittel aufgewertet und sein großes Potenzial als wesentliche Stütze im Hinterlandverkehr genutzt werden.

Hyperloop-Transportsystem

Gemeinsam mit dem US-amerikanischen Forschungs- und Entwicklungsunternehmen Hyperloop Transportation Technologies (HTT) gründete die HHLA im Dezember 2018 ein Joint Venture, um die Einsatzmöglichkeiten der Hyperloop-Technologie zum Transport von Seecontainern zu prüfen. Hinter dem Hyperloop-Konzept steckt die Idee, Personen und Güter mit Hochgeschwindigkeit durch eine Röhre zu befördern. Die eingesetzten Transportkapseln sollen mithilfe von Magnetschwebetechnik in einem Tunnel, in dem ein Teilvakuum herrscht, auf bis zu 1.000 km/h beschleunigt werden. Hyperloop ergänzt somit Bahn und Lkw im Hinterlandtransport als Verkehrsträger.

Zunächst ist bis Oktober 2021 der Aufbau einer Übergabestation für Testzwecke am CTA sowie die Entwicklung einer Transportkapsel für Standardseecontainer samt Teil einer Hyperloop-Röhre geplant. Das Vorführmodell soll den Abfertigungsprozess in einem Hyperport veranschaulichen und u. a. die Integration mit autonomen Fahrzeugen exemplifizieren.

ZETT

Ein anderes von CTA im Rahmen des Förderprogramms IHATEC durchgeführtes Projekt befasst sich mit dem Zero-Emission-Terminal-Tractor (ZETT). Der Transport von Containern innerhalb des Hafens bzw. eines Terminals oder Logistik-

zentrums erfolgt zumeist mit dieselbetriebenen Zugmaschinen (auch Terminal Tractor genannt). Um Abgas- und Lärmemissionen zu vermindern, gibt es Bedarf für alternative Antriebe. Bisher gibt es keine alternative Antriebstechnologie für diese Zugmaschinen, die die erforderliche technische Reife für einen industriellen Einsatz aufweist und wirtschaftlich betrieben werden kann. Das Hauptziel dieses Vorhabens ist es, eine Systemlösung für den batterie-elektrischen innerbetrieblichen Transport zu entwickeln, mit der die Umweltvorteile mittelfristig zu wirtschaftlichen Konditionen erzielt werden können. Sowohl Fahrzeug als auch Ladetechnologie sollen so konzipiert sein, dass ein sehr breites Anwendungsspektrum abgedeckt werden kann. Die sich daraus ergebenden Skaleneffekte unterstützen das Ziel, einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen. Durchgeführt wird das Projekt hauptsächlich in Zusammenarbeit mit der KONECRANES GmbH, dem Institut für Kraftfahrzeuge der Universität Aachen und der BMZ GmbH.

FRESH

Der Nutzung verbraucherseitiger Flexibilität im Energiebedarf wird ein wichtiger Beitrag zum Gelingen der Energiewende zugesprochen. Das Projekt FRESH (Flexibilitätsmanagement und Regelenergiebereitstellung von Schwerlastfahrzeugen im Hafen, gefördert durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) stellt eine Verbindung zwischen einer elektrisch betriebenen Nutzfahrzeugflotte mit dem Energiemarkt in der Praxis her und erschließt so das Flexibilitätspotenzial. Am CTA erfolgt der Transport zwischen den Kaikranen und den Blocklagern vollständig automatisiert mit fahrerlosen Transportfahrzeugen (Automated Guided Vehicles, kurz: AGVs). Die komplette Flotte dieser Schwerlastfahrzeuge wird derzeit auf Fahrzeuge mit batterie-elektrischem Antriebsstrang mit Lithium-Ionen-Batterietechnik und Energieversorgung über vollautomatische Ladestationen umgestellt. Im Durchschnitt verbringt ein AGV allerdings etwa ein Drittel seiner Einsatzzeit in einer Warteposition. In dieser Zeit ist es möglich, Ladevorgänge zu verschieben, zu unterbrechen oder die Ladeleistung zu variieren bzw. sogar Strom ins Netz zurückzuspeisen. Die Herausforderung besteht darin, die demnächst geforderten Transportleistungen der Fahrzeuge kontinuierlich zu prognostizieren und mögliche Batteriekapazitäten und Zuweisungen von Ladestationen zu Fahrzeugen zu planen, um damit eine Grundlage für die optimierte Nutzung der verfügbaren Flexibilität zu schaffen.

HITS-Moni

In Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Informatik der Universität Hamburg und DAKOSY führt die HHLA das IHATEC-geförderte Projekt Harbour-IT-Security-Monitoring (HITS-Moni) durch. Die Ziele des Forschungsprojekts sind die Entwicklung von hafenunternehmensspezifischen Prozessen und Maßnahmen sowie Konzepten und Regeln zur Erkennung und Abwehr von Cyberangriffen auf IT-Systeme, die Verbesserung und Erhöhung der IT-Sicherheit der Unternehmen der Hafenwirtschaft durch die unternehmensübergreifende Verknüpfung von IT-Sicherheitstools

sowie die Erweiterung und Umsetzung der Automatisierung zur Verminderung der Reizüberflutung bei Mitarbeitern. Die Etablierung innovativer IT-Sicherheitskonzepte und Technologien in autonomen Systemen soll zu einer Steigerung der Produktivität und Effizienz führen, indem das Risiko möglicher Systemausfälle durch IT-Cyberattacken verringert wird.

UniPort 4.0

Hansaport hat u. a. mit der Brunsbüttel Ports GmbH das IHATEC-Projekt UniPort 4.0 aufgelegt. Die Digitalisierung im Bereich der Universalhäfen befindet sich noch in einem frühen Stadium. Die sehr häufig konventionelle Arbeitsweise und der vergleichsweise geringe Reifegrad bei Organisations- und Informationstechnologien in Universalhäfen sind ein spürbares Hindernis. Während die Digitalisierung bei den Containerhäfen durch das weltweite Wachstum von Konsumgütern und die Standardisierung durch den Container zügig voranschreitet, ist das Kerngeschäft eines Universalhafens der Umgang mit verschiedensten Stückgütern, Massengütern oder massenhaften Stückgütern. Diese stellen die Häfen vor Herausforderungen hinsichtlich der Umschlagtechnologie, in Bezug auf unterschiedliche Formen, Gewichte, Anzahl und Partiegrößen, sowie der Lagerung, der Sicherheitsbestimmungen und der benötigten Transportmodi. Die Abläufe in einem Universalhafen sind bei ständig wechselnden Gütern, Produktgrößen und -gewichten anspruchsvoll zu planen und bieten aus Digitalisierungssicht zumeist noch großes Optimierungspotenzial. Mit UniPort 4.0 soll das Thema Digitalisierung vollumfänglich auf die involvierten Häfen angewendet werden.

Künstliche Intelligenz und Machine Learning

Mit der Initiative für Künstliche Intelligenz (KI) verfolgt die HHLA drei zentrale Geschäftsziele: Neben neuen Umsatzquellen und erhöhter Kundenbindung sollen vor allem die Produktivität und der Durchsatz der Terminals gesteigert werden. Zusätzlich sieht die HHLA durch KI große Potenziale im Bereich der Steigerung von Arbeitssicherheit für die Beschäftigten.

Der erste KI-Pilot wurde 2019 erfolgreich abgeschlossen: Durch eine KI-basierte Vorhersage zur Containerabholzeit wird die Lagerproduktivität erhöht. Der Abholzeitpunkt des Containers ist ein wesentlicher Parameter zur Lageroptimierung, obgleich die Verweildauer des Containers häufig bei der Einlagerung noch nicht bekannt ist. Dieser Umstand führt mitunter zu unnötigen Umstapelbewegungen. Zur Optimierung des Blocklagers wurde ein Algorithmus zur Vorhersage der Containerverweildauer entwickelt. Er basiert auf historischen Daten, aber optimiert sich kontinuierlich durch modernste Machine-Learning-Methoden. In Zukunft sollen weitere KI-basierte Projekte umgesetzt werden, um in verschiedenen Wertschöpfungsstufen weitere Optimierungspotenziale zu heben.

Zertifizierung der Leistungsfähigkeit

Zur Dokumentation ihrer Leistungsfähigkeit führten die Containerterminals Altenwerder (CTA) und Tollerort (CTT) im Berichtsjahr erneut die Zertifizierung nach dem Standard Container Terminal Quality Indicator (CTQI) durch. Der vom Global Institute of Logistics und vom Germanischen Lloyd entwickelte Standard prüft Kriterien wie die Sicherheit, das Leistungsniveau und die Effizienz eines Terminals auf der Wasser- und der Landseite sowie dessen Anbindung an Vor- und Nachlaufsysteme. Mit der erfolgreichen Zertifizierung konnten die Terminals abermals ein hohes Leistungsniveau und die Einhaltung aller Qualitätsstandards bestätigen.

Einkauf und Materialwirtschaft

Der Einkauf des HHLA-Konzerns ist zentral in der Management-Holding in Hamburg organisiert. Der HHLA-Konzerneinkauf unterstützt die Konzernstrategie durch ein professionelles Management der Beschaffungsaktivitäten. Ziel ist eine konsolidierte Lieferantenbasis, die sich durch höchste Wertschöpfung, beste Qualität und optimale Life Cycle Costs auszeichnet.

Der strategische Einkauf unterstützt und berät die Konzerngesellschaften im Rahmen eines ganzheitlichen Warengruppen-, Lieferanten- und Vertragsmanagements, so dass die Anforderungen der internen Kunden an Service und Leistung bestmöglich erfüllt werden. In enger Zusammenarbeit mit Betrieb und Technik werden die Marktentwicklungen bzgl. neuer Technologien, Innovationen und die Servicefähigkeit spezifischer Lieferanten berücksichtigt. In diesem Zusammenhang stellt der Einkauf sicher, dass alle Konzernvorgaben für die Beschaffungsprozesse laut Rahmenrichtlinie eingehalten werden. Die Vorgaben sind für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verbindlich.

Zur Entwicklung von zukunftsfähigen Lösungen für die Hafeninfrastruktur setzt die HHLA unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten weiter auf strategische und partnerschaftliche Kooperationen mit ausgewählten Lieferanten. Produkte, Anlagen und Prozesse werden systematisch weiterentwickelt, um den Grad der Digitalisierung zu erhöhen. Bei der Auswahl der Partner wird auf Zuverlässigkeit, Qualität, Innovationskraft, Kostenstruktur, wirtschaftliche Stabilität, Nachhaltigkeit und Compliance geachtet. Die Erfüllung der Kriterien wird durch ein IT-basiertes Lieferantenmanagement nachgehalten. Jeder Lieferant durchläuft diesen Prozess, speziell potenzielle neu aufzunehmende Lieferanten. In der Folge ermöglicht dies auch eine kontinuierliche interne Bewertung. Die strategischen Lieferanten werden von den Bedarfsträgern und Fachabteilungen jährlich bewertet. In diese Bewertungen fließen sowohl Erfahrungen bei Erstkontakten ein als auch Informationen über Projektbeschaffungen und -verlauf. Als Weiter-

entwicklung werden die Angaben in einem neuen Kennzahlen-Cockpit verarbeitet, das unter anderem als wesentlicher Bestandteil zur Vorbereitung von Verhandlungen dient.

Für die Deckung des täglichen Bedarfes wird die Automatisierung der Einkaufsprozesse weiter vorangetrieben. So konnten im Berichtszeitraum 32,9 % (im Vorjahr: 25,2 %) aller Einkaufsprozesse vollautomatisiert über die E-Procurement-Systeme abgewickelt werden. Dies dient der Straffung der Prozesse und sichert einen unbürokratischen Ablauf sowie die Einhaltung der Prozessstandards. Durch die konsequente Fortführung der Optimierungsmaßnahmen und Automatisierungen besteht auch für das Jahr 2020 weiteres Automatisierungspotenzial. Durch diese Schritte ist es möglich, die strategische Ausrichtung des Einkaufs weiter auszubauen.

Die Lieferketten der HHLA umfassen sowohl Investitionsgüter (wie Hafenumschlaggeräte) als auch Verbrauchsgüter und sonstige Dienstleistungen (wie Instandhaltungen). Die Lieferanten stammen zum überwiegenden Teil aus Deutschland und aus Ländern innerhalb Europas. Das Beschaffungsvolumen verteilte sich 2019 konzernweit zu 29,2 % auf die Warengruppe Anlagen und Energie, zu 14,5 % auf den Bereich Informationstechnologie (IT), zu 26,7 % auf Bau, zu 13,9 % auf Instandhaltung (Ersatzteile, Reparatur und Betrieb) und zu 15,7 % auf weitere indirekte Dienstleistungen. Das verantwortete Einkaufsvolumen beträgt in Summe rund 198 Mio. €.

Auch außerhalb des verantworteten Beschaffungsvolumens konnte der Einkauf durch sein Know-how bei Beschaffung unterschiedlichster Großgeräte und Anlagen zu signifikanten Optimierungen beitragen.

Ein 2018 begonnenes Projekt zur Optimierung der strategischen Ausrichtung des Bereiches wurde konsequent fortgeführt. Hierbei wird der Bereich weiterhin durch einen externen Partner unterstützt. Nach der Überprüfung der bestehenden Strukturen und Abläufe 2018 wurde für das Jahr 2019 der Schwerpunkt auf die konzernweite Harmonisierung und Restrukturierung von ausgewählten Beschaffungsprozessen gelegt. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Einkaufs arbeiten mit den Beratern in verschiedenen Projektgruppen an der Erreichung der gesetzten Ziele. Mit einem Konzept für kontinuierliche Trainings- und Schulungsmaßnahmen, das alle Beschäftigten des Bereichs einbezieht und die differenzierten Anforderungen berücksichtigt, werden das Wissen und die Erfahrungen optimal genutzt, gefördert und erweitert.

In Bezug auf die definierten Initiativen soll hier beispielhaft auf die laufende Optimierung der Beschaffung von Kraftstoffen verwiesen werden: Die Prozesse und Bezugskosten werden durch ein VMI-Konzept (Vendor Managed Inventory) nachhaltig verbessert.

Ein weiteres Ergebnis des Programms ist ein Instrument zur Darstellung und Ausweisung des durch den Einkauf geleisteten Wertbeitrags, das von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern selbst entwickelt und im Bereich etabliert wurde. Mit diesem Instrument wurden die Ergebnisse der wichtigsten Beschaffungsvorhaben dokumentiert.

Nachhaltige Leistungsindikatoren

Der direkte und indirekte Energieverbrauch der HHLA und ihrer Gesellschaften stellen sich für das Geschäftsjahr wie folgt dar.

Energieverbrauch und -einspeisung

	2015	2016	2017	2018	2019
Diesel, Benzin und Heizöl in Mio. Liter	26,3	26,6	27,4	28,4	28,0
Erdgas in Mio. m ³	2,3	2,4	3,6	4,4	8,0
Strom ¹ in Mio. kWh	138,3	139,6	135,6	135,9	123,2
davon Strom aus erneuerbarer Energie	76,1	73,2	82,8	78,9	78,7
Fahrstrom in Mio. kWh	130,3	150,0	157,5	181,4	185,0
Fernwärme in Mio. kWh	3,2	3,6	3,6	3,7	3,6
Fernwärmeeinspeisung ² in Mio. kWh	-	-	-	10,9	33,3

Energieverbrauch 2019 für Heizöl, Erdgas und Fahrstrom geschätzt (vorläufig)

1 Strom ohne Fahrstrom

2 Durch hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplungs-(KWK-)Anlage erzeugt (vorläufig)

Weiterführende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit finden sich im Abschnitt **Nachhaltigkeit** des Geschäftsberichts.

Nichtfinanzieller Bericht

Die HHLA berichtet über den Konzern sowie über die AG in Form eines zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts, dessen Inhalte in den Abschnitt **Nachhaltigkeit** eingebettet sind. Der nichtfinanzielle Bericht steht zudem als eigenständiges PDF im Download-Center des Online-Geschäftsberichts zur Verfügung: bericht.hhla.de/nichtfinanzieller-bericht 

Personal

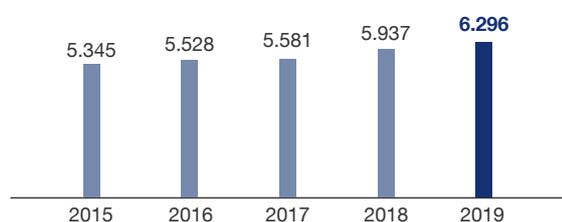
Entwicklung des Personalbestands

Die HHLA richtet die Personalbestandsentwicklung an der wirtschaftlichen Entwicklung der Unternehmungen aus. Ziel ist es, die Dienstleistungen überwiegend mit eigenem Personal zu erbringen. Zur Abdeckung operativer Personalbedarfsspitzen werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (GHB) in den Gesellschaften des Containerumschlags am Standort Hamburg eingesetzt. Die Personalbeschaffungsprozesse in den Einzelgesellschaften der HHLA AG werden durch die HHLA-Personal-Arbeitsgruppe (Personal-AG) überwacht. Die Schaffung zusätzlicher Stellen wird hinsicht-

lich ihrer Berücksichtigung in der Wirtschaftsplanung, Betriebsnotwendigkeit und anderer innerbetrieblicher Besetzungs- und Handlungsmöglichkeiten überprüft. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass sich die Beschaffungsprozesse im Rahmen der durch den Vorstand genehmigten Personalplanungen der Einzelgesellschaften bewegen und mit den Personalbestandsentwicklungen der übrigen Gesellschaften synchronisiert und ggf. Synergien geschaffen werden können.

Beschäftigte im HHLA-Konzern

zum 31.12.



Zum Jahresende 2019 beschäftigte die HHLA insgesamt 6.296 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl um 359 Personen bzw. um 6,0 %, wovon ein Großteil auf Neueinstellungen im Segment Intermodal zurückzuführen ist. Darüber hinaus setzte die HHLA im Jahresmittel durchschnittlich 753 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft ein (im Vorjahr: 760).

Beschäftigte nach Segmenten

Im Segment Container ist die Anzahl der Beschäftigten zum 31. Dezember 2019 auf 3.186 gestiegen. Insgesamt waren dort im Berichtszeitraum 52 Personen mehr beschäftigt als im Vorjahr (im Vorjahr: 3.134). Dies entspricht einem Zuwachs von 1,7 %. Auch das Segment Intermodal verstärkte sich im Rahmen der Leistungsausweitung und Erhöhung der Wertschöpfungstiefe erneut um insgesamt 241 Beschäftigte auf 2.243 (im Vorjahr: 2.002). Die Beschäftigtenzahl im Segment Logistik erhöhte sich im Berichtszeitraum auf 167 (im Vorjahr: 141). Die Belegschaft der strategischen Management-Holding erhöhte sich um 5,5 % auf 612 Beschäftigte (im Vorjahr: 580). Die Anzahl der Beschäftigten im Segment Immobilien lag zum 31. Dezember 2019 bei 88 Beschäftigten (im Vorjahr: 80). Die Anzahl enthält jeweils Beschäftigte aus der Management-Holding, die dem Bereich Immobilien zugeordnet sind.

Beschäftigte

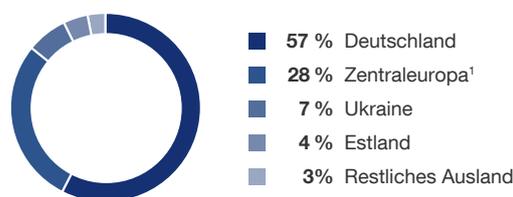
nach Segmenten	2019	2018	Veränd.
Container	3.186	3.134	1,7 %
Intermodal	2.243	2.002	12,0 %
Holding/Übrige	612	580	5,5 %
Logistik	167	141	18,4 %
Immobilien	88	80	10,0 %
HHLA-Konzern	6.296	5.937	6,0 %

Beschäftigte nach Regionen

Der geografische Schwerpunkt lag mit 3.597 Beschäftigten (im Vorjahr: 3.489) in Deutschland, von denen die überwiegende Zahl am Standort Hamburg tätig war. Dies entspricht einem Anteil von 57,1 % (im Vorjahr: 58,8 %). Die Anzahl der Arbeitsplätze im Ausland ist um 10,3 % auf 2.699 gestiegen (im Vorjahr: 2.448). Dies ist im Wesentlichen auf den Zuwachs im Segment Intermodal zurückzuführen. In Zentraleuropa ist die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um 12,5 % auf 1.752 gestiegen (im Vorjahr: 1.558). In der Ukraine verringerte sich die Belegschaft um 0,2 % auf 460 Beschäftigte (im Vorjahr: 461).

Beschäftigte nach Regionen

zum 31.12.2019



¹ Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien

Neueinstellungen

Die Anzahl der neu eingestellten Beschäftigten, die vorher nicht über die Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH Hamburg (GHB) o. Ä. bei der HHLA in Deutschland eingesetzt waren, lag 2019 bei 204 Personen (im Vorjahr: 121). Davon waren 38 % unter 30 Jahre alt (im Vorjahr: 40 %).

Neueinstellungen

Anzahl	2019	davon Frauen	Anteil Frauen
< 30 Jahre	78	24	30,8 %
30 - 50 Jahre	104	13	12,5 %
> 50 Jahre	22	5	22,7 %
HHLA Deutschland	204	42	20,6 %

Seit 2013 setzt die HHLA ein eigens entwickeltes strukturiertes **Auswahlverfahren** (Assessment Center) ein, das neben der persönlichen und fachlichen Eignung auch Diversity-Aspekte berücksichtigt. Die Verfahren werden seit Ende 2013 im gewerblichen Bereich eingesetzt und seit 2014 in der Holding sowie an allen Containerterminals am Standort Hamburg einheitlich angewendet. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Auswahlgremien werden speziell geschult. Außerdem nimmt bei allen Auswahlverfahren, bei denen Frauen im Bewerberpool vertreten sind, mindestens eine Frau im Auswahlgremium teil.

Die **Fluktuationsquote** (ohne konzerninterne Wechsel) in Deutschland ist mit 4,7 % im Vergleich zum Vorjahr leicht angestiegen (im Vorjahr: 4,2 %). 40,8 % der insgesamt 169 Austritte waren altersbedingt (im Vorjahr: 41,2 %).

Personalstruktur

Der überwiegende Teil der Arbeitsplätze bei der HHLA befindet sich in einem Segment des Arbeitsmarkts, in dem traditionell Männer beschäftigt und Frauen unterdurchschnittlich vertreten sind. Der Anteil der bei der HHLA in Deutschland beschäftigten Frauen (inkl. Auszubildender) lag bei 15,3 % (im Vorjahr: 15,7 %).

Für die Geschlechterverteilung im Vorstand und in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands gelten die Vorgaben des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen sowie die vom Aufsichtsrat bzw. vom Vorstand beschlossenen Ziele. **Corporate Governance, Erklärung zur Unternehmensführung**

Altersstruktur

Das Durchschnittsalter der Belegschaft in Deutschland lag im Berichtszeitraum bei 44,7 Jahren (im Vorjahr: 44,6 Jahre). Das Durchschnittsalter der Männer betrug 45,3 Jahre, während die Frauen durchschnittlich 41,4 Jahre alt waren. Über die Hälfte aller Beschäftigten ist zwischen 30 und 50 Jahre alt.

Altersstruktur

in %	31.12.2019	Anteil		
		Frauen 31.12.2018	Frauen	
< 30 Jahre	10,6	28,4	10,3	28,1
30 - 50 Jahre	52,3	15,4	52,9	16,8
> 50 Jahre	37,1	11,5	36,8	10,6
HHLA Deutschland	100,0	15,3	100,0	15,7

Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland liegt durchschnittlich bei 15,3 Jahren.

Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit

in Jahren	31.12.2019	31.12.2018
< 30 Jahre	4,9	5,2
30 - 50 Jahre	11,5	11,6
> 50 Jahre	23,5	23,9
HHLA Deutschland	15,3	15,5

Die Beschäftigungsquote von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Schwerbehinderung (inkl. Gleichgestellter) lag zum Ende des Berichtszeitraums bei 8,5 % (im Vorjahr: 9,8 %).

Personalentwicklung

Im Jahr 2019 investierte die HHLA am Standort Hamburg insgesamt 4,6 Mio. € (im Vorjahr: 4,6 Mio. €) in die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Zum 31. Dezember 2019 wurden in Deutschland 66 Auszubildende in sechs unterschiedlichen Berufen und 18 Studierende in sieben dualen Studiengängen ausgebildet. 32 % aller 84 Auszubildenden und Studierenden waren Frauen. Bei den Studierenden lag der Frauenanteil 2019 bei 50 % (im Vorjahr: 54 %).

Von den 17 Auszubildenden (davon drei in einem dualen Studiengang), die im Jahresverlauf ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, wurden 16 in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Insgesamt wurden am Standort Hamburg im Ausbildungsjahr 2019 29 neue Ausbildungsverträge geschlossen, der Frauenanteil lag bei 28 %. Im technischen Bereich lag die Quote der weiblichen Auszubildenden für den Ausbildungsbeginn 2019 bei 9 %, im gewerblichen Bereich bei 30 %.

Im Berichtszeitraum wurden insgesamt über 641 ein- bis mehrtägige Veranstaltungen realisiert. Davon wurden durch die eigenen Ausbilderinnen und Ausbilder über 509 Qualifizierungen als interne gewerbliche Weiterbildungen mit 2.899 Ausbildungstagen durchgeführt. Im Rahmen des internen segmentübergreifenden Seminarangebots wurden zusätzlich 132 ein- bis mehrtägige Veranstaltungen mit 1.075 Teilnehmertagen organisiert. Der Frauenanteil lag bei 38 % (im Vorjahr: 36 %).

Weiterführende personalbezogene Informationen zu strategischem Personalmanagement, Personalentwicklung, Arbeitssicherheit und Gesundheitsförderung sowie Verträgen, Vergütungen und Zusatzleistungen werden ausführlich im Berichtsteil **Nachhaltigkeit** erläutert.

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die Expansion der Weltwirtschaft hat sich 2019 nach jüngsten Schätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) spürbar verlangsamt. Insbesondere politische Konflikte wie der Handelsstreit zwischen den USA und China und der ungewisse Ausgang des Brexits bremsten die konjunkturelle Entwicklung. Gleichwohl zeichnete sich zum Jahresende unterstützt durch die positiven Signale im Handelskonflikt eine Stabilisierung der Weltkonjunktur ab.

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2019	2018
Welt	2,9	3,6
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	1,7	2,2
USA	2,3	2,9
Aufstrebende Volkswirtschaften	3,7	4,5
China	6,1	6,6
Russland	1,1	2,3
Euroraum	1,2	1,9
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	1,8	3,1
Deutschland	0,5	1,5
Welthandel	1,0	3,7

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF); Januar 2020

So erwartet der IWF für 2019 ein verhaltenes Wachstum des weltweiten Bruttoinlandsproduktes (BIP) von 2,9 %. Die fortgeschrittenen Volkswirtschaften expandierten schwächer als im Vorjahr, bedingt durch ein verlangsamtes Expansionstempo in den Vereinigten Staaten als Folge fehlender temporärer fiskalpolitischer Anreize und schwächerer Exporte. Auch in den aufstrebenden Volkswirtschaften geriet die Wirtschaft im Jahresverlauf unter Druck. China erreichte gerade sein Wachstumsziel von 6,0 % bis 6,5 % und wuchs damit so langsam wie seit fast drei Jahrzehnten nicht mehr. Die russische Wirtschaft konnte nach einem schwachen ersten Halbjahr ihren Aufwärtstrend erst zum Jahresende wieder fortsetzen. Für die Ukraine erwartet die Weltbank dagegen aufgrund von Wachstumsimpulsen aus der Agrarindustrie und dem Dienstleistungssektor ein wirtschaftliches Wachstum von 3,6 %. Aufgrund fehlender außenwirtschaftlicher Impulse und politischer Belastungen verlor die Konjunktur im Euroraum 2019 weiter an Schwung und wuchs im Vergleich zum Vorjahr um 1,2 %. Im Oktober 2019 schätzte der IWF die mögliche Expansion der estnischen Wirtschaft 2019 auf 3,2 % und blieb damit 1,6 Prozentpunkte unter der Wachstumsdynamik des Vorjahres. Nachdem sich die Konjunktur in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedsländern der Europäischen Union (EU) angesichts der Konjunkturschwäche im Euroraum überraschend robust gezeigt hatte, hat sich die wirtschaftliche Grunddynamik in dieser Ländergruppe zuletzt verringert. Auch außerhalb der EU verlangsamte sich das Expansionstempo in den Ländern Mittel- und Osteuropas, vor allem durch die wirtschaftlichen Turbulenzen und die geopolitischen Unwägbarkeiten in der Türkei. Nachdem sich der Aufschwung der deutschen Wirtschaft bereits 2018 verlangsamte, geriet die konjunkturelle Expansion im Jahresverlauf zunehmend ins Stocken. Das Ausbleiben konjunktureller Impulse und der Handelsstreit zwischen den USA und China spiegeln sich im globalen Handelsvolumen wider, das mit nur 1,0 % geringfügig gegenüber dem Vorjahr wuchs.

Branchenumfeld

Der weltweite Containerumschlag hat auch 2019 weiter an Dynamik verloren. Nach jüngsten Schätzungen von Drewry stieg der weltweite Umschlag im vergangenen Jahr um 2,3 % und liegt damit unter den Erwartungen, die zur Jahresmitte noch von einem Umschlag von 3,0 % für 2019 ausgegangen waren.

Entwicklung des Containerumschlags nach Fahrtgebieten

in %	2019	2018
Welt	2,3	4,9
Europa insgesamt	3,3	5,2
Nordwesteuropa	3,4	2,9
Skandinavien und baltischer Raum	3,5	11,3
Westliches Mittelmeer	5,0	5,1
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	1,2	7,9

Quelle: Drewry Maritime Research, Dezember 2019

Das nachlassende Umschlagwachstum schlägt sich in fast allen Fahrtgebieten nieder, wenngleich in unterschiedlicher Ausprägung. In Europa konnten Wachstumsimpulse aus den Fahrtgebieten Nordwesteuropa und westliches Mittelmeer die gedämpfte Entwicklung in den Fahrtgebieten Skandinavien und baltischer Raum sowie östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer nicht kompensieren. Auch in der weltweit umschlagstärksten Region Asien ließ die Wachstumsdynamik gegenüber dem Vorjahr spürbar nach. In China stieg das Aufkommen in den Containerhäfen – unter anderem als Folge des Handelskonflikts mit den USA, nur um 1,2 %.

Containerumschlag in den Häfen Nordeuropas

in Mio. TEU	2019	2018	Veränd.
Rotterdam	14,8	14,5	2,1 %
Antwerpen	11,9	11,1	6,9 %
Hamburg	9,3	8,7	6,1 %
Bremische Häfen	4,9	5,5	-11,4 %
Gdansk	2,1	1,9	6,4 %
Zeebrugge	1,7	1,6	4,8 %
Wilhelmshaven	0,6	0,7	-2,5 %

Quelle: Port Authorities

Die Entwicklung in den großen Containerhäfen der Nordrange sowie den größten Häfen der Ostsee verlief uneinheitlich. Im Hamburger Hafen lag das Umschlagaufkommen im Berichtszeitraum mit 9,3 Mio. TEU deutlich über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 8,7 Mio. TEU). Hamburg konnte damit trotz laufender Fahrrinnenanpassung der Elbe seinen dritten Platz im Ranking der europäischen Containerhäfen behaupten. Im größten Containerhafen Europas, in Rotterdam, wurden 2019 14,8 Mio. TEU und damit 2,1 % mehr Container als im Vorjahr umgeschlagen. Mit einem Containeraufkommen von

11,9 Mio. TEU wuchs der Umschlag in Antwerpen gegenüber dem Vorjahr um 6,9 %. Die Bremischen Häfen hingegen verloren 2019 kräftig und schlugen 11,4 % weniger Container gegenüber 2018 um. Auch der JadeWeserPort in Wilhelmshaven verfehlt das Vorjahresergebnis um 2,5 %. In den polnischen und russischen Ostseehäfen stieg der Containerumschlag erneut, wenngleich auch nicht mehr ganz so dynamisch wie im Vorjahr.

Nach jüngsten Schätzungen aus September 2019 wird der gesamtmodale Güterverkehr in Deutschland den Aufwärtstrend aus dem Vorjahr fortsetzen. Das Transportaufkommen soll geringfügig gegenüber dem Vorjahresniveau um 0,9 % wachsen, die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – soll mit 1,2 % zulegen. Der Straßenverkehr wird mit 1,1 % schwächer wachsen als im Vorjahr. Auch die Transportleistung soll mit einem Plus von 1,5 % deutlich langsamer wachsen als 2018. Das Transportaufkommen im Eisenbahnverkehr wird aufgrund deutlich rückläufiger Beförderungen von Metallen und Metallerzeugnissen voraussichtlich um 1,1 % sinken. Die Transportleistung wird ebenfalls mit 1,1 % zurückgehen. Hingegen soll der Kombinierte Verkehr von der robusten Entwicklung anderer Güterbereiche profitieren und das Aufkommen um 3,5 % sowie die Leistung um 3,1 % deutlich zulegen.

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2019	2018	Veränd.
Umsatzerlöse	1.382,6	1.291,1	7,1 %
EBITDA	382,6	318,5	20,2 %
EBITDA-Marge in %	27,7	24,7	3,0 PP
EBIT	221,2	204,2	8,3 %
EBIT-Marge in %	16,0	15,8	0,2 PP
Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	103,3	112,3	- 8,0 %
Equity-Beteiligungsergebnis	4,5	5,3	- 16,6 %
ROCE in %	10,8	14,8	- 4,0 PP

Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf

Der HHLA-Konzern hat sich 2019 ungeachtet eines zunehmend volatilen Marktumfelds sehr erfolgreich entwickelt. Aufgrund eines Anstiegs der Überseemengen sowie der Integration des erworbenen estnischen Terminals TK Estonia zur Mitte des Vorjahrs stieg der Containerumschlag moderat an. Der Containertransport konnte das starke Vorjahresergebnis deutlich erhöhen. Treiber für dieses Ergebnis waren die Bahn- und die Straßentransporte. Die Entwicklung in den beiden größten Segmenten der HHLA führte auf Konzernebene zu einem deutlichen Umsatzanstieg. Das Betriebsergebnis (EBIT) lag

deutlich über dem Vorjahr, da sich die erstmalige Anwendung von IFRS 16 positiv auswirkte. Bereinigt um diesen Effekt übertraf das Betriebsergebnis (EBIT) das Vorjahr leicht.

Die aufgrund der Geschäftsentwicklung der ersten neun Monate in der Quartalsmitteilung vom HHLA-Vorstand für das Geschäftsjahr 2019 konkretisierte Prognose wurde durch die Ist-Entwicklung nunmehr bestätigt und teilweise sogar übertroffen. Die Investitionen wurden im Berichtszeitraum vom HHLA-Konzern weiter bedarfsgerecht gesteuert.

Soll-Ist-Vergleich

in Mio. €	Ist 31.12.2018	Prognose ¹ 27.03.2019	Prognose ¹ 13.11.2019	Ist 31.12.2019
Containerumschlag	7.336 Tsd. TEU	leicht	moderat	7.577 Tsd. TEU
Containertransport	1.480 Tsd. TEU	leicht	deutlich	1.565 Tsd. TEU
Umsatz	1.291,1	leicht	deutlich	1.382,6
EBIT	204,2	deutlich	deutlich	221,2
EBIT Container	131,6	im Bereich des Vorjahrs	moderat	141,3
EBIT Intermodal	89,1	deutlich	stark	99,2
Investitionen	141,3	~ 200 Mio. €	~ 200 Mio. €	224,9

¹ Erwarteter Anstieg gegenüber dem Vorjahr

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2019 stellte sich die wirtschaftliche Lage der HHLA aufgrund der Geschäftsentwicklung im Jahr 2019 unverändert stabil dar. Veränderungen in der Leasingbilanzierung führten zu einer um 9,0 Prozentpunkte gesunkenen Eigenkapitalquote in Höhe von 22,2 % (im Vorjahr: 31,2 %). Der dynamische Verschuldungsgrad stieg von 2,5 auf 4,0. Zum Bilanzstichtag bestand kein weiterer Refinanzierungsbedarf.

Hinweise zur Berichterstattung

Durch die erstmals verpflichtende Anwendung des Leasingstandards IFRS 16 zum 1. Januar 2019 kommt es für den HHLA-Konzern als Leasingnehmer zu wesentlichen Änderungen in der Bilanzierung. Durch die Neuregelungen des IFRS 16 erhöhte sich die Bilanzsumme zum 1. Januar 2019 um 571,2 Mio. €. Neben der durchzuführenden Aktivierung der Nutzungsrechte in Höhe von 542,8 Mio. € wurden sich aus der Erstanwendung ergebende latente Steueransprüche in Höhe von 28,4 Mio. € gebildet. Auf der Passivseite stehen dem die Anpassung der Gewinnrücklagen (Rückgang um 58,5 Mio. € durch Erfassung der kumulierten Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung des Standards) sowie im Wesentlichen der Ausweis der Leasingverbindlichkeiten (Anstieg um 637,4 Mio. €) gegenüber. Das Betriebsergebnis (EBIT) stieg im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der erforderlichen Änderung im Ausweis in der Gewinn- und Verlustrechnung um rund

14,4 Mio. €. In der Kapitalflussrechnung fand eine Verschiebung zwischen dem Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit und dem Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit statt. Während der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit anstieg, erhöhten sich die Kapitalabflüsse aus Finanzierungstätigkeit, da sich höhere zu berücksichtigende Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten ergaben.

Die Fortsetzung der expansiven Geldpolitik führte zu einer Reduzierung des für die Ermittlung der Pensionsverpflichtungen relevanten Zinssatzes. Die Pensionsrückstellungen erhöhten sich entsprechend, das Eigenkapital reduzierte sich durch die zinssatzinduzierte Erhöhung der versicherungsmathematischen Effekte. Mit Erwerbszeitpunkt 31. Juli 2019 wurde die Erstkonsolidierung der Bionic Production AG (nach Umwandlung: Bionic Production GmbH) mit Sitz in Lüneburg vorgenommen. Die Gesellschaft wurde erstmals zum 30. September 2019 in den Konsolidierungskreis der HHLA als vollkonsolidierte Gesellschaft aufgenommen und dem Segment Logistik zugeordnet.

Der Inanspruchnahme von Umschlag- und Transportleistungen gehen aufgrund der branchenüblich hohen Anforderungen an die Flexibilität in der Regel keine mehrmonatigen Bestellungen oder Garantien voraus. Daher stellen Auftragsbestand und Auftragsentwicklung entgegen ihrer Bedeutung für andere Branchen keine Berichtsgrößen dar.

Der Konzernabschluss 2019 wurde nach den in der Europäischen Union anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee (IFRIC) erstellt. Der Konzernlagebericht wurde unter Berücksichtigung der Anforderungen des Deutschen Rechnungslegungs Standards Nr. 20 (DRS 20) aufgestellt.

Ertragslage

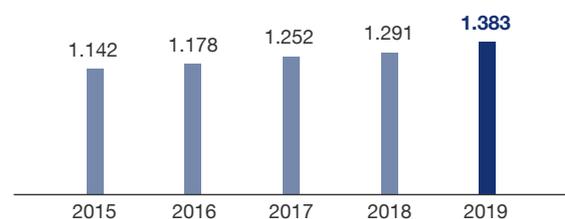
Im Jahr 2019 entwickelten sich die **Leistungsdaten** der HHLA erfreulich. Beim Containerumschlag war mit 7.577 Tsd. TEU ein moderater Anstieg um 3,3 % gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 7.336 Tsd. TEU) zu verzeichnen. Bei den drei Hamburger Terminals gab es einen leichten Anstieg dank höherer Mengen im Überseeverkehr. Bei den internationalen Terminals ist die Vergleichbarkeit durch die Übernahme des Containerterminals in Tallinn in den Konsolidierungskreis zum Ende des zweiten Quartals 2018 eingeschränkt. Im Transportvolumen konnte ein deutlicher Anstieg um 5,7 % auf 1.565 Tsd. TEU gegenüber dem hohen Niveau des Vorjahrs erreicht werden (im Vorjahr: 1.480 Tsd. TEU). Der Anstieg gelang gleichermaßen in den Bahn- wie in den Straßentransporten.

Vor diesem Hintergrund sind die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns im Berichtszeitraum um 7,1 % auf 1.382,6 Mio. € (im Vorjahr: 1.291,1 Mio. €) angestiegen. Zu diesem Anstieg trugen neben dem Mengenwachstum insbesondere Preisan-

passungen, eine veränderte Struktur in den Containertransporten sowie ein höherer Anteil der Hinterlandmenge beim Containerumschlag bei. Eine mit dem HHLA-Konzern weitgehend übereinstimmende Entwicklung zeigte sich im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik, der mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik einen Umsatzanstieg um 7,3 % auf 1.350,0 Mio. € (im Vorjahr: 1.258,5 Mio. €) verzeichnete. Im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien wurden die Umsatzerlöse leicht um 2,5 % auf 40,2 Mio. € (im Vorjahr: 39,3 Mio. €) gesteigert. Der Teilkonzern Immobilien trug damit 2,4 % vom Konzernumsatz.

Umsatzerlöse

in Mio. €



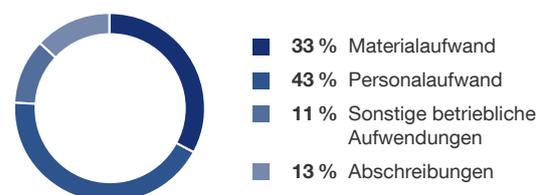
Bei den **Bestandsveränderungen** gab es im aktuellen Jahr mit 0,1 Mio. € erneut keinen wesentlichen Effekt (im Vorjahr: 0,4 Mio. €). Die **aktivierten Eigenleistungen** erhöhten sich auf 6,2 Mio. € (im Vorjahr: 5,2 Mio. €).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** erhöhten sich um 10,1 % auf 45,6 Mio. € (im Vorjahr: 41,4 Mio. €).

In den **operativen Aufwendungen** gab es analog zu den Umsatzerlösen einen deutlichen Anstieg um 7,0 % auf 1.213,3 Mio. € (im Vorjahr: 1.134,0 Mio. €). Im Vorjahr waren im ersten Halbjahr noch keine Aufwendungen der TK Estonia enthalten.

Operative Aufwendungen

Aufwandsstruktur 2019



Der **Materialaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr deutlich um 9,3 % auf 401,2 Mio. € (im Vorjahr: 367,1 Mio. €). Der Anstieg der Materialaufwandsquote auf 29,0 % (im Vorjahr: 28,4 %) hing mit der veränderten Struktur in den Containertransporten im materialintensiven Intermodalsegment zusammen.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich um 7,4 % auf 516,1 Mio. € (im Vorjahr: 480,6 Mio. €). Neben den Tarifsteigerungen wirkten sich auch der Mengenanstieg im Containerumschlag und Containertransport sowie die Umstellung der betrieblichen Altersversorgung aus. Die Personalaufwandsquote blieb nahezu unverändert bei 37,3 % (im Vorjahr: 37,2 %).

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** gingen im Berichtsjahr stark um 21,8 % auf 134,6 Mio. € (im Vorjahr: 172,1 Mio. €) zurück. Das Verhältnis zum erwirtschafteten Umsatz ging auf 9,7 % zurück (im Vorjahr: 13,3 %). Durch die erstmalige Anwendung von IFRS 16 reduzierten sich die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 55,4 Mio. €. Gegenläufig wirkte sich vor allem ein starker Anstieg im Beratungsaufwand aus.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen erhöhte sich das **Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** deutlich überproportional zum Umsatz um 20,2 % auf 382,6 Mio. € (im Vorjahr: 318,5 Mio. €). Entsprechend war ein starker Anstieg der EBITDA-Marge auf 27,7 % (im Vorjahr: 24,7 %) zu verzeichnen.

Beim **Abschreibungsaufwand** gab es mit 161,4 Mio. € eine starke Erhöhung um 41,3 % gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 114,2 Mio. €). Hier wirkte sich die erstmalige Anwendung von IFRS 16 mit 41,1 Mio. € aus.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** konnte im laufenden Jahr deutlich um 8,3 % auf 221,2 Mio. € (im Vorjahr: 204,2 Mio. €) gesteigert werden. Die erstmalige Anwendung von IFRS 16 hatte einen positiven EBIT-Effekt in Höhe von 14,4 Mio. €. Die EBIT-Marge erhöhte sich leicht auf 16,0 % (im Vorjahr: 15,8 %). Im Teilkonzern Hafenlogistik erhöhte sich das EBIT um 8,5 % auf 204,4 Mio. € (im Vorjahr: 188,4 Mio. €). Der Teilkonzern erwirtschaftete damit im Berichtsjahr 92,4 % (im Vorjahr: 92,3 %) des operativen Konzernergebnisses. Im Teilkonzern Immobilien war ein EBIT-Anstieg um 6,5 % auf 16,5 Mio. € (im Vorjahr: 15,5 Mio. €) zu verzeichnen. Hier wurden 7,6 % (im Vorjahr: 7,7 %) des operativen Konzernergebnisses erzielt.

Betriebsergebnis (EBIT)

in Mio. €, EBIT-Marge in %



Der Nettoaufwand aus dem **Finanzergebnis** erhöhte sich um 14,5 Mio. € bzw. 70,2 % auf 35,1 Mio. € (im Vorjahr: 20,6 Mio. €). Hierzu trug im Wesentlichen die veränderte Leasingbilanzierung aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16 mit 15,8 Mio. € bei. Gegenläufig wirkten geringere Aufwendungen aus der Neubewertung einer Ausgleichsverbindlichkeit für die Ergebnisabführung eines Tochterunternehmens mit Minderheitsgesellschafter.

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns lag mit 26,4 % oberhalb des Vorjahres (im Vorjahr: 24,6 %).

Der **Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter** verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 8,0 % auf 103,3 Mio. € (im Vorjahr: 112,3 Mio. €). Der nicht beherrschende Anteil betrug im Geschäftsjahr 2019 33,8 Mio. € (im Vorjahr: 26,2 Mio. €). Wirtschaftlich werden dieser Position die im Finanzergebnis genannten Aufwendungen aus der Neubewertung der Ausgleichsverpflichtung gegenüber einem nicht beherrschenden Gesellschafter zugerechnet. Das **Ergebnis je Aktie** verringerte sich um 8,0 % auf 1,42 € (im Vorjahr: 1,54 €). Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erzielte hierbei ein um 9,0 % geringeres Ergebnis je Aktie von 1,34 € (im Vorjahr: 1,47 €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien lag mit einem Ergebnis je Aktie von 3,57 € über dem Vorjahr (im Vorjahr: 3,46 €). Wie im Vorjahr gab es auch 2019 keinen Unterschied zwischen unverwässertem und verwässertem Ergebnis je Aktie. Die Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 4,0 Prozentpunkte auf 10,8 % (im Vorjahr: 14,8 %). **Unternehmenssteuerung und Wertmanagement**

Die **Gewinnverwendung** der HHLA orientiert sich wie im Vorjahr an der Ergebnisentwicklung des HHLA-Konzerns im abgelaufenen Geschäftsjahr. Der Bilanzgewinn und die stabile Finanzlage der HHLA stellen dabei die Grundlage für eine Fortsetzung der kontinuierlichen Ausschüttungspolitik dar. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 10. Juni 2020 auf dieser Basis vorschlagen, eine Dividende von 0,70 € je A-Aktie und 2,10 € je S-Aktie auszuschütten. Basierend auf der Anzahl dividendenberechtigter Aktien zum 31. Dezember 2019 würde sich der Ausschüttungsbetrag der börsennotierten A-Aktien um 12,5 % auf 49,0 Mio. € verringern (im Vorjahr: 56,0 Mio. €). Der Ausschüttungsbetrag der nicht börsennotierten S-Aktien würde wie im Vorjahr 5,7 Mio. € betragen. In Relation zu den Konzernergebnissen bzw. dem Ergebnis je Aktie würde die Ausschüttungsquote rund 52 % (im Vorjahr: 54 %) für den Teilkonzern Hafenlogistik bzw. rund 59 % (im Vorjahr: 61 %) für den Teilkonzern Immobilien betragen.

Vermögens- und Finanzlage

Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns hat sich zum 31. Dezember 2019 gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 637,1 Mio. € auf 2.610,0 Mio. € erhöht.

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	2.124,3	1.446,9
Kurzfristiges Vermögen	485,7	526,0
	2.610,0	1.972,9
Passiva		
Eigenkapital	578,9	614,8
Langfristige Schulden	1.749,8	1.114,7
Kurzfristige Schulden	281,3	243,4
	2.610,0	1.972,9

Auf der Aktivseite der Bilanz erhöhten sich die **langfristigen Vermögenswerte** um 677,4 Mio. €. Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 617,0 Mio. € auf 1.677,3 Mio. € (im Vorjahr: 1.060,3 Mio. €). Die latenten Steuern nahmen im Vergleich zum Vorjahr um 41,9 Mio. € auf 124,1 Mio. € zu (im Vorjahr: 82,1 Mio. €). Der Anstieg in beiden Bilanzposten resultierte im Wesentlichen aus der Erstanwendung des IFRS 16. Die Erstanwendungseffekte in Höhe von 571,2 Mio. € betrafen Nutzungsrechte über 542,8 Mio. € und latente Steuern in Höhe von 28,4 Mio. €. Ebenso trug die investitionsbedingte Erhöhung des Anlagevermögens vermindert um Abschreibungen zum Anstieg der langfristigen Vermögenswerte bei.

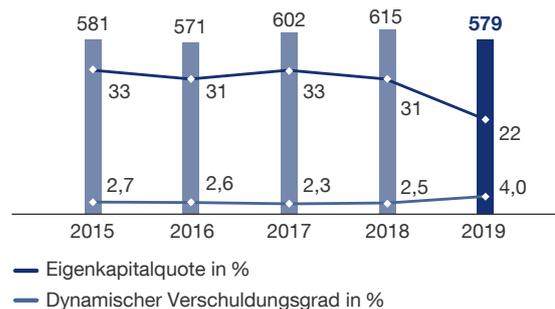
Das **kurzfristige Vermögen** verringerte sich um 40,3 Mio. € auf 485,7 Mio. € (im Vorjahr: 526,0 Mio. €). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus einer Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 11,7 Mio. € auf 168,1 Mio. € (im Vorjahr: 179,8 Mio. €) sowie einer Reduzierung der Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen um 23,5 Mio. € auf 158,0 Mio. € (im Vorjahr: 181,5 Mio. €).

Auf der Passivseite hat sich das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2018 um 35,9 Mio. € auf 578,9 Mio. € verringert (im Vorjahr: 614,8 Mio. €). Der Rückgang begründet sich im Wesentlichen aus den Effekten der Erstanwendung des IFRS 16 in Höhe von 58,5 Mio. €, der zinssatzinduzierten Veränderung der versicherungsmathematischen Verluste inklusive erfolgsneutralem Steuereffekt in Höhe von 30,9 Mio. € sowie aus der Ausschüttung von Dividenden und der Umgliederung einer künftigen Ausgleichszahlung in die langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von insgesamt

93,2 Mio. €. Gegenläufig wirkte der Jahresüberschuss der Berichtsperiode in Höhe von 137,1 Mio. €. Die Eigenkapitalquote reduzierte sich auf 22,2 % (im Vorjahr: 31,2 %).

Eigenkapital

in Mio. €



Die **langfristigen Schulden** erhöhten sich um 635,2 Mio. € auf 1.749,8 Mio. € (im Vorjahr: 1.114,7 Mio. €). Der Anstieg ist überwiegend auf die Effekte der Erstanwendung des IFRS 16 in Höhe von 589,4 Mio. € zurückzuführen. Die Pensionsrückstellungen sind im Wesentlichen aufgrund der Zinssatzänderung im Vergleich zum 31. Dezember 2018 um 54,3 Mio. € angestiegen.

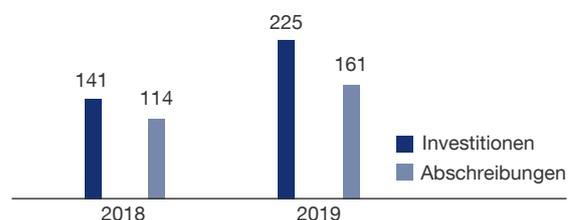
Die Zunahme der **kurzfristigen Schulden** um 37,9 Mio. € auf 281,3 Mio. € (im Vorjahr: 243,4 Mio. €) resultierte ebenfalls im Wesentlichen aus Effekten der Erstanwendung des IFRS 16 in Höhe von 40,3 Mio. €. Gegenläufig wirkte der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Investitionsanalyse

Das **Investitionsvolumen** lag im Geschäftsjahr 2019 bei 224,9 Mio. € (im Vorjahr: 141,3 Mio. €). Hierin sind nicht unmittelbar zahlungswirksame Zugänge aus Nutzungsrechten (Miete und Leasing) in Höhe von 55,3 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 2,4 Mio. € Finanzierungsleasing). Der Schwerpunkt der Investitionen lag auf dem Ausbau der Hamburger Containerterminals und der Erweiterung der intermodalen Transportkapazitäten. Die Finanzierung der Investitionsprojekte wurde im Wesentlichen aus dem operativen Cashflow des Geschäftsjahrs abgedeckt.

Investitionen und Abschreibungen

in Mio. €

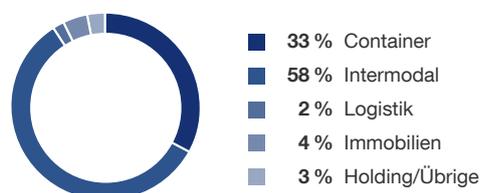


Von den getätigten Investitionen entfielen 207,0 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 117,3 Mio. €), 10,0 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 11,1 Mio. €) und 8,0 Mio. € auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (im Vorjahr: 12,9 Mio. €).

Im **Segment Container** wurden Investitionen im Gesamtwert von 72,8 Mio. € getätigt (im Vorjahr: 62,6 Mio. €). Investiert wurde vor allem in die Beschaffung von Umschlaggeräten und in Lagerkapazitäten auf den Hamburger Containerterminals. Das Investitionsvolumen im **Segment Intermodal** betrug 130,9 Mio. € (im Vorjahr: 55,1 Mio. €). Dabei investierte hauptsächlich die METRANS-Gruppe, insbesondere in den Ausbau des Terminalnetzwerks, Wagen und Lokomotiven. Die Investitionssumme im **Segment Logistik** belief sich auf 4,3 Mio. € (im Vorjahr: 1,4 Mio. €). Im **Pro-forma-Segment Holding/Übrige** wurden insgesamt 7,5 Mio. € für Investitionen aufgewendet (im Vorjahr: 14,1 Mio. €). Ein Großteil der Investitionstätigkeit entfiel auf die Migration einer neuen Terminalsteuerungssoftware. Im **Segment Immobilien** betragen die Investitionen insgesamt 10,0 Mio. € (im Vorjahr: 8,4 Mio. €). Investiert wurde überwiegend in die Entwicklung der Speicherstadt.

Investitionen

nach Segmenten 2019



Der Investitionsschwerpunkt im Segment Container zielt darauf ab, die Produktivität auf bestehenden Terminalflächen durch den Einsatz modernster Umschlagtechnologie zu steigern sowie Liegeplätze der Schiffgrößenentwicklung folgend bedarfsgerecht auszubauen. Im Segment Intermodal zielen die Investitionen insbesondere darauf ab, die Leistungsfähigkeit und Reichweite der Hinterlandverbindungen weiter zu steigern.

Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten bestehen zum Geschäftsjahresende für offene Bestellungen in Höhe von 99,6 Mio. € (im Vorjahr: 107,0 Mio. €). Darin enthalten sind 70,4 Mio. € (im Vorjahr: 69,6 Mio. €) für Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

Liquiditätsanalyse

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** stieg gegenüber dem Vorjahr von 232,7 Mio. € auf 322,7 Mio. €. Diese Zunahme um 90,0 Mio. € ist auf um 47,2 Mio. € gestiegene Abschreibungen, im Wesentlichen resultierend aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 16, zurückzuführen. Zudem führten, im Vergleich zum Vorjahr, ein Rückgang der Forderungen aus

Lieferungen und Leistungen aufgrund eines veränderten Kundenzahlungsverhaltens sowie ein Rückgang der kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte um insgesamt 42,5 Mio. € ebenfalls zu einem Anstieg. Gleichzeitig trug das um 17,0 Mio. € verbesserte EBIT zur positiven Entwicklung des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit bei. Gegenläufig entwickelten sich die Auszahlungen für Zinsen, die um 17,8 Mio. € anstiegen, im Wesentlichen aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16.

Der **Cashflow aus Investitionstätigkeit** (Mittelabfluss) lag mit 193,8 Mio. € unter dem Vorjahreswert von 203,4 Mio. €. Zu dieser Verminderung des Zahlungsmittelabflusses um 9,5 Mio. € trugen im Wesentlichen vorjährige Auszahlungen für den Erwerb sämtlicher Anteile an der HHLA TK Estonia AS, Tallinn/Estland, bei. Gegenläufig entwickelten sich die im Vergleich zum Vorjahr höheren Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und höheren Auszahlungen für kurzfristige Einlagen.

Der **Free Cashflow** als Summe der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit erhöhte sich auf 128,9 Mio. € (im Vorjahr: 29,3 Mio. €).

Der **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** (Mittelabfluss) beträgt im Berichtszeitraum 176,9 Mio. € (im Vorjahr: 31,5 Mio. €) und lag damit um 145,4 Mio. € über dem Vorjahreswert. Im Berichtszeitraum gab es im Vergleich zum Vorjahr keine Einzahlungen aus Darlehensaufnahmen. Durch die erstmalige Anwendung des IFRS 16 ergaben sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum höhere Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten. Gegenläufig wirkte die Auszahlung für den im Vorjahr erfolgten Erwerb sämtlicher Minderheitenanteile an der METRANS a.s., Prag/Tschechien.

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2019	2018
Finanzmittelfonds am 01.01.	254,0	255,6
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	322,7	232,7
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 193,8	- 203,4
Free Cashflow	128,9	29,3
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 176,9	- 31,5
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	- 48,1	- 2,2
Währungskursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	2,1	0,6
Finanzmittelfonds am 31.12.	208,0	254,0
Kurzfristige Einlagen	45,0	22,4
Verfügbare Liquidität	253,0	276,4

Der HHLA-Konzern verfügte zum Jahresende 2019 über ausreichend Liquidität. Im Verlauf des Geschäftsjahres traten keine Liquiditätsengpässe auf. Der **Finanzmittelfonds** betrug per 31. Dezember 2019 insgesamt 208,0 Mio. € (zum 31. Dezember 2018: 254,0 Mio. €). Einschließlich aller kurzfristigen Einlagen erreichte die **verfügbare Liquidität** des Konzerns zum Jahresende 2019 einen Bestand von insgesamt 253,0 Mio. € (im Vorjahr: 276,4 Mio. €).

Finanzierungsanalyse

Das Finanzmanagement des HHLA-Konzerns wird zentral gesteuert und folgt dem übergeordneten Ziel, die finanzielle Stabilität und Flexibilität des Konzerns nachhaltig zu gewährleisten. Durch das Konzern-Clearing werden die finanziellen Ressourcen des Konzerns gebündelt, das Zinsergebnis optimiert und die Abhängigkeit von externen Finanzierungsquellen wesentlich reduziert. Derivative Finanzinstrumente können zur Reduzierung des Zinsänderungsrisikos sowie in geringem Umfang zur Reduzierung des Währungs- sowie Rohstoffpreisrisikos eingesetzt werden.

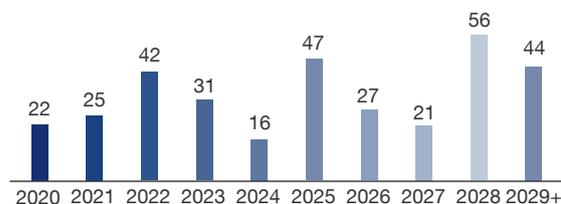
Das Geschäftsmodell der HHLA ist von einem großen Anteil an Sachanlagevermögen mit langjährigen Nutzungsdauern geprägt. Daher setzt die HHLA zur fristenkongruenten Finanzierung insbesondere mittel- und langfristige Darlehen sowie Leasingverhältnisse ein. Darüber hinaus stehen Pensionsrückstellungen für die langfristige Innenfinanzierung zur Verfügung.

Zum Berichtsstichtag lagen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit 331,8 Mio. € unterhalb des Werts des Vorjahres von 369,7 Mio. €. Der Konzern nahm im Geschäftsjahr 2019 keine zusätzlichen externen Finanzierungen in Anspruch (im Vorjahr: 136,9 Mio. €). Im Berichtsjahr erfolgten Tilgungen in Höhe von 39,7 Mio. € (im Vorjahr: 27,9 Mio. €). Aufgrund der vereinbarten Laufzeiten der Darlehen und einer stabilen Liquiditätsbasis bestand kein wesentlicher Refinanzierungsbedarf.

Die Darlehensverbindlichkeiten sind zum Bilanzstichtag ausschließlich in Euro abgeschlossen. Konditioniert sind diese zu ca. 77 % mit fixen und zu ca. 23 % mit variablen Zinssätzen. Im Rahmen der Fremdfinanzierung bestanden für einzelne Konzerngesellschaften Kreditauflagen (Covenants), die an bilanzielle Kennzahlen gebunden sind, im Wesentlichen die Erfüllung einer Mindesteigenkapitalquote. Covenants bestanden bei ca. 22 % der Bankdarlehen. Im Berichtsjahr wurden die Kreditauflagen zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt.

Fälligkeiten der Bankdarlehen

nach Jahren in Mio. €



Zum Bilanzstichtag weist die HHLA langfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen in Höhe von 485,4 Mio. € aus (im Vorjahr: 105,0 Mio. €), die im Wesentlichen aus der Passivierung der Leasingverbindlichkeit gegenüber der Hamburg Port Authority (HPA) resultieren. Ursächlich für den Anstieg zum Vorjahr war die Erstanwendung des neuen Leasingstandards IFRS 16.

Die Leasingverhältnisse basieren in erster Linie auf langfristigen Verträgen des HHLA-Konzerns mit der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. der HPA über die Anmietung von Flächen und Kaimauern im Hamburger Hafen sowie in der Speicherstadt.

Die im Wesentlichen bei der Holding zentral gehaltenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen beliefen sich zum Berichtsstichtag auf insgesamt 158,0 Mio. € (im Vorjahr: 181,5 Mio. €). Sie sind in Sichteinlagen und Tages- sowie kurzfristigen Termingeldern hauptsächlich bei inländischen Kreditinstituten mit ausgewiesener hoher Bonitätseinstufung angelegt. Aufgrund ausreichender liquider Mittel besitzen laufende Kreditlinien eine untergeordnete Bedeutung. Der Konzern verfügte zum Bilanzstichtag über nicht genutzte Kreditlinien in Höhe von 3,1 Mio. € (im Vorjahr: 2,7 Mio. €). Der Ausnutzungsgrad der Kreditlinie belief sich im Berichtszeitraum auf 69,4 % (im Vorjahr: 72,9 %). Nach Einschätzung der HHLA wären höhere Kreditlinien aufgrund der soliden Bilanzstruktur jederzeit darstellbar, sofern aus der mittelfristigen Liquiditätsplanung ein entsprechender Bedarf erkennbar gewesen wäre. Vom gesamten Zahlungsmittelbestand unterlagen zum Berichtsstichtag 9,1 Mio. € (im Vorjahr: 14,5 Mio. €) Devisenausfuhrbeschränkungen in der Ukraine.

Da der HHLA auch außerhalb des Kapitalmarkts zahlreiche Möglichkeiten der Fremdfinanzierung zur Verfügung stehen, sieht der Konzern für ein externes Rating aktuell keinen Bedarf. Vielmehr wird durch umfassende Information bestehender und potenzieller Kreditgeber sichergestellt, dass diese zu angemessenen internen Bonitätseinstufungen kommen können. Darüber hinaus wurde die Notenbankfähigkeit durch die Deutsche Bundesbank erneut bestätigt.

Der Umfang öffentlicher Fördermittel, die vereinzelt für Entwicklungsprojekte gewährt werden und spezifischen Förderbedingungen unterliegen, ist auf Konzernebene als nachrangig einzustufen.

Unternehmenskäufe und -verkäufe

Mit Beteiligungs- und Gesellschaftervereinbarung vom 20. Dezember 2018 erwarb die HHLA AG mit Übertragungsstichtag 1. Januar 2019 25,1 % der Anteile an der Spherie UG (haftungsbeschränkt), Hamburg. Gegenstand des Unternehmens sind die Entwicklung, die Produktion und der Vertrieb von Flugsystemen ausschließlich zur Erfassung von 360°-Sensordaten sowie alle Dienstleistungen in Kombination mit dem genannten Flugsystem zur Erfassung von 360°-Sensordaten. Die Gesellschaft wurde im ersten Quartal 2019 nach der Equity-Methode in den HHLA-Konzernabschluss einbezogen und ist dem Segment Logistik zugeordnet.

Mit Datum vom 22. März 2019 unterzeichnete die HHLA AG einen Aktienkaufvertrag zum Erwerb von 50,1 % der Anteile an der Bionic Production AG, einem nicht börsennotierten Unternehmen, mit Sitz in Lüneburg. Das Unternehmen ist im Bereich der Konstruktion, des Designs und der Fertigung von laseradditiv hergestellten Bauteilen im Rahmen von 3D-Drucktechnologien tätig. Der Vollzug der Transaktion (entspricht dem Erwerbszeitpunkt) war an verschiedene Vollzugsvoraussetzungen gebunden und erfolgte am 31. Juli 2019. Die Erstkonsolidierung der genannten Gesellschaft erfolgte zum Erwerbszeitpunkt. Die Gesellschaft wurde somit erstmals zum 30. September 2019 vollkonsolidiert. Mit Wirkung zum 29. August 2019 wurde die Gesellschaft in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt und firmiert folgend als Bionic Production GmbH.

Am 18. November 2019 gründeten die HHLA AG und die Hyperloop Transportation Technologies, Inc., Culver City, USA die Gesellschaft Hyperport Cargo Solutions GmbH i. G. mit Sitz in Hamburg. Die Anteile werden zu jeweils 50,0 % gehalten. Gegenstand des Unternehmens sind die Entwicklung, Herstellung, Anwendung, Vermarktung, der Verkauf und Vertrieb von Hyperloop-Technologie und damit zusammenhängender Technologie für die Beförderung von Seefrachtcontainern im Bereich von Seehäfen und Hinterlandcontainertransporten. Zum Geschäftsjahresende wurde das Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den HHLA-Konzernabschluss einbezogen und ist dem Segment Logistik zugeordnet.

Im Berichtsjahr gab es keine weiteren Erwerbe oder Veränderungen von Anteilen an Tochterunternehmen. **Konzernanhang, Tz. 3 Zusammensetzung des Konzerns**

Veränderung im Konsolidierungskreis

Die Gesellschaft TIP Žilina, s.r.o., Dunajská Streda/Slowakei wurde im ersten Quartal 2019 erstmals in den Konsolidierungskreis der HHLA aufgenommen. Diese Gesellschaft wurde im Jahr 2017 gegründet und hat im zweiten Quartal 2019 ihre operative Tätigkeit aufgenommen.

Darüber hinaus gab es keine Änderungen im Konsolidierungskreis.

Konzernanhang, Tz. 3 Zusammensetzung des Konzerns

Segmententwicklung

Segment Container

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2019	2018	Veränd.
Umsatzerlöse	799,7	758,9	5,4 %
EBITDA	240,2	209,8	14,5 %
EBITDA-Marge in %	30,0	27,6	2,4 PP
EBIT	141,3	131,6	7,4 %
EBIT-Marge in %	17,7	17,3	0,4 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	7.577	7.336	3,3 %

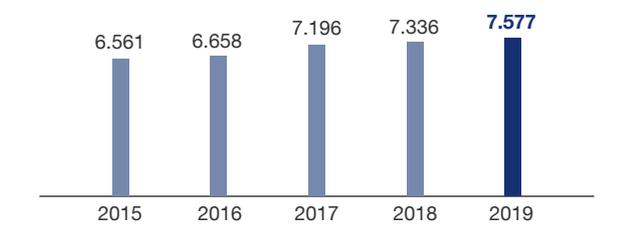
Im Berichtsjahr 2019 konnte die **Umschlagmenge** an den HHLA-Containerterminals insgesamt moderat um 3,3 % auf 7.577 Tsd. Standardcontainer (TEU) gesteigert werden (im Vorjahr: 7.336 Tsd. TEU).

Die drei **Hamburger Containerterminals** verzeichneten einen leichten Anstieg im Umschlagvolumen von 1,2 % auf 6.964 Tsd. TEU (im Vorjahr: 6.885 Tsd. TEU). Die Veränderungen in der Dienstestruktur (Zugewinn mehrerer Nordamerikadienste und Abgabe eines Fernostdienstes) haben sich insgesamt etwa ausgeglichen. Die Mengen im Überseeverkehr übertrafen im Zuge der Neuordnung das Vorjahr um 3,2 %. Die Zubringerverkehre (Feeder) in den Ostseeraum sind deutlich zurückgegangen und konnten durch Zuwächse in nordwesteuropäischen Fahrtgebieten nicht kompensiert werden. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag sank entsprechend auf 22,5 % (im Vorjahr: 24,0 %).

An den **internationalen Containerterminals** in Tallinn/Estland und Odessa/Ukraine wurden im Berichtszeitraum 613 Tsd. TEU umgeschlagen (im Vorjahr: 451 Tsd. TEU). Die Vorjahreszahlen sind dabei nur bedingt vergleichbar, da der Containerterminal in Tallinn zum Ende des zweiten Quartals 2018 in den Konsolidierungskreis der HHLA übernommen wurde.

Containerumschlag

in Tsd. TEU



Die **Umsatzerlöse** stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 5,4 % auf 799,7 Mio. € (im Vorjahr: 758,9 Mio. €). Ursächlich hierfür war unter anderem der Zukauf des Terminals in Tallinn. Die Durchschnittserlöse je wasserseitig umgeschlagenen Container erhöhten sich im Geschäftsjahr moderat durch verstärkte Leistungserbringung im Hinterland um 3,7 % gegenüber dem Vorjahr.

Die EBIT-Kosten des Segments legten im Geschäftsjahr um 5,0 % moderat zu. Dies ist unter anderem auf gestiegene Personalkosten zurückzuführen. Neben einem höheren Personaleinsatz am Container Terminal Tollerort (CTT) im Zuge der Einführung einer neuen Terminalsoftware und den zusätzlichen Hinterlandmengen war vor allem die Umstellung der betrieblichen Altersversorgung ein Kostentreiber. Auch die Verrechnung interner Leistungskosten aus der Administration hat zum einen Anstieg beigetragen. Die EBIT-Kosten wurden außerdem durch die in der Vorjahres-Vergleichsbasis noch nicht ganzjährig enthaltenen Kosten der zum Ende des zweiten Quartals 2018 konsolidierten HHLA TK Estonia beeinflusst.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** erhöhte sich im laufenden Jahr deutlich um 7,4 % auf 141,3 Mio. € (im Vorjahr: 131,6 Mio. €). Von diesem Anstieg sind rund 11,0 Mio. € auf die Anwendung von IFRS 16 zurückzuführen. Die EBIT-Marge erhöhte sich um 0,4 Prozentpunkte auf 17,7 % (im Vorjahr: 17,3 %).

Die HHLA hat im Berichtsjahr durch Investitionen in klimafreundliche Umschlaggeräte die Nachhaltigkeit ihrer Leistungen weiter verbessert. So wurden am Container Terminal Tollerort (CTT) und am Container Terminal Burchardkai (CTB) energiesparende Hybrid-Van-Carrier getestet. Am Container Terminal Altenwerder (CTA) wurden dieselbetriebene automatische Transportfahrzeuge (AGVs) durch batteriebetriebene AGVs ersetzt, die weitestgehend emissionsfrei fahren. Zudem erfolgt der Betrieb am CTA inzwischen überwiegend elektrifiziert über Ökostrom. Darüber hinaus hat das Unternehmen wichtige Investitionen in den Ausbau seiner Anlagen getätigt. Am CTB wurden Ende 2019 drei Großcontainerbrücken angeliefert, zwei weitere sind bestellt und sollen im Laufe des zweiten Quartals 2020 anlanden. Zudem wurde das Blocklagersystem um weitere drei automatisierte Blöcke erweitert. Auch die inter-

nationalen Terminals in Tallinn und Odessa haben neues Umschlaggerät angeschafft und die Ausweitung der Yard-Kapazität konsequent vorangetrieben.

Segment Intermodal

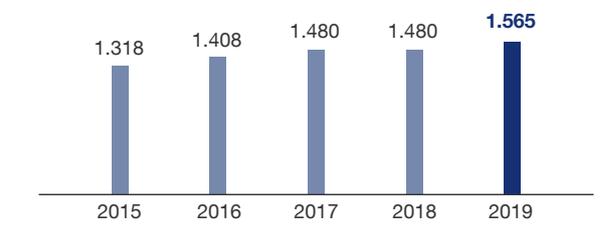
Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2019	2018	Veränd.
Umsatzerlöse	486,9	433,8	12,3 %
EBITDA	139,0	112,7	23,3 %
EBITDA-Marge in %	28,6	26,0	2,6 PP
EBIT	99,2	89,1	11,3 %
EBIT-Marge in %	20,4	20,5	-0,1 PP
Containertransport in Tsd. TEU	1.565	1.480	5,7 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafenhinterland haben die HHLA-Transportgesellschaften deutlich zulegen können. Mit einem Plus von 5,7 % stieg das **Transportvolumen** auf 1.565 Tsd. Standardcontainer (TEU) gegenüber 1.480 Tsd. TEU im Vorjahr. Getragen wurde die Entwicklung durch das Wachstum sowohl der Bahn- als auch der Straßentransporte. Die Bahntransporte legten verglichen mit dem Vorjahr um 5,6 % auf 1.234 Tsd. TEU (im Vorjahr: 1.168 Tsd. TEU) zu. Dabei verzeichneten insbesondere die Verbindungen zwischen den norddeutschen Seehäfen und dem mittel- und osteuropäischen Hinterland ein überdurchschnittliches Wachstum. Die Verkehre mit Polen konnten nach der erfolgreichen Konsolidierung im Vorjahr ebenfalls deutlich zulegen. Die Straßentransporte entwickelten sich aufgrund eines starken Wachstums im Bereich der Zustellverkehre ebenfalls sehr positiv und konnten in einem schwierigen Marktumfeld im Vorjahresvergleich ein Wachstum von 6,1 % auf 331 Tsd. TEU (im Vorjahr: 312 Tsd. TEU) erzielen.

Containertransport

in Tsd. TEU



Mit einem Plus von 12,3 % auf 486,9 Mio. € (im Vorjahr: 433,8 Mio. €) entwickelten sich die **Umsatzerlöse** deutlich stärker als die Transportmenge. Bei einem in etwa konstanten Bahnanteil am Gesamtaufkommen der HHLA-Intermodaltransporte von 78,8 % (im Vorjahr: 78,9 %) führten Preisanpassungen in Verbindung mit einer veränderten Struktur im Ladungsaufkommen zu dieser starken Umsatzentwicklung.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** erhöhte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum auf 99,2 Mio. € (im Vorjahr: 89,1 Mio. €). Der starke Anstieg geht im Wesentlichen auf die positive Mengen- und Umsatzentwicklung zurück. Daneben ermöglichte die Senkung der Trassenpreise in Deutschland eine weiter steigende Auslastung der Zugsysteme. Die Anwendung von IFRS 16 hatte für die positive Entwicklung des EBIT keine wesentliche Bedeutung. Die EBIT-Marge liegt mit 20,4 % auf dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 20,5 %).

Die HHLA investiert weiter bedarfsgerecht in den Ausbau ihres Intermodalnetzwerkes. Die Mitte des Vorjahres umgesetzte Senkung der Trassenpreise im deutschen Schienengüterverkehr unterstützt die Weiterentwicklung des intermodalen Leistungsspektrums. Mit der Inbetriebnahme von fünf eigenen Rangier- und drei neuen Mehrsystemlokomotiven im Laufe des Jahres 2019 verfügt die HHLA-Bahntochter METRANS über mehr als 100 Rangier- und Streckenlokomotiven sowie über eine Flotte von mehr als 2.800 Containertragwagen. Das Netzwerk besteht aus insgesamt 15 Terminals im Hinterland, von denen fünf als große Hub-Terminals fungieren.

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2019	2018	Veränd.
Umsatzerlöse	59,0	59,8	- 1,4 %
EBITDA	8,5	10,0	- 15,5 %
EBITDA-Marge in %	14,3	16,7	- 2,4 PP
EBIT	2,5	5,6	- 55,1 %
EBIT-Marge in %	4,3	9,4	- 5,1 PP
Equity-Beteiligungsergebnis	3,9	4,4	- 12,1 %

In den Finanzkennzahlen des Segments Logistik sind die Geschäftsbereiche Fahrzeuglogistik, Beratung sowie luftgestützte Logistikdienstleistungen enthalten. Seit dem dritten Quartal 2019 wurde zudem der Bereich additive Fertigungstechnologien sowie dazugehörige logistische Leistungen aufgenommen. Die Ergebnisse von Massengut- und Fruchtlogistik werden im Equity-Beteiligungsergebnis erfasst.

Die **Umsatzerlöse** der vollkonsolidierten Gesellschaften lagen mit 59,0 Mio. € um 1,4 % unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 59,8 Mio. €). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf einen deutlichen Rückgang in der Fahrzeuglogistik zurückzuführen, die im vierten Quartal 2018 von einem temporären Zusatzgeschäft profitiert hatte. Die Beratung konnte hingegen die Umsätze als Folge einer positiven Auftragslage stark steigern.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** unterschritt mit 2,5 Mio. € das Vorjahresergebnis um 55,1 % (im Vorjahr: 5,6 Mio. €). Neben einem Ergebnismrückgang in der Fahrzeuglogistik gegenüber dem außergewöhnlich starken Vorjahr wirkten die Zukunftsin-

vestitionen in neue Wachstumsfelder auf das Ergebnis. Der Einfluss von IFRS 16 auf die Entwicklung des Betriebsergebnisses war unwesentlich.

Die im **Equity-Beteiligungsergebnis** abgebildeten Gesellschaften verzeichneten im Berichtszeitraum einen deutlichen Umsatzrückgang. Das Equity-Beteiligungsergebnis unterschritt im Gesamtjahr 2019 den sehr guten Vorjahreswert um 12,1 % und sank auf 3,9 Mio. € (im Vorjahr: 4,4 Mio. €). Neben einem Rückgang in der Fruchtlogistik belastete die Erstanwendung des IFRS 16 beim Massengutumschlag das Ergebnis wesentlich.

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2019	2018	Veränd.
Umsatzerlöse	40,2	39,3	2,5 %
EBITDA	23,9	20,7	15,5 %
EBITDA-Marge in %	59,4	52,7	6,7 PP
EBIT	16,5	15,5	6,5 %
EBIT-Marge in %	40,9	39,4	1,5 PP

Der Hamburger Markt für Büroflächen verfehlte im Jahr 2019 aufgrund eines schwachen vierten Quartals das im Vorjahr erreichte Umsatzniveau. Nach dem aktuellen Marktbericht von Grossmann & Berger lag der Büroflächenumsatz mit 545.000 m² um 7,6 % unter dem Vorjahreswert von 590.000 m². Als ein wesentlicher Grund für den Umsatzrückgang wird vor allem der weiter bestehende Flächenmangel hervorgehoben. Dementsprechend lag die Leerstandsquote auf dem Hamburger Büromarkt zum Jahresende mit 2,9 % 0,6 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 3,5 %) und blieb damit unverändert zum Vorquartal. Für das Jahr 2020 ist mit einer fortgesetzt niedrigen Leerstandsquote zu rechnen.

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal konnten dagegen auch im Jahr 2019 – trotz der bereits weitgehend erreichten Vollvermietung – die **Umsatzerlöse** erneut leicht um 2,5 % auf 40,2 Mio. € (im Vorjahr: 39,3 Mio. €) steigern.

Für den deutlichen Anstieg des **Betriebsergebnisses (EBIT)** um 6,5 % von 15,5 Mio. € im Vorjahr auf 16,5 Mio. € war neben dem Erlöszuwachs aus Objekten in beiden Quartieren vor allem die Erstanwendung des IFRS 16 maßgeblich.

Um den wirtschaftlichen Erfolg des Segments sicherzustellen, wird die HHLA auch in Zukunft im Rahmen ihrer wertorientierten Bestandsentwicklung der Quartiere die Investitionen in das Immobilienportfolio fortsetzen.

Nachtragsbericht

Anfang Januar 2020 wurde von chinesischer Seite die Identifizierung eines neuartigen Coronavirus bei mehreren Erkrankten bekanntgegeben. Der zunächst lokal begrenzte Ausbruch der Krankheit entwickelte sich jedoch relativ schnell zu einer internationalen Pandemie. Die HHLA hat auf Basis der aktuellen Kenntnisstände die möglichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Geschäftsentwicklung bewertet und in der Prognose für die erwartete Ertragslage des Jahres 2020 berücksichtigt. Die Einschätzungen zum Verlauf der Coronavirus-Pandemie sind jedoch mit erheblichen Unsicherheiten verbunden, so dass die tatsächliche Entwicklung der Ertragslage von der Prognose signifikant abweichen kann. **Prognosebericht**

Durch den Ausbruch des Virus ergeben sich für den Ansatz und die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden des Konzerns zum 31. Dezember 2019 keine Auswirkungen.

Weitere Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2019 nicht ein. **Konzernanhang, Tz. 52 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Die Weltkonjunktur zeigte Ende 2019 – gestützt durch die Annäherung im Handelsstreit zwischen den USA und China und eine Lockerung der Geldpolitik – Zeichen einer Stabilisierung. Wenngleich Forschungsinstitute weiterhin ein moderates Wachstum der Weltwirtschaft erwarten, ist der Ausblick auf die wirtschaftliche Entwicklung für das Jahr 2020 gleichzeitig unverändert von großer Unsicherheit geprägt. Insbesondere die Ausbreitung des Coronavirus stellt einen Unsicherheitsfaktor dar, dessen Auswirkungen momentan nicht verlässlich geschätzt werden können. Weitere Risiken für die Weltkonjunktur bestehen in einer Verschärfung der Handelskonflikte, geopolitischen Spannungen, strukturellen Problemen in wichtigen Schwellenländern und vor allem der Sorge um Indiens Wirtschaft. Angesichts des unsicheren weltwirtschaftlichen Umfelds hat der Internationale Währungsfonds (IWF) im Januar seine Konjunkturerwartungen für 2020 gegenüber Oktober 2019 leicht nach unten angepasst, erwartet aber dennoch eine leichte Beschleunigung der wirtschaftlichen Expansion im Vergleich zum Vorjahr.

Die Aussichten für die Wirtschaftsregionen, die für die HHLA besondere Bedeutung haben, sind heterogen. So rechnet der IWF für China 2020 mit einem verlangsamten Wirtschaftswachstum von 6,0 %. Dennoch bliebe die Volksrepublik damit der wichtigste Wachstumsmotor der Weltwirtschaft. Dagegen haben sich die Konjunkturaussichten Russlands etwas aufgehellt. Einer starken konjunkturellen Erholung der russischen

Wirtschaft stehen jedoch ein schwacher Ausblick für die Rohölmärkte, strukturelle Engpässe sowie der durch die Sanktionen eingeschränkte Handel entgegen. Auch in den aufstrebenden Ländern Mittel- und Osteuropas wird eine leichte konjunkturelle Erholung erwartet. Sollten die kürzlich beschlossenen Reformen der neuen Regierung in der Ukraine greifen, hält die Weltbank für 2020 einen Zuwachs von 3,7 % für möglich. Das estnische BIP wird nach letzten Schätzungen des IWF aus Oktober 2019 mit einem Plus von 2,9 % robust, aber erneut schwächer expandieren als im Vorjahr. Die gesamtwirtschaftliche Leistung des Euroraums wird sich dank günstiger Finanzierungsbedingungen und einer expansiven Geldpolitik leicht verbessern. Für die deutsche Wirtschaft erwartet der IWF einen Anstieg der Wirtschaftsleistung in die Nähe des Potenzialwachstums. Für das Welthandelsvolumen senkt der IWF seine Erwartungen für 2020 um 0,3 Prozentpunkte und geht von einer moderaten Ausdehnung von 2,9 % aus. Diese Schätzungen wurden jedoch vor dem Ausbruch des Coronavirus erstellt.

Erwartetes Bruttoinlandsprodukt (BIP)

Wachstumserwartung ¹ in %	2020	Trend vs. 2019
Welt	3,3	↗
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	1,6	→
USA	2,0	↘
Aufstrebende Volkswirtschaften	4,4	↗
China	6,0	→
Russland	1,9	↗
Euroraum	1,3	→
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	2,6	↗
Deutschland	1,1	↗
Welthandel	2,9	↗

¹ vor Auswirkungen durch das Coronavirus
Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF), Januar 2020

Die OECD hat Anfang März 2020 eine Einschätzung der möglichen Auswirkungen des Coronavirus auf das ökonomische Geschehen vorgenommen. Ausgehend von der Annahme, dass der Höhepunkt der Epidemie in China im ersten Quartal 2020 erreicht wird und die Ausbrüche in anderen Ländern sich als mild und lokal begrenzt erweisen, könnte das globale Wachstum des Bruttoinlandsprodukts in diesem Jahr um etwa 0,5 Prozentpunkte auf 2,4 % zurückgehen. Dabei wäre China mit einer Verlangsamung des Wachstums auf 4,9 % (- 0,8 Prozentpunkte) am stärksten und die USA mit einem um 0,1 Prozentpunkte auf 1,9 % gesenkten Wachstum am wenigsten betroffen. Der Welthandel könnte in diesem Jahr dennoch um 0,9 % zurückgehen.

Erwartetes Bruttoinlandsprodukt (BIP)

Wachstumserwartung in %	2020	Trend vs. 2019
Welt	2,4	↘
G20	2,7	↘
USA	1,9	↘
China	4,9	↘
Russland	1,2	↘
Euroraum	0,8	↘
Deutschland	0,3	↘
Welthandel	-0,9	↘

Quelle: OECD Interim Economic Outlook, März 2020

Sollte sich der Coronavirus jedoch großflächig über ganz Asien und die nördliche Hemisphäre ausbreiten, könnte sich das Wachstum des globalen Bruttoinlandsprodukts um bis zu 1,75 Basispunkte reduzieren und der Welthandel sogar um 3,75 % schrumpfen.

Ausblick auf das Branchenumfeld

Nachdem der weltweite Containerumschlag im Jahr 2019 nur schwach zulegen konnte, erwartet das Marktforschungsinstitut Drewry für 2020 eine höhere Dynamik und geht von einer Zuwachsrate von 3,3 % aus. Allerdings berücksichtigt die Prognose weder die jüngsten Entwicklungen im Handelsstreit zwischen den USA und China noch die wirtschaftlichen Auswirkungen des in China grassierenden Coronavirus auf den Welthandel.

Wachstumsimpulse für das laufende Geschäftsjahr werden vor allem von den Fahrtgebieten Asien (+ 3,4 %), insbesondere Südasiens (+ 5,0 %), sowie Afrika (+ 4,2 %) und Lateinamerika (+ 3,4 %) ausgehen. Für China, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, erwartet Drewry 2020 einen kräftigeren Anstieg des Containerumschlags als noch im vergleichsweise schwachen Vorjahr, jedoch weiterhin klar unterhalb von 5 %. Die Aussichten für die europäischen Fahrtgebiete haben sich hingegen insgesamt spürbar eingetrübt. Nach Schätzungen der Experten soll das Fahrtgebiet Europa 2020 nur noch mit einer Rate von 2,8 % wachsen. Das nachlassende Umschlagwachstum schlägt sich in fast allen Teilgebieten nieder, nur für die Häfen im östlichen Mittelmeer sowie im Schwarzen Meer prognostiziert Drewry einen Aufschwung gegenüber 2019. Für alle anderen europäischen Fahrtgebiete liegen die Schätzungen unter den Vorjahreswerten. Die Auswirkungen des Coronavirus sind in den Wachstumserwartungen bislang nicht berücksichtigt.

Ende Februar gab Drewry eine qualitative Einschätzung zu möglichen Auswirkungen des Coronavirus heraus. Im momentan als wahrscheinlich angenommenen Basisszenario wird davon ausgegangen, dass China das Virus eindämmen und daher im Laufe des zweiten Quartals zu einer normalen

Geschäfts- und Produktionstätigkeit zurückkehren kann. Sollte sich die Verbreitung des Coronavirus von einem Ende der Lieferkette zum anderen verlagern und insbesondere konsumstarke Regionen wie Europa und Nordamerika betroffen sein, erwartet Drewry einen stärkeren Rückgang des weltweiten Bruttoinlandsprodukts, wobei die Schwere davon abhängt, wie weit der Ausbruch reicht und inwieweit die betroffenen Länder ihn eindämmen können. Mit einer Erholung der Weltwirtschaft rechnet Drewry in diesem Szenario erst im Jahr 2021. Gleichzeitig betonen die Experten jedoch, dass derzeit zu viel Unsicherheit herrscht, um die tatsächlichen Effekte verlässlich abschätzen zu können.

Erwarteter Containerumschlag nach Fahrtgebieten

Wachstumserwartung ¹ in %	2020	Trend vs. 2019
Welt	3,3	↗
Asien	3,4	↗
China	3,4	↗
Europa insgesamt	2,8	↘
Nordwesteuropa	3,0	↘
Skandinavien und baltischer Raum	2,8	↘
Westliches Mittelmeer	1,9	↘
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	3,2	↗

¹ vor Auswirkungen durch das Coronavirus
Quelle: Drewry Maritime Research, Dezember 2019

Angesichts des vorhandenen bestehenden strukturellen Angebotsüberhangs an Containerterminalkapazitäten in der Nordrange und der Ostsee besteht auch 2020 ein intensiver Wettbewerb zwischen den Häfen. Durch die leicht nachlassende Nachfrage, die Drewry für die nordeuropäischen Häfen prognostiziert, ist 2020 keine Entspannung zu erwarten. Gleichzeitig ist durch die Übernahmen und Fusionen sowie durch die Bildung neuer Allianzen die Verhandlungsmacht der Reeder gegenüber den Hafenbetreibern spürbar gestiegen.

Die Lage auf dem Containerschiffmarkt ist weiterhin angespannt. Der Zuwachs an Gesamtkapazität der Containerschiff flotte soll sich 2020 durch nachlassende Bestellaktivität der Reeder und verzögerte Auslieferungen nach Einschätzung des Marktforschungsinstituts AXS Alphaliner weiter abschwächen. Insgesamt soll die Gesamtkapazität der Containerschiff flotte im Prognosezeitraum mit 3,1 % langsamer wachsen als die weltweite Nachfrage. Für 2020 wird die Auslieferung von etwa 200 Schiffen mit einer Stellplatzkapazität von rund 1,1 Mio. TEU erwartet. Davon werden 20 Schiffe der +18.000-TEU-Klasse angehören. Die Marktbedingungen für die Reeder werden 2020 als Folge der Einführung der IMO2020-Verordnung durch die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) als Maßnahme zur Verringerung des Einsatzes von niedrigrschwefeligem Treibstoff herausfordernd. Gleichwohl geht Drewry davon aus, dass die Reeder ihre Mehrbelastung durch die erhöhten Bunker-

kosten an die Kunden weitergeben können, und erwartet für den Prognosezeitraum ein Wachstum der durchschnittlichen Frachtraten von 6,6 %. Allerdings ist die Frachtratenentwicklung stark von der hohen Volatilität der Rohölpreise und den dadurch schwer prognostizierbaren Bunkerkosten abhängig.

Im Hinblick auf das ungebrochene Schiffsgrößenwachstum und das damit verbundene erhöhte Mengenaufkommen pro Schiffsanlauf wird der Druck auf die Terminals und die Hinterlandtransportsysteme weiter zunehmen.

Erwarteter Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

Wachstumserwartung in Deutschland in %	2020	Trend vs. 2019
Transportaufkommen	1,7	↗
Straßenverkehr	1,9	↗
Eisenbahnverkehr	1,3	↗
Kombinierter Verkehr	4,6	↗
Transportleistung	2,5	↗
Straßenverkehr	2,7	↗
Eisenbahnverkehr	2,5	↗
Kombinierter Verkehr	4,6	↗

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, September 2019

Die zuletzt im September 2019 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegebene Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr in Deutschland sieht für das Jahr 2020 eine beschleunigte Entwicklung im gesamten deutschen Güterverkehrsmarkt. Die Experten rechnen für den gesamtmodalen Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr mit einer kräftigen Steigerung sowohl des Transportaufkommens als auch der Transportleistung (als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung). Vom beschleunigten Wachstum dürften alle Verkehrsträger profitieren. Für den Straßengüterverkehr wird für 2020 im Transportaufkommen ein Zuwachs von 1,9 % und in der Transportleistung von 2,7 % prognostiziert. Der Eisenbahngüterverkehr soll nach schwachen Jahren auf seinen längerfristigen Wachstumspfad zurückfinden. Nach einem Rückgang um 1,1 % im Vorjahr wird im Prognosezeitraum ein um 1,3 % höheres Güteraufkommen auf der Schiene geschätzt. Gleichzeitig wird auch in der Transportleistung wieder ein Wachstum von 2,5 % im Jahr 2020 erwartet. Noch dynamischer soll sich der Kombinierte Verkehr entwickeln, dessen Aufkommen und Leistung voraussichtlich jeweils um 4,6 % zulegen werden.

Erwartete Konzernentwicklung Vergleich zur Vorjahresprognose

Die im Geschäftsbericht 2018 veröffentlichte Prognose wurde für die Mengengrößen Containerumschlag und Containertransport sowie für den Umsatz übertroffen. Der Wert für das

Betriebsergebnis EBIT hat sich wie prognostiziert entwickelt. Auch aufgrund von Nachholeffekten lag das Investitionsniveau oberhalb des prognostizierten Wertes. **Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage**

Erwartete Ertragslage

Die inzwischen weltweit eingetretene Coronavirus-Pandemie hat in den betroffenen Ländern zu Maßnahmen zur Eindämmung der Virusverbreitung in einem bisher nicht bekannten Ausmaß geführt.

Die Maßnahmen zielen in den betroffenen Ländern auf die Reduzierung der sozialen Kontakte zwischen den Menschen ab. Sowohl auf nationaler Ebene als auch im internationalen Verkehr führt dies zu einer Kontraktion bei der wirtschaftlichen Tätigkeit, deren Tiefe und zeitliche Erstreckung nicht verlässlich abgeschätzt werden kann.

Die Kontraktion erfasst durchgängig alle Wirtschaftsbereiche und somit auch den für die HHLA wichtigen internationalen Handel.

Eine Prognose ist unter diesen Rahmenbedingungen nicht verlässlich möglich, es ist aber davon auszugehen, dass Umsatz und Betriebsergebnis (EBIT) im **Teilkonzern Hafenlogistik** stark unter Vorjahr liegen werden. Primäre Ursache hierfür sind mögliche mindestens temporär auch starke Rückgänge von Containerumschlag und -transport.

Auch beim Betriebsergebnis (EBIT) des **Teilkonzerns Immobilien** wird ein deutlich unter Vorjahr liegendes Ergebnis für möglich gehalten. Auf **Konzernebene** ist basierend auf den zuvor genannten Effekten mit einem starken Rückgang des Betriebsergebnisses (EBIT) zu rechnen.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage

Aufgrund der zuvor beschriebenen Unsicherheiten fokussiert sich die HHLA in der finanziellen Steuerung auf die Sicherung der Liquidität. Die HHLA wird hierfür laufend die Investitionsansätze und die Kostenentwicklung überprüfen und anpassen.

Aufgrund der zum 31. Dezember 2019 vorhandenen Liquidität und der zuvor genannten Maßnahmen einerseits und auf der Grundlage möglicher Abschätzungen für das Gesamtjahr 2020 andererseits, geht die HHLA davon aus, dass die Liquidität trotz Coronavirus-Pandemie induzierter Belastungen ausreichen wird, um den fälligen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

Ein weiterer Fokus der Steuerung liegt auf dem Gesundheitsschutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Aufrechterhaltung des Betriebes der systemrelevanten kritischen Infrastrukturen in den Segmenten Container und Intermodal.

Risiko- und Chancenbericht

Risiko- und Chancenmanagement

Jedes unternehmerische Handeln ist untrennbar mit Risiken und Chancen verbunden. Die HHLA sieht ein wirksames Management von Risiken und Chancen als einen bedeutenden Erfolgsfaktor zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts an.

Die Steuerung von Risiken und Chancen ist im HHLA-Konzern integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Wesentliche Eckpfeiler des Risiko- und Chancenmanagements sind der Planungs- und Controlling-Prozess, die Organe der Konzerngesellschaften und das Berichtswesen. Um eine erfolgreiche Geschäftsentwicklung sicherzustellen, überprüft der Vorstand der HHLA regelmäßig Strategie, Ziele und Steuerungsmaßnahmen unter Berücksichtigung des Risiko- und Chancenprofils.

Das Risiko- und Chancenmanagement der HHLA fördert den bewussten Umgang mit unternehmerischen Risiken und Chancen. Es zielt darauf ab, Risiken rechtzeitig zu erkennen sowie Maßnahmen zur Risikobewältigung oder -vermeidung zu ergreifen und Chancen zu nutzen, eine Bestandsgefährdung des HHLA-Konzerns jedoch zu vermeiden. Die Förderung unternehmerischen Denkens und eigenverantwortlichen Handelns ist dabei ein bedeutender Baustein.

Risiko- und Chancenmanagementsystem

Wesentliche Elemente des Risikomanagementsystems sind: Identifizierung, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Berichterstattung der Risiken, klare Verantwortlichkeiten der Prozessbeteiligten (Geschäftsführung von Konzerngesellschaften, interne Revision, Konzerncontrolling), Einbeziehung sämtlicher Mehrheitsgesellschaften sowie at equity konsolidierten Gesellschaften in den Risikokonsolidierungskreis. Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung und behandelt und bewertet die Berichte zum Risikomanagement quartalsweise.

Risiken werden im Rahmen des jährlich durchzuführenden Planungsprozesses inventarisiert. Identifizierte Risiken werden eindeutig beschrieben und entsprechend den definierten Risikofeldern klassifiziert.

Kategorisierung der Eintrittswahrscheinlichkeit

< 25 %	≥ 25 %	≥ 50 %	≥ 75 %
unwahrscheinlich	möglich	wahrscheinlich	sehr wahrscheinlich

Kategorisierung der Schadenshöhe

Konzerneigenkapital				
< 1 %	< 5 %	< 10 %	< 25 %	≥ 25 %
unbedeutend	mittel	bedeutend	schwerwiegend	bestandsgefährdend

Ein Risiko wird durch die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos und die mögliche Schadenshöhe bewertet. Die Schadenshöhe spiegelt die bei Risikoeintritt zu erwartende Minderung des operativen Ergebnisses oder des Cashflows vor Steuern wider.

Die Risikobewertung erfolgt unter Einbeziehung von gegebenen bzw. realistisch anzunehmenden Umständen. Dabei können neben Schätzungen und wirtschaftlichen oder mathematisch-statistischen Ableitungen auch aus der Planung abgeleitete Sensitivitäten herangezogen werden. Um konzernweit eine konsistente Darstellung und Bewertung identifizierter Risiken sicherzustellen, erfolgt eine fortlaufende Abstimmung zwischen den Konzerngesellschaften, Bereichen bzw. Stabsabteilungen und dem zentralen, in der Holding angesiedelten Risikomanagement.

Aufbauend auf der Risikoidentifizierung und der Risikobewertung werden Steuerungsmaßnahmen definiert, die die Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder Schadenshöhe zielgerichtet reduzieren sollen. Hierdurch erfolgt eine Unterscheidung zwischen Brutto- (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen) und Netto- (unter Berücksichtigung von Maßnahmen) Risiko.

Die Risiken werden laufend beobachtet und wesentliche Veränderungen quartalsweise berichtet und dokumentiert. Darüber hinaus wird bei Auftreten, Wegfall oder Änderung wesentlicher Risiken ad hoc berichtet. Die Risikoberichterstattung erfolgt nach konzernweit einheitlichen Berichtsformaten, um ein konsistentes Gesamtbild der Risiken entwickeln zu können.

Mit dem Risikomanagement korrespondiert das **Chancenmanagement**. Die Identifikation von Chancen und die Planung von Maßnahmen erfolgen systematisiert im jährlichen Planungsprozess. Auf eine Quantifizierung wird bei der Identifikation der Chancen verzichtet. Grundlage des Chancenmanagements sind die Beobachtung und Analyse der individuellen Märkte sowie die frühzeitige Erkennung und Bewertung von Trends, aus denen sich die Identifikation der Chancen ableitet. Dabei werden sowohl gesamtwirtschaftliche, branchenspezifische als auch regionale oder lokale Entwicklungen einbezogen. Zu den Aufgaben der Konzerngesellschaften gehört es, strategische Chancen in ihren Kernmärkten wahrzunehmen. Durch den Vorstand der HHLA wird hierfür der strategische Rahmen gesetzt. Der Vorstand der HHLA nutzt für die Planung, Steuerung und Kontrolle von segmentspezifischen oder übergreifenden strategischen Projekten im Wesentlichen eigene, in der Holding angesiedelte Ressourcen.

Die wesentlichen Elemente des Risiko- und Chancenmanagementsystems und der Risiko- und Chancenberichterstattung sind in einer Konzernrichtlinie beschrieben. Die Systematik ist im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem (IKS)

Aufbau des Systems

Das interne Kontrollsystem der HHLA soll sicherstellen, dass die unternehmensweiten (Rechnungslegungs-)Prozesse einheitlich, transparent und zuverlässig sowie im Einklang mit den gesetzlichen Normen und den unternehmensinternen Handlungsanweisungen erfolgen. Es umfasst Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Risikoreduzierung sowie zur Sicherung der Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit der Prozessabläufe.

Auf Basis von dokumentierten Prozessen, Risiken und Kontrollen wird das interne Kontrollsystem regelmäßig überwacht sowie bewertet und schafft so Transparenz hinsichtlich Aufbau und Funktionsfähigkeit für die interne und externe Berichterstattung.

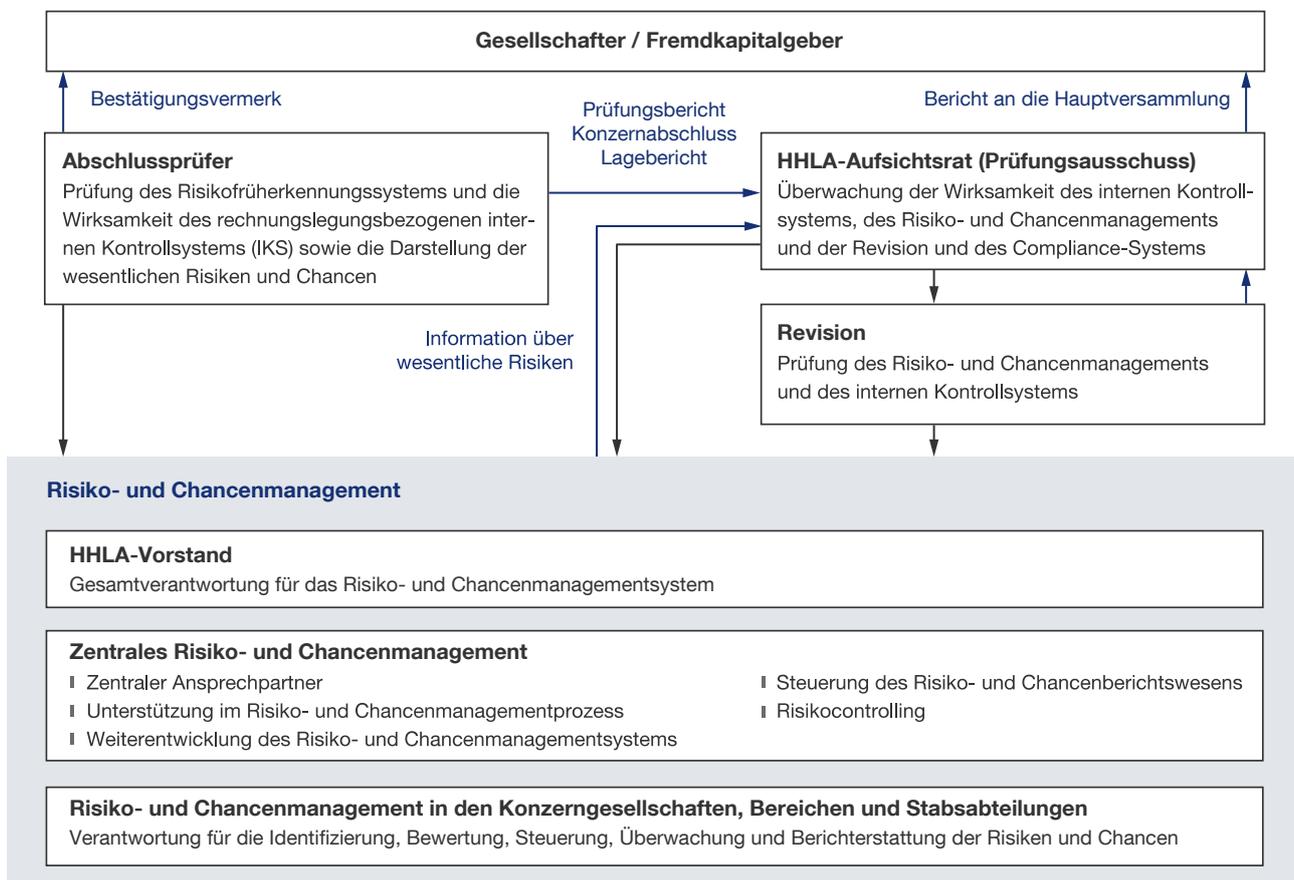
Das interne Kontrollsystem und Risiko- und Chancenmanagement der Rechnungslegung basiert auf den Kriterien, die in dem vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen Arbeitspapier „Internal Control – Integrated Framework“ festgelegt sind. Prozessabläufe der Rechnungslegung werden dahingehend

beurteilt, ob Risiken der Sicherstellung von Existenz, Vollständigkeit, Genauigkeit, Bewertung, Eigentum und Ausweis von Geschäftsvorfällen entgegenstehen. Darüber hinaus erfolgt eine Risikobeurteilung hinsichtlich der Möglichkeit von dolosen Handlungen. Spezifische Risiken der Rechnungslegung können aus dem Abschluss ungewöhnlicher oder komplexer Geschäfte entstehen. Zudem ist die Verarbeitung von nicht routinemäßigen Geschäftsvorfällen einem latenten Fehlerrisiko unterworfen. Bei Ansatz und Bewertung von Bilanzpositionen werden den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern notwendigerweise Ermessensspielräume zugestanden, woraus weitere Risiken entstehen können.

Interne Kontrollen sollen sicherstellen, dass Risiken der Rechnungslegung reduziert und Geschäftsvorfälle bilanziell richtig erfasst, aufbereitet und gewürdigt, dokumentiert sowie zeitnah und korrekt buchhalterisch in die Finanzberichterstattung übernommen werden. Bei allen rechnungslegungsrelevanten Prozessen sind Kontrollen installiert.

Die Überwachung des internen Kontrollsystems und Risiko- und Chancenmanagements der Rechnungslegung obliegt der Revision. Darüber hinaus nimmt der Abschlussprüfer im

Risiko- und Chancenmanagement und internes Kontrollsystem der Rechnungslegung



Rahmen der Prüfung der Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems Prüfungshandlungen überwiegend auf Basis von Stichproben vor.

Dem internen Kontrollsystem und Risiko- und Chancenmanagement der Rechnungslegung sind Grenzen gesetzt, unabhängig davon, wie sorgfältig es ausgestaltet ist. Als Konsequenz kann mit absoluter Sicherheit weder gewährleistet werden, dass die Ziele der Rechnungslegung erreicht, noch, dass Falschaussagen vermieden oder aufgedeckt werden.

Wesentliche Regelungen und Kontrollaktivitäten

Die Aufgaben und Funktionen der Rechnungslegung sind im Konzern eindeutig abgegrenzt. So existieren klare Funktionstrennungen zwischen Debitoren- und Kreditorenbuchhaltung, Einzelabschluss- und Konzernabschlusserstellung sowie zwischen diesen Abteilungen und der jeweiligen Segmentbuchhaltung. Die Trennung von Ausführungs-, Abrechnungs- und Genehmigungsfunktionen und deren Wahrnehmung durch verschiedene Personen reduziert die Möglichkeit von dolosen Handlungen. Konzernweit wurden mehrstufige Genehmigungs- und Freibewertgrenzen für Bestellwesen, Zahlungsverkehr sowie Buchhaltung festgelegt. Diese beinhalten insbesondere auch ein Vier-Augen-Prinzip. Das konzernweit geltende Bilanzierungshandbuch regelt die einheitliche Anwendung und Dokumentation der Bilanzierungsregeln. Darüber hinaus existieren weitere rechnungslegungsrelevante Richtlinien, die wie das Bilanzierungshandbuch regelmäßig überprüft und ggf. aktualisiert werden.

Die Erfassung buchhalterischer Vorgänge erfolgt im Wesentlichen durch Buchungssysteme des Herstellers SAP. Zur Aufstellung des Konzernabschlusses der HHLA werden durch die Konzerngesellschaften die jeweiligen Einzelabschlüsse durch weitere Informationen zu standardisierten Berichtspaketen ergänzt, die dann für sämtliche Konzerngesellschaften in das Konsolidierungsmodul SAP ECCS eingestellt werden.

Die IT-Systeme sind gegen unberechtigten Zugriff geschützt. Zugriffsberechtigungen werden funktionsbezogen vergeben. Lediglich die für die Abbildung der Geschäftsvorfälle verantwortlichen Bereiche sind mit einem sogenannten Schreibzugriff ausgestattet. Bereiche, die Informationen weiterverarbeiten, verwenden einen Lesezugriff. Die Grundsätze der funktionsbezogenen Berechtigungen sind in einer SAP-Berechtigungsrichtlinie festgehalten. Diese ist Bestandteil einer umfassenden IT-Sicherheitsrichtlinie, welche den generellen Zugang zu den IT-Systemen regelt.

Externe Dienstleister werden für Pensionsgutachten, steuerrechtliche Sachverhalte sowie anlassbezogen für Gutachten und Projekte eingesetzt.

Im Rahmen des Konzernabschlusses sind die konkreten formalen Anforderungen an den Konsolidierungsprozess klar geregelt. Neben der Festlegung des Konsolidierungskreises ist auch die verbindliche Verwendung eines standardisierten und vollständigen Berichtspakets durch die Konzerngesellschaften im Detail festgelegt. Darüber hinaus erfolgen konkrete Vorgaben zur Abbildung und Abwicklung des Konzernverrechnungsverkehrs und der darauf aufbauenden Saldenabstimmungen oder zur Ermittlung des beizulegenden Werts von Beteiligungen. Im Rahmen der Konsolidierung erfolgt durch das Konzernrechnungswesen eine Analyse und ggf. Korrektur der durch die Konzerngesellschaften übermittelten Einzelabschlüsse. Auf Grundlage bereits systemtechnisch in SAP ECCS festgelegter Kontrollmechanismen bzw. durch systemtechnische Plausibilitätskontrollen werden fehlerhafte Daten identifiziert und ggf. korrigiert.

Unabhängige Überwachung

Die Revision prüft die Risikomanagementprozesse und die Wirksamkeit und Angemessenheit der prozessintegrierten Kontrollen im Rahmen ihrer Prüfungen. Der Aufsichtsrat der HHLA befasst sich mit der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems. Der Abschlussprüfer nimmt im Auftrag des Aufsichtsrates im Rahmen der Konzernabschlussprüfung eine Beurteilung des Risikofrüherkennungs- und -überwachungssystems vor.

Gesamtdarstellung der Risiken und Chancen

Die nachfolgende Risikoberichterstattung stellt den Kenntnisstand vor der weltweiten Verbreitung des Coronavirus dar. Zu den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die erwartete Ertragslage verweisen wir auf den **Prognosebericht.**

Die Risiko- und Chancenlage des HHLA-Konzerns bildet mögliche positive oder negative Abweichungen von der dargestellten Prognose ab.

Die Risikolage des HHLA-Konzerns ist v. a. durch Marktrisiken geprägt. Wesentliche Einflussfaktoren für die Risiko- und Chancensituation sind die weltwirtschaftliche Entwicklung, weiterhin bestehende geopolitische Spannungen, die Entwicklung des Markt- und Wettbewerbsumfelds sowie Unsicherheiten bezüglich der Umsetzung von Infrastrukturprojekten. Die Entwicklung dieser Faktoren wird genau beobachtet und beeinflussbare Kosten sowie die Investitionen werden – soweit skalierbar – flexibel an die absehbare Entwicklung angepasst. Zudem werden IT-Sicherheitsrisiken zunehmend relevant und führen zu einer Intensivierung der entsprechenden Schutzmaßnahmen.

In der nachfolgenden Übersicht sind die wesentlichen Einzelrisiken des HHLA-Konzerns entsprechend den Risikofeldern zusammengefasst und nach ihrer Bedeutung absteigend geordnet.

Ranking der wesentlichen Risiken des HHLA-Konzerns

	Schadens- höhe	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Trend vs. Vorjahr
Marktrisiken	schwerwiegend	unwahrscheinlich	↗
Finanzrisiken	mittel	unwahrscheinlich	→
Sonstige Risiken	mittel	unwahrscheinlich	→
IT-Risiken	mittel	unwahrscheinlich	↗
Strategische Risiken	mittel	unwahrscheinlich	→
Rechtliche Risiken	unbedeutend	unwahrscheinlich	→

Da die konjunkturellen Aussichten und die Bewertung der kunden- und wettbewerbsseitigen Marktrisiken einer Prognoseunsicherheit unterliegen, stellen die beschriebenen Risiken und Chancen eine Momentaufnahme dar. Über Veränderungen der Risiko- und Chancenlage des HHLA-Konzerns wird fortlaufend im Rahmen des Halbjahresfinanzberichts und – sofern bedeutsam – im Rahmen der Quartalsmitteilungen im ersten und dritten Quartal informiert.

Aus heutiger Sicht zeichnen sich keine den Fortbestand der HHLA gefährdenden Risiken ab. Der Vorstand der HHLA ist davon überzeugt, die sich bietenden Chancen auch in der Zukunft nutzen zu können, ohne dabei unverträglich hohe Risiken einzugehen. Die nachfolgenden Ausführungen beschreiben die wesentlichen auf Konzernebene identifizierten Risiken und Chancen unter Berücksichtigung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind keine weiteren wesentlichen Risiken erkennbar oder sie sind durch Versicherungen weitgehend abgedeckt.

Risiken und Chancen

1. Marktumfeld

Entwicklung von Containerumschlag, Transportvolumen und Logistikdienstleistungen

Eine wesentliche Voraussetzung für die zukünftige Entwicklung von Containerumschlag, Transportvolumen und Logistikdienstleistungen ist die Wachstumsdynamik der Volkswirtschaften, für deren Warenströme die HHLA Dienstleistungen erbringt.

Forschungsinstitute erwarten weiterhin ein moderates Wachstum der Weltwirtschaft in den kommenden Jahren, wobei die Prognosen für 2020 im Laufe des Geschäftsjahres 2019 wiederholt nach unten korrigiert wurden und unter den Werten der Vorjahre liegen. Ursächlich hierfür sind die derzeitigen protektionistischen Tendenzen und geopolitischen Spannungen. So bestehen in Europa weiterhin Unsicherheiten hinsichtlich der Auswirkungen eines ungeordneten Brexits und der Entwicklung der italienischen Schuldenkrise. Die direkten Auswirkungen eines möglichen Brexits sind für die HHLA unwesentlich, da der Anteil der an unseren Hamburger Terminals umgeschlagenen Container mit Herkunft oder Ziel Großbritannien sehr gering sind. Zudem ist die zukünftige Entwicklung der Welthandelsströme als Folge protektionistischer Tenden-

zen, die sich in Handelskonflikten zeigen, weiterhin mit Unsicherheiten behaftet, auch wenn sich der Konflikt zwischen den USA und China zum Ende des Geschäftsjahres 2019 entspannt hat. Darüber hinaus wird das weltweite Wirtschaftsklima durch globale geopolitische Risiken, das Auslaufen des INF-Vertrags zur Rüstungskontrolle im August 2019 und die Krisensituation in Nahost belastet. Hinzu kommen weitere bzw. verlängerte Sanktionen gegenüber Russland sowie Währungskrisen und die Volatilität des Ölpreises. **Wirtschaftliches Umfeld**

Für China, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, wird für 2020 ein geringfügig reduziertes Wirtschaftswachstum erwartet. Wichtiger ist jedoch, dass dieses Wachstum vor allem von der Inlandsnachfrage getragen wird und damit nur zu einem geringen Teil den internationalen Handel stützt. Risiken, die infolge des Coronavirus zu erwarten sind, lassen sich zurzeit noch nicht verlässlich abschätzen.

Chancen einer höheren Mengendynamik ergeben sich aus den Wachstumspotenzialen mittel- und osteuropäischer Volkswirtschaften wie z. B. Polen, Tschechien, Slowakei und Ungarn, die einen nicht zu vernachlässigenden Teil ihres interkontinentalen Warenaustauschs über den Hamburger Hafen abwickeln. Es besteht dabei die Chance, von einer über den Erwartungen liegenden Konjunktorentwicklung sowie einer damit einhergehenden stärkeren Mengendynamik durch die Realisierung von Skaleneffekten in der Abfertigung und ein höheres Mengenaufkommen in den nachlaufenden Transportsystemen ergebniswirksam profitieren zu können. Eine schrittweise Aufhebung der Wirtschaftssanktionen gegenüber der Russischen Föderation könnte ebenfalls positive Auswirkungen auf die Mengentwicklung generieren.

Die Einschätzungen des Marktforschungsinstituts Drewry zu den Entwicklungen im Containerverkehr wurden angesichts der weiter gesenkten Erwartungen für die Weltwirtschaft angepasst. So erwartet Drewry für 2020 zwar einen Anstieg des weltweiten Containerumschlags und des für die HHLA bedeutsamen Nord-europa-Asien-Verkehrs. Dieser verlangsamt sich jedoch im Vergleich zu vorangegangenen Prognosen. Mögliche Auswirkungen des in China aufgetretenen Coronavirus sind in dieser Schätzung noch nicht enthalten. Hierauf basierende Mengen- und Auslastungsrisiken bleiben somit für die HHLA relevant, werden jedoch weiterhin als unwahrscheinlich eingestuft.

Zur Früherkennung werden die Umschlag- und Transportmengen in den für die HHLA relevanten Märkten intensiv beobachtet. Die beeinflussbaren Kosten sowie die Investitionen, z. B. zum weiteren Ausbau der Containerterminals, werden, soweit skalierbar, flexibel an die absehbare Nachfrage angepasst.

Wettbewerbsumfeld

Im Containerumschlag steht die HHLA mit anderen Terminalbetreibern in Nordeuropa in direkter Konkurrenz. Wettbewerbsrelevante Faktoren sind neben der Preisgestaltung vor allem die Zuverlässigkeit und die wasserseitige Produktivität sowie der Umfang und die Qualität der Dienstleistungen rund um den Containerumschlag. Zudem wirken sich die geografische Lage, die Reichweite und Qualität der jeweiligen Hinterlandanbindung sowie die seeseitige Erreichbarkeit der Häfen auf die Wettbewerbsposition der Terminalbetreiber aus. Die Preissensibilität der Reederkunden könnte sich weiter verstärken, wodurch Mengen zu Wettbewerbern abwandern könnten. Die Wettbewerbsintensität im schienengebundenen Containertransport erhöht sich im Zuge der vielfältigen zu beobachtenden Bewegungen am Markt wie z. B. der Ankündigung von Reedern und Logistikunternehmen, eigene Verkehre zu etablieren. Die entsprechenden Mengenverlagerungs- und Erlösrissen bei den intermodalen Tochtergesellschaften der HHLA steigen daher im Vergleich zum Vorjahr.

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA wird durch die Weiterentwicklung von Servicequalität und betrieblichem Leistungsvermögen stetig gesteigert. In der Schiffsabfertigung konzentrieren sich die Aktivitäten vor allem darauf, die Effizienz der Umschlagleistungen zu erhöhen und auf die zunehmenden Spitzenlasten bei der Abfertigung von Großcontainerschiffen auszurichten. Um ihre Position in der Umschlagtechnologie weiter auszubauen, arbeitet die HHLA an Systeminnovationen und Prozessoptimierungen. Darüber hinaus verbinden die Bahngesellschaften der HHLA mit einer wachsenden Zahl hochfrequenter Shuttle-Systeme und Direktverbindungen die europäischen Seehäfen mit dem mittel- und osteuropäischen Hinterland. Investitionen in eigene Hub-Terminals sowie in eigenes rollendes Material und eigene Loks stärken die Leistungsfähigkeit des Hinterlandnetzwerks der HHLA zusätzlich.

Darüber hinaus können ordnungspolitische Maßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs im intermodalen Wettbewerb steigern.

Kundenstruktur

Die Reederkunden der HHLA stehen in der Containerlinienschifffahrt seit Jahren in einem starken Wettbewerb. Als Ursachen hierfür können im Wesentlichen strukturelle Überkapazitäten sowie niedrige Frachtraten angeführt werden. Der Kostendruck und der hieraus folgende Konsolidierungsdruck auf Seiten der Linienreeder bleibt auch zukünftig hoch.

Für die HHLA bestehen durch die seit 2017 andauernde Neuformierung der Konsortial- und Dienststruktur im Asien-Europa-Verkehr weiterhin Risiken und Chancen durch temporäre oder strukturelle Verlagerungen von Diensten zwischen den Häfen der Nordrange. Aufgrund der mit dem Schiffsgrößenwachstum einhergehenden höheren Mengen je Dienst und

Schiffsanlauf steigen zudem die Auswirkungen auf die Auslastungssituation der Seehafenterminals. Wesentliche Änderungen der aktuellen Konsortialstruktur werden derzeit jedoch als unwahrscheinlich angesehen.

Die HHLA arbeitet in der Schiffsabfertigung mit vielen Reedereien auf neutraler Basis zusammen („Multi-User-Prinzip“). Dies versetzt die HHLA grundsätzlich in die Lage, auf Veränderungen in der Containerlinienschifffahrt flexibel einzugehen. Darüber hinaus soll der Mehrwert für den Kunden durch den Ausbau der Großschiffsabfertigung, die Weiterentwicklung von Servicequalität und betrieblichem Leistungsvermögen sowie die Optimierung kundenspezifischer Prozesse weiter gesteigert werden.

Je nach Kundenstruktur kann es auch in kleineren Konzerngesellschaften zur Abhängigkeit von einzelnen Kunden kommen. Dieser Abhängigkeit wird z. B. durch die Optimierung der Servicequalität begegnet. Gleichzeitig wird die Akquisition von Neukunden angestrebt.

Marktkonzentration auf der Beschaffungsseite

Die von der HHLA eingesetzten Umschlaggeräte sind zum Teil Spezialgeräte, wodurch Abhängigkeiten von Lieferanten bei der Wartung oder der Beschaffung von Ersatzteilen entstehen können. Dies kann unter Umständen zu Einschränkungen im Betriebsablauf führen. Zudem können ungeplante Preissteigerungen strategischer IT-Lieferanten nicht ausgeschlossen werden. Eine strategische und partnerschaftliche Einbindung von Lieferanten sowie die Optimierung der Lieferantenbasis dienen dazu, entsprechende Risiken weiter zu reduzieren.

Traktions-/Trassenkosten

Die im Segment Intermodal operierenden HHLA-Gesellschaften haben für die Schienennetznutzung Trassenentgelte an die jeweiligen Staatsbahnen bzw. Netzbetreiber zu entrichten und kaufen darüber hinaus Traktionsleistungen ein.

Grundsätzlich werden der diskriminierungsfreie Zugang und die verkehrsträgerneutralen Trassenentgelte der weitgehend in öffentlichem Besitz befindlichen Schieneninfrastruktur in Deutschland durch die Bundesnetzagentur bzw. das Eisenbahn-Bundesamt sowie auf EU-Ebene durch entsprechende Behörden im Ausland überwacht. Gleichwohl besteht aufgrund der Monopolstellung der staatlichen Netzeigentümer und -betreiber unverändert das Risiko, dass die Profitabilität der Bahngesellschaften durch eine nicht verkehrsträger- und wettbewerbsneutrale Trassenentgeltspolitik beeinträchtigt wird. Die Risiken erhöhter Traktions-/Trassenkosten zählen im Gegensatz zum Vorjahr aufgrund einer Verschiebung der Risikoschwerpunkte des Konzerns derzeit nicht zu den wesentlichen Risiken des HHLA-Konzerns, werden jedoch weiterhin erfasst und beobachtet. **3. Sonstige Risiko- und Chancenfaktoren, 4. IT-Risiken**

Um die Abhängigkeit von Traktionsleistungen der Staatsbahnen zu verringern und die Produktionsqualität zu erhöhen, wird der bedarfsgerechte Ausbau eigener Anlagen und des Bestands an eigenem rollendem Material und eigenen Lokomotiven weiter vorangetrieben. Der durchgängige Transport mit eigenem Betriebsvermögen gewährleistet eine hohe Qualität in der Prozesskette. Ziel der HHLA ist es, ihren Kunden eine Logistikkette von höchster Qualität und Zuverlässigkeit anzubieten. Damit wird der Standort Hamburg weiter gestärkt: Leistungsfähige Seehafenterminals fördern Chancen der Mengenentwicklung im Hinterland, intelligente Transportsysteme mit niedriger Kostenstruktur das Containeraufkommen im Hafen.

2. Finanzrisiken

Wenn sich die Nachfrage nach den Dienstleistungen der HHLA nicht wie erwartet entwickelt, besteht aufgrund der Fixkostenintensität des Geschäftsmodells das Risiko, dass auslastungsbedingte Ergebnisabweichungen kurzfristig nur eingeschränkt kompensiert werden können. Eine hinter den Erwartungen zurückbleibende wirtschaftliche Entwicklung kann so zu einem Wertberichtigungsbedarf bei Vermögenswerten (im Wesentlichen Sachanlagen und Finanzanlagevermögen) führen. Die HHLA prüft regelmäßig die Werthaltigkeit der Vermögensgegenstände und nimmt falls erforderlich Korrekturen vor. Die Risikobewertung erhöht sich u. a. im Zuge der derzeit gestiegenen Wettbewerbsintensität im Hamburger Hafen, ein Risikoeintritt wird als möglich angesehen.

Wechselkursrisiken

Die HHLA erbringt ihre Leistungen schwerpunktmäßig in Europa und fakturiert damit weitgehend in Euro. In den Segmenten Intermodal und Logistik werden grenzüberschreitende Leistungen erbracht, darüber hinaus wird in der Ukraine ein Containerterminal betrieben. Hier wird im Wesentlichen euro- oder dollarbasiert fakturiert. Währungs- oder Transferisiken bestehen daher insbesondere durch Kursschwankungen der zentral- und osteuropäischen Währungen. So kann unter anderem das Risiko einer Abwertung der ukrainischen Währung Hrywnja gegenüber dem Planansatz nicht ausgeschlossen werden. Die Bewertung der Wechselkursrisiken reduziert sich jedoch aus Konzernsicht gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen aufgrund der Aufwertung der ukrainischen Hrywnja in den vergangenen 1,5 Jahren. Die Entwicklung der politischen Lage in der Ukraine, insbesondere im Hinblick auf die Krisenregion in der Ostukraine, bleibt darüber hinaus weiter abzuwarten.

Sämtliche HHLA-Gesellschaften, die mit Fremdwährungen operieren, reduzieren das Risiko von Währungsschwankungen durch regelmäßige Kursüberwachungen und sofern möglich ggf. durch den Transfer freier Liquidität in Lokalwährung auf Hartwährungskonten.

Forderungsausfälle

Die Liquiditäts- und Ergebnislage der Reeder hat sich 2019 im Vergleich zum Vorjahr trotz der Unsicherheiten in den Märkten verbessert. Wesentlich hierfür waren u. a. niedrigere Bunkerkosten und der bessere Umgang mit den eingesetzten Schiffskapazitäten, angepasst an die jeweilige Nachfrage. Jedoch bleibt aufgrund des anhaltenden Ungleichgewichts von Handelsvolumen und Schiffsraum sowie der nicht absehbaren Entwicklung der Bunkerpreise durch die IMO2020-Verordnung und der volatilen Frachtraten das Risiko einer Kundeninsolvenz mit entsprechenden Umschlag- und Forderungsverlusten insbesondere im Containersegment weiter relevant. Die Risikobewertung bleibt gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert, ein Risikoeintritt wird weiterhin als unwahrscheinlich angesehen.

Die HHLA setzt zur Reduzierung von Delkredererisiken Bonitätsprüfungen ein. Um eine genaue Beobachtung der Forderungsbestände sowie des Zahlungsverhaltens zu ermöglichen, findet ein aktives Forderungsmanagement statt.

Pensionsverpflichtungen

Die geldpolitischen Entscheidungen der Europäischen Zentralbank können zu einem weiteren Absinken des für die Barwertermittlung der Pensionsverpflichtung relevanten Referenzzinssatzes führen. Ein Absinken des geplanten Niveaus kann zu einer weiteren Erhöhung des versicherungsmathematischen Verlusts verbunden mit einer sinkenden Eigenkapitelquote führen. Vor dem Hintergrund der erwarteten Zinsentwicklung hat sich die potenzielle Schadenshöhe im Vergleich zur Vorjahresinventur erhöht. Die HHLA überwacht die Entwicklung des Zinsniveaus, um gegebenenfalls die Rückstellungshöhe anzupassen.

Das Gerichtsverfahren über die Anerkennung weiterer Anwartschaften, die über die bisherigen Regelungen hinausgehen, wurde zugunsten der HHLA abgeschlossen.

Weitere Informationen zu nachgelagerten Ausfallrisiken, Liquiditätsrisiken, Zins- und Währungsrisiken einschließlich der risikobegrenzenden Maßnahmen und des Managements dieser Risiken finden sich im Konzernanhang im Rahmen der Berichterstattung zu Finanzinstrumenten. [Konzernanhang, Tz. 47 Management von Finanzrisiken](#)

3. Sonstige Risiko- und Chancenfaktoren

Hochwasser

Aufgrund der baulichen Gegebenheiten und des notwendigerweise wassernahen Betriebs der Hamburger Hafenanlagen und Gebäude der HHLA besteht grundsätzlich ein Sturmflutrisiko. Die Maßnahmen zum Hochwasserschutz der HHLA und der Freien und Hansestadt Hamburg haben in den vergangenen Jahren jedoch zu einer deutlichen Verringerung dieses Risikos geführt.

Für den Fall des Risikoeintritts gibt es umfangreiche Notfallprogramme der Behörden, der Hafenunternehmen und in der Speicherstadt, um mögliche Schäden gering zu halten. Zudem sind die Sachschadenrisiken über Versicherungen in angemessenem Umfang abgedeckt.

Risiken der Immobilienentwicklung

Die denkmalgeschützten Gebäude der Speicherstadt wurden und werden von der HHLA grundinstandgesetzt und saniert. Die Projektentwicklung im Bestand ist durch eine hohe Komplexität für Planer und Ausführende gekennzeichnet.

Aufgrund der Komplexität können Mängel in der Planung und Ausführung durch Vertragspartner trotz umfassender Qualitätssicherungsmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden. Die HHLA setzt sich für eine zügige, umfassende und nachhaltige Mängelbeseitigung ein, wenn erforderlich, begleitet von Rechtsmaßnahmen. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass anteilig Kosten bei der HHLA verbleiben. Die Risiken sind im Vergleich zum Vorjahr gestiegen und somit erstmalig Bestandteil der wesentlichen Risiken des Konzerns.

Beteiligungsoptionen

Über ein rein organisches Wachstum hinaus prüft und bewertet die HHLA systematisch Akquisitionsoptionen. Im Fokus potenzieller Beteiligungen stehen dabei Hafenprojekte in perspektivisch attraktiven Wachstumsmärkten. Maßgebliche Entscheidungskriterien sind neben strategischen Aspekten und Synergien mit vorhandenen HHLA-Aktivitäten vor allem die Wachstumsperspektiven, die zu erwartende Rendite auf das eingesetzte Kapital sowie die Bewertung des unternehmerischen Chancen- und Risikoprofils.

Die HHLA ist finanziell solide aufgestellt. Damit sind die finanziellen Voraussetzungen für weitere Akquisitionen gegeben.

Digitalisierung

Basierend auf dem Anspruch der HHLA, Motor des digitalen Wandels im Hafen zu sein, sollen weiterhin Innovationen im Bereich der Digitalisierung initiiert und wertsteigernd realisiert werden. Die HHLA beteiligt sich daher an Acceleratoren wie dem Next Logistics Accelerator und dem Next Commerce Accelerator und verfügt über direkte Eigenkapitalbeteiligungen an zukunftssträchtigen Start-ups. Hieraus können sich Chancen zusätzlicher Wertschöpfung eröffnen.

Technologische Innovationen

Die HHLA verfolgt u. a. das Ziel, mit innovativen und nachhaltigen Lösungen die Verkehrsinfrastruktur im und um den Hamburger Hafen zu entlasten und die Kapazitäten ihrer Terminalanlagen noch effizienter zu nutzen. So werden u. a. Projekte wie der Test einer Übergabestation für einen Hyperloop-Tunnel oder der Einsatz von Drohnen vorangetrieben. **Forschung und**

Entwicklung Durch die Initiierung weiterer Projekte können sich zukünftig zusätzliche Chancen zur Effizienzsteigerung und entsprechenden Wertschöpfung ergeben.

4. IT-Risiken

Bei einem Cyberangriff, z. B. in Form einer Zerstörung oder Geiselnahme von Daten, können zeitweise Einschränkungen oder Ausfälle von IT-Anwendungen und höhere Kosten nicht ausgeschlossen werden. Umfangreiche Maßnahmen wie z. B. Prävention u. a. durch spezifische Filtermechanismen, das Vorhalten von Back-up-Systemen, v. a. für den Austausch von Daten und Informationen, und eine enge Kommunikation mit den Geschäftspartnern dienen jedoch der Abwehr von Angriffen bzw. der deutlichen Reduzierung etwaiger Schadensauswirkungen.

5. Strategisches Umfeld

Infrastruktur

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA ist maßgeblich von den infrastrukturellen Rahmenbedingungen des Hafen- und Logistikstandorts Hamburg abhängig. Die seewärtigen, die landseitigen und regionalen Verkehrsnetze Hamburgs müssen den Anforderungen der Warenströme und ihrer Verkehrsträger gewachsen sein. Als infrastrukturnahes Unternehmen ist die HHLA ebenso wie ihre Gesellschaften darauf angewiesen, dass die häufig zu ihren eigenen Investitionen komplementären öffentlichen Investitionen und Leistungen rechtzeitig und im geplanten Umfang erfolgen. Defizite bei infrastrukturellen Rahmenbedingungen könnten dazu führen, dass Spitzenlasten bei der Schiffsabfertigung, die sich aus dem anhaltenden Trend einer steigenden Anzahl immer größerer Containerschiffe ergeben, nicht von allen Verkehrsträgern im gleichen Maße verlässlich bewältigt werden können. Dies könnte wiederum dazu führen, dass sich Umschlag- und Transportmengen an den Standorten der HHLA vorbeientwickeln.

Die Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe soll Schiffen mit einem Tiefgang bis zu 14,50 m ermöglichen, den Hamburger Hafen tideabhängig zu bedienen. Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 13,50 m sollen tideunabhängig auf der Unter- und Außenelbe fahren können. Die Anpassung trägt damit wesentlich zum Erhalt sowie zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens bei. Die Umsetzung der Baumaßnahmen hat begonnen, die Arbeiten sollen Anfang 2021 abgeschlossen sein. Das Baurecht liegt seit August 2018 mit Vorlage des 3. Planergänzungsbeschlusses vor. Die von den Umweltverbänden im September 2018 eingereichte Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss wird im Mai 2020 erneut verhandelt, eine aufschiebende Wirkung auf das Bauprojekt wird derzeit nicht erwartet. Die Reedereien könnten jedoch auch während der Bauphase weiterhin ihre Großschiffliniendienste anders disponieren und Verkehre sich

ggf. auch auf Dauer am Hamburger Hafen vorbeientwickeln. Entsprechende Ergebnisbelastungen wären die Folge, werden jedoch weiterhin als unwahrscheinlich angesehen.

Neben der zügigen Umsetzung der Fahrinnenanpassung sind zum Erhalt und Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens sowie zur Optimierung der Abläufe für den hinterlandseitigen Zu- und Ablauf der Warenströme die Modernisierung und der Ausbau der regionalen Straßen- und Schieneninfrastruktur erforderlich. So können z. B. Defizite und verzögerte Ausbaumaßnahmen im Schienennetz zur Schwächung des Hamburger Wettbewerbsvorteils als Eisenbahnhafen führen. Im Intermodalsegment können zudem Mehrkosten oder Verspätungen durch Engpässe im Bahnnetz u. a. aufgrund mangelhafter Bahninfrastruktur oder von Behinderungen durch Baumaßnahmen auftreten. Die Flexibilität durch eigenes rollendes Material trägt u. a. dazu bei, dass wesentliche Ergebnisauswirkungen unwahrscheinlich sind. Für die HHLA besonders wichtige Projekte sind zudem der künftige Ersatz der Köhlbrandbrücke, deren Nutzbarkeit voraussichtlich 2030 enden wird, der Bau der Hafenpassage (A 26) und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals einschließlich der Schleusen.

Die HHLA arbeitet bei entsprechenden Projekten eng mit den zuständigen öffentlichen Institutionen zusammen. Darüber hinaus vertritt sie ihre Interessen über die Mitarbeit in entsprechenden Gremien, die Mitwirkung in Verbänden sowie durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit.

6. Rechtliche Risiken

Compliance-Vorfälle

Das Fundament integren Handelns bilden gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Zusammenarbeit im Konzern ist von sozialer Verantwortung gegenüber den Beschäftigten geprägt. Grundlage für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist eine enge, verantwortungsvolle und aktive Einbindung der Arbeitnehmervertretungen innerhalb des Konzerns. Dolose Handlungen sowie generell Rechts- und Wettbewerbsverstöße durch Beschäftigte im Rahmen ihrer Tätigkeit können dennoch nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Zur Risikoreduzierung verfügt die HHLA u. a. neben Richt- und Leitlinien, dem Vier-Augen-Prinzip, prozessimmanenten Kontrollen und der Durchführung von Stichproben im Rahmen des Compliance-Management-Systems über einen Verhaltenskodex, der sich an sämtliche Führungskräfte und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Konzerns richtet. Zu den Regelungen des Verhaltenskodex sowie zu weiteren Spezialthemen wie der Vermeidung von Korruption und dem Verhalten im Wettbewerb werden dem aktuellen Risikoprofil entsprechend regelmäßige Schulungen durchgeführt. Hinzu kommen weitere begleitende Kommunikationsmaßnahmen u. a. im Intranet der HHLA und in der HHLA-Team-App. Zudem bestehen für Mitarbeiter und Dritte Möglichkeiten, Hinweise zu Verstößen zu geben

(Whistleblower-Hotline). Auf Compliance-Verstöße wird gegebenenfalls mit konkreten Prozessanpassungen zur künftigen Prävention reagiert. So werden zum Beispiel in Fällen von Diebstahl entsprechende Sicherungsmaßnahmen geprüft und gegebenenfalls auch eingeführt, um das Abhandenkommen der betreffenden Gegenstände möglichst zu vermeiden. Darüber hinaus trägt das systembasierte Business-Partner-Screening-Tool, mit dem künftig auch konzernweit die einheitliche risikoorientierte Überprüfung von Geschäftspartnern der HHLA ermöglicht wird, ebenfalls zur frühzeitigen Erkennung von Compliance-Risiken und damit zur Risikominimierung bei.

Neue behördliche Regularien

Gesetzesänderungen, Reformen von Regularien oder die Anpassung von Auflagen können Veränderungen bei HHLA-internen Prozessen oder an Bestandsanlagen erforderlich machen. Ständige Informationsbeschaffung und eine enge Zusammenarbeit mit den entsprechenden Behörden ermöglichen dabei rechtzeitige HHLA-interne Vorbereitungen und vorausschauende Investitionen, welche dazu dienen, die hiermit verbundenen Kosten zu reduzieren.

Umgekehrt können sich auch Chancen aus neuen Regularien entwickeln, die im Wesentlichen die Marktpotenziale von technologischen Innovationen wie z. B. die der HHLA Sky in Bezug auf eine etwaige erweiterte Nutzung des Luftraums erhöhen.

Corporate Governance

Erklärung zur Unternehmensführung

Der folgende Abschnitt beinhaltet die **zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung** von Vorstand und Aufsichtsrat für die HHLA und den Konzern gemäß § 289f HGB bzw. § 315d i.V.m. § 289f HGB.

Umsetzung des DCGK und Entsprechenserklärung

Eine verantwortungsvolle, transparente und auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung ist seit jeher eine wesentliche Grundlage für den geschäftlichen Erfolg der HHLA. Die HHLA unterstützt den Deutschen Corporate Governance Kodex (im Folgenden „Kodex“ oder „DCGK“) und die damit verfolgten Ziele und Zwecke daher ausdrücklich. Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im Geschäftsjahr 2019 sorgfältig mit der Einhaltung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK befasst und am 13. Dezember 2019 ihre jährliche Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Die Unternehmensführung und Unternehmenskultur der HHLA und des Konzerns entspricht danach – bis auf die nachfolgend beschriebenen Ausnahmen – den Empfehlungen sowie größtenteils auch den Anregungen des DCGK.

Die aktuelle Entsprechenserklärung – die wie die Entsprechenserklärungen der Vorjahre auch auf der Internetseite der HHLA unter www.hhla.de/corporategovernance zugänglich ist – lautet wie folgt:

„Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass seit dem 7. Dezember 2018 (Zeitpunkt der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“ oder „DCGK“) in der Fassung vom 7. Februar 2017 mit folgender Ausnahme entsprochen wurde und zukünftig entsprochen wird:

Nach dem im Februar 2017 neu eingefügten Satz 2 in Nummer 4.2.3 Abs. 2 DCGK soll die mehrjährige Bemessungsgrundlage der variablen Vorstandsvergütung im Wesentlichen zukunftsbezogen sein. Die variable Vergütung des HHLA-Vorstands bemisst sich im Wesentlichen an der Erreichung bestimmter Kennzahlen bzw. Zielgrößen für den Drei-Jahres-Durchschnitt des aktuellen und der beiden vorherigen Geschäftsjahre. Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass die variable Vergütung des HHLA-Vorstands auch in ihrer derzeitigen Ausgestaltung auf eine nachhaltige Entwicklung ausgerichtet ist. Unabhängig davon wird sich der Aufsichtsrat im Rahmen der derzeit laufenden Überprüfung des Vergütungssystems für den Vorstand auch damit befassen, ob die variable Vorstandsvergütung künftig angepasst werden soll.

Hamburg, 13. Dezember 2019

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Der Aufsichtsrat“

Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Konzernaufbau und Konzernsteuerung

Die HHLA fungiert als strategische Management-Holding des Konzerns. Das operative Geschäft wird im Wesentlichen durch in- und ausländische Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrieben. **Konzernstruktur** Die operativen Tätigkeiten werden durch den Vorstand und die bei der HHLA eingerichteten Zentralabteilungen wie z. B. Einkauf, Finanzen, Recht und Personal gesteuert und überwacht. Die Einhaltung der Vorgaben der Unternehmensführung wird durch unternehmensinterne Richtlinien sowie Regelungen in den Satzungen und Geschäftsanweisungen der Tochtergesellschaften und Beteiligungen sichergestellt. Die meisten Tochtergesellschaften verfügen zudem über einen eigenen Aufsichts- oder Beirat, der die jeweilige Geschäftsführung überwacht und beratend begleitet.

Compliance

Die Einhaltung für die Unternehmenstätigkeit relevanter gesetzlicher Bestimmungen und unternehmensinterner Richtlinien (nachfolgend auch „Compliance“) wird bei der HHLA als wesentlicher Teil der Corporate Governance verstanden. Zur

Führungsaufgabe in allen Konzerneinheiten gehört daher auch die Pflicht, für die Einhaltung der in dem jeweiligen Aufgaben- und Verantwortungsbereich einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen zu sorgen und auf deren Beachtung hinzuwirken. Arbeitsabläufe und Prozesse sind im Einklang mit diesen Regelungen zu gestalten. Herzstück des Compliance-Management-Systems (CMS) der HHLA ist ein Verhaltenskodex, der übergeordnete Grundsätze zu besonders Compliance-relevanten Themen wie z. B. Verhalten im Wettbewerb, Vermeidung von Korruption, Diskriminierung und Interessenkonflikten sowie dem Umgang mit sensiblen Unternehmensinformationen, insbesondere Insiderinformationen, und dem Datenschutz unterliegenden Daten formuliert, siehe www.hhla.de/compliance. Im Verhaltenskodex ist darüber hinaus die Möglichkeit für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Dritte vorgesehen, Hinweise auf Fehlverhalten im Unternehmen zu geben. Der Verhaltenskodex wird ergänzt durch weiterführende Konzernrichtlinien, u. a. zum Thema Korruptionsvermeidung und Verhalten im Wettbewerb. Ein weiteres Element des CMS bilden die systematische, fortlaufende Analyse von Compliance-Risiken und die Verknüpfung mit entsprechenden Maßnahmen, wie z. B. Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Prozessanpassungen zur Minimierung der entsprechenden Risiken. Weiterhin trägt das derzeit eingeführte Business-Partner-Screening-System im Rahmen einer risikoorientierten Überprüfung von Geschäftspartnern zur Reduktion von Compliance-Risiken bei. Die übergeordnete Koordination des CMS obliegt dem Konzern-Compliance-Beauftragten, der direkt an den Vorstand berichtet und sich im Rahmen seiner Tätigkeit u. a. mit der internen Revision und dem Risikomanagement abstimmt. Auch in den einzelnen Konzerneinheiten im In- und Ausland gibt es Ansprechpartner bzw. Beauftragte für Compliance. Den Compliance-Beauftragten obliegt primär auch die Beratung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen Compliance-relevanten Themen sowie die weitere Aufklärung bei Hinweisen auf Verstöße. Der Prüfungsausschuss hat im Berichtszeitraum durch entsprechende regelmäßige Berichterstattung des Vorstands und des Konzern-Compliance-Beauftragten die Wirksamkeit des CMS überwacht. Das System wird auch künftig fortlaufend weiterentwickelt.

Nachhaltigkeit

Nachhaltiges Handeln prägt seit Bestehen des Unternehmens das Geschäftsmodell der HHLA. **Nachhaltigkeit** oder www.hhla.de/nachhaltigkeit

Risikomanagement

Das Risikomanagementsystem des HHLA-Konzerns ist eingehend im Risiko- und Chancenbericht als Teil des Lageberichts dargestellt. **Risiko- und Chancenbericht**

Transparenz

Die zeitnahe Information der Aktionärinnen und Aktionäre und der interessierten Öffentlichkeit über wichtige Themen ist für die HHLA integraler Bestandteil guter Corporate Governance. Informationen über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns sowie über wesentliche Geschäftsereignisse erfolgen insbesondere durch die Finanzberichte (Geschäftsbericht, Halbjahresfinanzbericht und Quartalsmitteilungen), Analysten- und Bilanzpressekonferenzen, Analysten- und Pressegespräche, Presse- und ggf. Ad-hoc-Mitteilungen sowie in den Hauptversammlungen. Ein ständig nutzbares und aktuelles Kommunikationsmedium ist die Internetseite www.hhla.de, die alle relevanten Informationen in deutscher und englischer Sprache verfügbar macht. Neben Informationen zum HHLA-Konzern und zur HHLA-Aktie ist dort auch der Finanzkalender zu finden, der einen Überblick über wichtige Termine bietet. Die Investor-Relations-Abteilung steht als Ansprechpartner für Fragen von Aktionären, Investoren und Analysten zur Verfügung.

Der Vorstand der HHLA Arbeitsweise des Vorstands

Entsprechend den Vorgaben des deutschen Aktienrechts verfügt die HHLA über ein duales Führungssystem mit dem Vorstand als Leitungs- und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Er bestimmt die unternehmerischen Ziele, die grundsätzliche strategische Ausrichtung sowie die Konzernpolitik und -organisation. Dazu gehören insbesondere die Steuerung des Konzerns, die Konzernfinanzierung, die Entwicklung der Personalstrategie, die Besetzung der Führungspositionen unter Beachtung der Diversität, die Führungskräfteentwicklung sowie die Präsentation des Konzerns gegenüber dem Kapitalmarkt und der Öffentlichkeit. Er trägt außerdem die Verantwortung für angemessene und wirksame Kontrollsysteme (Risiko- und Chancenmanagement, Compliance-Management-System und internes Kontrollsystem (einschließlich Revision)).

Der Vorstand nimmt seine Aufgaben als **Kollegialorgan** wahr. Die Mitglieder des Vorstands arbeiten kollegial zusammen und unterrichten sich laufend über wichtige Vorgänge in ihren Ressorts. Ungeachtet der Gesamtverantwortung für die gesamte Geschäftsführung führen die einzelnen Vorstandsmitglieder die ihnen nach Maßgabe des **Geschäftsverteilungsplans** zugewiesenen Ressorts im Rahmen der Vorstandsbeschlüsse in eigener Verantwortung. Grundsätzliche Fragen der Organisation, der Geschäftspolitik und der Unternehmensplanung sowie Maßnahmen von größerer Bedeutung werden im Gesamtvorstand erörtert und entschieden. Die Vorstandsvorsitzende koordiniert die Arbeit des Vorstands. Die Einzelheiten sind in einer **Geschäftsweisung** für den Vorstand näher geregelt.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat arbeiten zum Wohle des Unternehmens vertrauensvoll mit dem Aufsichtsrat zusammen. Er informiert regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für die Gesellschaft oder den Konzern relevanten Fragen. Das umfasst, jeweils für die Gesellschaft und den Konzern, insbesondere die Rentabilität, die Lage und den Gang der Geschäfte, die Strategie, die Planung, die aktuelle Risikolage, das Risikomanagement und die Compliance. Bestimmte, besonders weitreichende Maßnahmen und Geschäfte wie z. B. die Festlegung des jährlichen Budgets, die Aufnahme neuer Tätigkeitsbereiche, der Erwerb oder die Veräußerung von Unternehmen sowie Investitionen oder Finanzierungsmaßnahmen ab bestimmten Größenordnungen bedürfen der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats. Grundsätzliche und wichtige Angelegenheiten, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung oder für die Leitung der Gesellschaft oder des Konzerns von wesentlicher Bedeutung sind, sind auch zwischen den Sitzungen unverzüglich dem Aufsichtsratsvorsitzenden mitzuteilen. Der Aufsichtsratsvorsitzende steht auch zwischen den Sitzungen mit dem Vorstand, insbesondere der Vorstandsvorsitzenden, regelmäßig in Kontakt zu wichtigen Themen und aktuellen Vorgängen, insbesondere zu Fragen der Strategie, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance des Unternehmens.

Die Vorstandsmitglieder sind dem **Unternehmensinteresse** verpflichtet und unterliegen für die Dauer ihres Mandats einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Kein Mitglied des Vorstands darf bei seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen oder Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. Wesentliche Geschäfte zwischen den Konzernunternehmen einerseits und den Vorstandsmitgliedern sowie ihnen nahestehenden Personen oder Unternehmungen andererseits müssen marktüblichen Bedingungen entsprechen und bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Nebentätigkeiten, insbesondere Aufsichtsratsmandate in konzernfremden Gesellschaften, bedürfen ebenfalls der Zustimmung des Aufsichtsrats. **Interessenkonflikte** von Vorstandsmitgliedern sind unverzüglich dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Die anderen Vorstandsmitglieder sind darüber zu informieren. Entsprechende Geschäfte oder Interessenkonflikte sind im Berichtsjahr nicht aufgetreten.

Für die Mitglieder des Vorstands besteht eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (**D&O-Versicherung**), die den Vorgaben des § 93 Abs. 2 Satz 3 AktG entspricht.

Zusammensetzung und Diversität

Der Vorstand der HHLA besteht gemäß § 8 der Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Derzeit gehören dem Vorstand vier Mitglieder an. Die Mitglieder des Vorstands werden vom Aufsichtsrat bestellt. Dieser sorgt zusammen mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung und achtet bei der Zusammensetzung des Vorstands auch auf Diversität. Im Inter-

esse einer näheren Konturierung der Diversitätsaspekte hat der Aufsichtsrat das folgende **Diversitätskonzept für den Vorstand** verabschiedet.

Zielsetzung des Diversitätskonzepts

Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens neben den fachlichen Fähigkeiten und Erfahrungen der Vorstandsmitglieder auch Diversitätsaspekte eine wichtige Rolle spielen. Unterschiedliche Persönlichkeiten, Erfahrungen und Kenntnisse vermeiden Gruppendenken, ermöglichen ganzheitlichere Betrachtungen und bereichern so die Arbeit des Vorstands. Die folgenden Zielsetzungen dienen dabei als Leitlinien für die langfristige Nachfolgeplanung und die Auswahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten.

Diversitätsaspekte

Der Aufsichtsrat strebt eine Zusammensetzung des Vorstands an, bei der sich die Mitglieder im Hinblick auf ihren persönlichen und beruflichen Hintergrund, ihre Erfahrungen und ihre Fachkenntnisse ergänzen, damit der Vorstand als Gesamtgremium auf ein möglichst breites Spektrum unterschiedlicher Erfahrungen, Kenntnisse und Fähigkeiten zurückgreifen kann.

Frauenanteil im Vorstand

Der Aufsichtsrat orientiert sich bei der Besetzung des Vorstands am Leitbild der gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern und fördert dieses Ziel aktiv, z.B. durch die gezielte Suche nach Kandidatinnen für die Mitgliedschaft im Vorstand. Angesichts der überschaubaren Größe des Vorstands und des in der Regel begrenzten Kreises geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten kann eine paritätische Besetzung mit Frauen und Männern gleichwohl nicht stets gewährleistet werden. Vor diesem Hintergrund hat der Aufsichtsrat als Zielquote für den Frauenanteil im HHLA-Vorstand einen Anteil von 25 % und als Frist für die Zielerreichung den 30. Juni 2022 festgelegt.

Bildungs- und Berufshintergrund

Die Vielfalt (Diversity) im Vorstand spiegelt sich auch im individuellen Ausbildungs- und beruflichen Werdegang sowie im unterschiedlichen Erfahrungshorizont seiner Mitglieder (z. B. Branchenerfahrung) wider. Unterschiedliche Bildungs-, Berufs- und Erfahrungshintergründe sind daher ausdrücklich erwünscht. Jedes Vorstandsmitglied muss allerdings aufgrund seiner persönlichen und fachlichen Kompetenzen und Erfahrungen in der Lage sein, die Aufgaben eines Vorstandsmitglieds in einem international tätigen, börsennotierten Unternehmen wahrzunehmen und das Ansehen des HHLA-Konzerns in der Öffentlichkeit zu wahren. Die Mitglieder des Vorstands sollten zudem über ein vertieftes Verständnis des Geschäfts der HHLA und in der Regel über mehrjährige Führungserfahrung verfügen.

Darüber hinaus sollte mit Blick auf das Geschäftsmodell der HHLA jeweils zumindest ein Mitglied über besondere Expertise in den folgenden Bereichen verfügen:

- || Strategie und strategische Führung;
- || Logistikgeschäft einschließlich der relevanten Märkte und Kundenbedürfnisse;
- || Vertrieb;
- || Betrieb und Technik einschließlich IT und Digitalisierung;
- || Immobiliengeschäft;
- || Recht, Corporate Governance und Compliance;
- || Personal, insbesondere Personalmanagement und -entwicklung sowie Erfahrung mit mitbestimmten Strukturen;
- || Finanzen inkl. Finanzierung, Bilanzierung, Controlling, Risikomanagement und interne Kontrollverfahren.

Internationalität

Mit Blick auf die internationale Ausrichtung der Aktivitäten des Konzerns sollte zumindest ein Teil der Mitglieder über nennenswerte internationale Erfahrung verfügen.

Der aktuelle Vorstand der HHLA

Vorstandsmitglieder

Angela Titzrath Vorstandsvorsitzende	Jens Hansen Chief Operating Officer	Dr. Roland Lappin Finanzvorstand	Torben Seebold Arbeitsdirektor
Zuständigkeit	Zuständigkeit	Zuständigkeit	Zuständigkeit
Unternehmensentwicklung	Container Betrieb ¹	Finanzen und Controlling	Personalmanagement
Unternehmenskommunikation	Container Technik ¹	(einschließlich Organisation)	Einkauf und Materialwirtschaft
Nachhaltigkeit	Informationssysteme	Investor Relations	Arbeitsschutzmanagement
Container Vertrieb		Revision	Recht und Versicherungen
Segment Intermodal		Segment Immobilien	(einschließlich Compliance)
Segment Logistik			

¹ Ohne Immobilien, für die Segmente Intermodal und Logistik in Abstimmung mit der Vorsitzenden

Alter

Die Altersgrenze für Vorstandsmitglieder liegt bei 67 Jahren. Ein Mindestalter existiert nicht. Allerdings sollten Vorstandsmitglieder im Zeitpunkt ihrer Bestellung in der Regel über mehrjährige Führungserfahrung verfügen, was eine gewisse Berufserfahrung voraussetzt. Innerhalb dieses Rahmens wird – aus Gründen der Diversität und im Interesse einer langfristigen Nachfolgeplanung – eine heterogene Altersstruktur innerhalb des Vorstands angestrebt, wobei dem Alter im Vergleich zu den anderen Kriterien keine zentrale Bedeutung beigemessen wird.

Stand der Umsetzung

In der derzeitigen Zusammensetzung des Vorstands sind die vorstehenden Ziele erfüllt. Der Vorstand setzt sich aus Personen mit unterschiedlichem beruflichem Werdegang, Erfahrungshorizont und unterschiedlicher Expertise zusammen, darunter auch Mitglieder mit nennenswerter internationaler Erfahrung. Der Frauenanteil von 25 % ist erreicht. Die Altersgrenze wird von keinem Mitglied überschritten.

Langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand

Der Aufsichtsrat sorgt gemeinsam mit dem Vorstand für die langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand. Auf Seiten des Aufsichtsrats wird diese Aufgabe primär vom Personalausschuss wahrgenommen. Ausgehend von den im Diversitätskonzept beschriebenen Zielsetzungen für die Zusammensetzung und die Kompetenzen der Mitglieder ergeben sich jeweils Anforderungsprofile für die einzelnen Vorstandspositionen. Die Anforderungsprofile, der Ressortzuschnitt und die Leistungen der Vorstandsmitglieder werden vom Personalausschuss – nach Rücksprache mit dem Vorstand bzw. einzelnen Vorstandsmitgliedern – regelmäßig mit Blick auf das aktuelle Umfeld, die Geschäftsentwicklung, die Unternehmensstrategie und die im Vorstand vorhandenen Kompetenzen überprüft.

Ein wesentlicher Baustein der langfristigen Nachfolgeplanung ist zudem die Identifizierung und Weiterentwicklung interner Kandidatinnen und Kandidaten für künftige Managementaufgaben. Dem Vorstand obliegt dabei die frühzeitige Identifizierung potenzieller Kandidatinnen und Kandidaten, die sodann durch die Übernahme von Aufgaben mit wachsender Verantwortung und bedarfsgerechten Weiterbildungen systematisch weiterentwickelt werden sollen, so dass bei anstehenden Neubesetzungen im Idealfall immer auch interne Kandidatinnen bzw. Kandidaten in die engere Auswahl einbezogen werden können.

Im Rahmen konkreter Besetzungsprozesse werden der Personalausschuss und der Aufsichtsrat neben den genannten Diversitätszielen jeweils auch alle Umstände des Einzelfalls berücksichtigen. Dabei wird der Aufsichtsrat bei Bedarf auch unterstützend auf die Dienste von Personalberatern zurückgreifen.

Der Aufsichtsrat der HHLA

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat bestimmt über die Zusammensetzung des Vorstands, überwacht die Geschäftsführung durch den Vorstand, berät ihn bei der Unternehmensführung und ist in grundsätzliche und wichtige Entscheidungen eingebunden. Maßnahmen und Geschäfte von grundlegender Bedeutung bedürfen gemäß der Geschäftsanweisung für den Vorstand der Zustimmung des Aufsichtsrats. Weitere wesentliche Aufgaben sind die Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses.

Die Aufgaben und die interne Organisation des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse ergeben sich aus dem Gesetz sowie der Satzung und der **Geschäftsordnung** des Aufsichtsrats, die auf der Internetseite der HHLA unter www.hhla.de/corporategovernance bzw. www.hhla.de/aufsichtsrat zugänglich sind. Darüber hinaus enthält der Kodex Empfehlungen zur Arbeit des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsratsvorsitzende koordiniert die Arbeit im Aufsichtsrat und nimmt die Belange des Aufsichtsrats nach außen wahr.

Die Aufsichtsratsmitglieder sind dem **Unternehmensinteresse** verpflichtet. Kein Mitglied des Aufsichtsrats darf bei seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen oder Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. **Interessenkonflikte** sind unverzüglich dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht an die Hauptversammlung. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen. Berater- und sonstige Dienst- oder Werkverträge eines Aufsichtsratsmitglieds mit der Gesellschaft bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Solche Verträge bestanden im Geschäftsjahr 2019 nicht.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats besteht eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (**D&O-Versicherung**), die einen Selbstbehalt in Anlehnung an § 93 Abs. 2 Satz 3 AktG vorsieht.

Ausschüsse

Die Arbeit des Aufsichtsrats findet sowohl im Plenum als auch in Ausschüssen statt. Die einzelnen Ausschüsse und ihre Zuständigkeiten sind in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats niedergelegt. Die jeweiligen Ausschussvorsitzenden berichten dem Aufsichtsrat regelmäßig in der nächsten Sitzung über die Arbeit ihres Ausschusses. Derzeit bestehen mit dem Finanz-, dem Prüfungs-, dem Personal-, dem Nominierungs-, dem Vermittlungs- und dem Immobilienausschuss insgesamt sechs Ausschüsse.

Finanzausschuss

Mitglieder: Dr. Sibylle Roggencamp (Vors.), Thomas Mendrzik (stellv. Vors.), Dr. Norbert Kloppenburg, Norbert Paulsen, Sonja Petersen, Prof. Dr. Burkhard Schwenker

Zuständigkeit: Der Finanzausschuss bereitet die Verhandlungen und Beschlüsse des Aufsichtsrats vor, die finanziell von wesentlicher Bedeutung sind, z. B. Beteiligungserwerbe oder -veräußerungen, Beschlussfassungen über wesentliche Kreditaufnahmen und -gewährungen, Haftungsübernahmen für fremde Verbindlichkeiten sowie Finanzanlage- und sonstige Finanzgeschäfte. Darüber hinaus befasst er sich mit Planungs- und Investitionsthemen wie z. B. dem Wirtschaftsplan und der Mittelfristplanung.

Prüfungsausschuss

Mitglieder: Dr. Norbert Kloppenburg (Vors.), Norbert Paulsen (stellv. Vors.), Thomas Mendrzik, Dr. Isabella Niklas, Sonja Petersen, Prof. Dr. Burkhard Schwenker

Zuständigkeit: Der Prüfungsausschuss befasst sich vor allem mit der Prüfung der Rechnungslegung und der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des internen Revisionssystems und der Compliance. Er überwacht die Abschlussprüfung und ihre Wirksamkeit, einschließlich der Überwachung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und etwaiger Nichtprüfungsleistungen, und beurteilt regelmäßig die Qualität der Abschlussprüfung. Er ist außerdem verantwortlich für die Vorbereitung der Wahl des Abschlussprüfers (inkl. etwaiger Auswahlverfahren).

Immobilienausschuss

Mitglieder: Dr. Isabella Niklas (Vors.), Norbert Paulsen (stellv. Vors.), Thomas Lütje, Thomas Mendrzik, Dr. Sibylle Roggencamp, Prof. Dr. Burkhard Schwenker

Zuständigkeit: Der Immobilienausschuss ist für alle Fragen, Berichte und Entscheidungen zuständig, die sich vollständig oder überwiegend auf den Teilkonzern Immobilien (S-Sparte) beziehen. Dies beinhaltet insbesondere auch die Entscheidungen über zustimmungsbedürftige Geschäfte, die Prüfung und die Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses sowie den die Immobiliensparte betreffenden Gewinnverwendungsvorschlag.

Personalausschuss

Mitglieder: Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vors.), Berthold Bose (stellv. Vors.), Thomas Mendrzik, Norbert Paulsen, Dr. Sibylle Roggencamp, Dr. Torsten Sevecke

Zuständigkeit: Der Personalausschuss bereitet die dem Aufsichtsrat obliegenden Personalentscheidungen vor und sorgt gemeinsam mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung. Er bereitet die Beschlussfassung des Plenums über die Festsetzung der Vorstandsvergütung und die Überprüfung des Vorstandsvergütungssystems vor und behandelt die Vorstandsverträge, soweit nicht das Aktiengesetz die Behandlung dieser Aufgaben durch das Aufsichtsratsplenum vorschreibt.

Nominierungsausschuss

Mitglieder: Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vors.), Dr. Torsten Sevecke (stellv. Vors.), Dr. Sibylle Roggencamp

Zuständigkeit: Der Nominierungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben, der Empfehlungen des Kodex, des vom Aufsichtsrat beschlossenen Kompetenzprofils für das Gesamtgremium und der für seine Zusammensetzung beschlossenen Ziele Vorschläge für geeignete Kandidatinnen und Kandidaten für die Wahl als Anteilseignervertreter in den Aufsichtsrat durch die Hauptversammlung.

Vermittlungsausschuss

Mitglieder: Prof. Dr. Rüdiger Grube, Berthold Bose, Norbert Paulsen, Dr. Torsten Sevecke

Zuständigkeit: Der Vermittlungsausschuss nimmt die in § 31 Abs. 3 MitbestG genannten Aufgaben wahr, d. h. er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern, falls im ersten Wahlgang die gesetzlich erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Aufsichtsratsmitglieder nicht erreicht wird.

Zusammensetzung des Aufsichtsrats und Diversität

Nach der Satzung der Gesellschaft, den §§ 95 und 96 AktG und § 7 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) setzt sich der Aufsichtsrat aus sechs von der Hauptversammlung zu wählenden Mitgliedern der Anteilseigner sowie sechs Mitgliedern der Arbeitnehmer, die gemäß den Vorgaben des MitbestG gewählt werden, zusammen.

Mit Blick auf die verschiedenen Vorgaben und Empfehlungen zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats hat der Aufsichtsrat ein Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat der HHLA verabschiedet, das neben wesentlichen gesetzlichen Vorgaben und Empfehlungen des DCGK zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats die Zielsetzungen des Aufsichtsrats für seine Zusammensetzung und das Kompetenzprofil für das Gesamtgremium im Sinne des DCGK sowie das Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat einschließlich der Angaben nach § 289f Abs. 1 Nr. 6 HGB enthält.

Das nachfolgend wiedergegebene Anforderungsprofil wurde im Dezember 2017 verabschiedet. Im Zuge der Neufassung des DCGK wird der Aufsichtsrat die vorstehenden Ziele und Anforderungen zeitnah überprüfen und bei Bedarf anpassen.

Zielsetzung des Anforderungsprofils

Der Aufsichtsrat strebt eine Zusammensetzung an, die jederzeit eine qualifizierte Kontrolle und Beratung des Vorstands gewährleistet. Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass für eine effektive Arbeit des Aufsichtsrats – und damit für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens – neben fachlichen und persönlichen Anforderungen auch Diversitätsaspekte eine wichtige Rolle spielen. Unterschiedliche Persönlichkeiten, Erfahrungen und Kenntnisse vermeiden Gruppendenken, ermöglichen ganzheitlichere Betrachtungen und bereichern so die Arbeit des Aufsichtsrats. Die folgenden Zielsetzungen dienen insoweit als Leitlinie bei der langfristigen Nachfolgeplanung und der Auswahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten und schaffen Transparenz im Hinblick auf die wesentlichen Besetzungskriterien.

Anforderungen an die einzelnen Mitglieder

Allgemeine Anforderungen

Jedes Aufsichtsratsmitglied soll aufgrund seiner persönlichen und fachlichen Kompetenzen und Erfahrungen in der Lage sein, die Aufgaben eines Aufsichtsratsmitglieds in einem international tätigen, börsennotierten Unternehmen wahrzunehmen und das Ansehen des HHLA-Konzerns in der Öffentlichkeit zu wahren. Im Hinblick darauf sollte jedes Aufsichtsratsmitglied folgende Anforderungen erfüllen:

- || hinreichende Sachkenntnis, d. h. die Fähigkeit, die normalerweise im Aufsichtsrat anfallenden Aufgaben wahrzunehmen;
- || Leistungsbereitschaft, Integrität und Persönlichkeit;
- || allgemeines Verständnis des Geschäfts der HHLA, einschließlich des Marktumfelds und der Kundenbedürfnisse;
- || unternehmerische bzw. betriebliche Erfahrung, für die Anteilseignervertreter idealerweise in Form von Erfahrung aus der Tätigkeit in Unternehmensleitungen, als leitender Angestellter oder in Aufsichtsgremien;
- || Einhaltung der Mandatsgrenzen nach § 100 AktG und nach Ziffer 5.4.5 Satz 2 DCGK.

Zeitliche Verfügbarkeit

Jedes Aufsichtsratsmitglied stellt sicher, dass es die zur ordnungsgemäßen Erfüllung des Aufsichtsratsmandats erforderliche Zeit aufbringen kann. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass in der Regel vier bis sechs Aufsichtsratsitzungen jährlich stattfinden, die jeweils angemessener Vorbereitung bedürfen, insbesondere im Fall der Prüfung der Jahres- und Konzernabschlussunterlagen. Abhängig von der Mitgliedschaft in einem oder mehreren Ausschüssen entsteht zusätz-

licher Zeitaufwand für die Vorbereitung und die Teilnahme an den Ausschusssitzungen. Zur Behandlung von Sonderthemen können schließlich zusätzliche außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrats oder der Ausschüsse erforderlich werden.

Zugehörigkeitsdauer und Altersgrenze

Zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats sollen in der Regel nur Personen vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 70. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Die Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat soll in der Regel drei volle Amtszeiten nicht überschreiten.

Anforderungen und Ziele für das Gesamtgremium

Im Hinblick auf die Zusammensetzung des Gesamtgremiums strebt der Aufsichtsrat – auch im Interesse der Diversität – eine Zusammensetzung an, bei der sich die Mitglieder im Hinblick auf ihren persönlichen und beruflichen Hintergrund, ihre Erfahrungen und ihre Fachkenntnisse ergänzen, damit das Gesamtgremium auf ein möglichst breites Spektrum unterschiedlicher Erfahrungen und Spezialkenntnisse zurückgreifen kann.

Allgemeine Anforderungen

Der Aufsichtsrat der HHLA muss jederzeit so zusammengesetzt sein, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben des Aufsichtsrats erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats müssen ferner in ihrer Gesamtheit mit dem Logistiksektor, insbesondere den Bereichen Hafenlogistik und Intermodal, sowie dem Immobiliensektor vertraut sein; und mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats muss über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung verfügen.

Spezifische Kenntnisse und Erfahrungen

Der Aufsichtsrat der HHLA soll in seiner Gesamtheit alle Kompetenzfelder abdecken, die für eine effektive Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlich sind. Das beinhaltet – entsprechend dem Geschäftsmodell des Unternehmens – insbesondere vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen:

- || in der Führung eines großen oder mittelgroßen, international agierenden und börsennotierten Unternehmens;
- || im Logistikgeschäft, idealerweise in den Bereichen Hafenlogistik und Intermodal, einschließlich der relevanten Märkte und der Kundenbedürfnisse;
- || in den Bereichen Betrieb und Technik, einschließlich IT-Systemen und Digitalisierung;
- || im Immobiliengeschäft und dort in der Vermietung von Büroimmobilien im Raum Hamburg;
- || in den Bereichen Recht, Corporate Governance und Compliance;
- || im Controlling und im Risikomanagement sowie

- in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren.

Der Aufsichtsrat strebt eine Besetzung an, bei der für jeden der vorstehend genannten Aspekte zumindest ein Mitglied als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung steht.

Unabhängigkeit und Interessenkonflikte

Unter Berücksichtigung der unternehmensspezifischen Situation der HHLA und der Eigentümerstruktur sollen dem Aufsichtsrat auf Seiten der Anteilseigner mindestens zwei unabhängige Mitglieder i. S. v. Ziffer 5.4.2 DCGK angehören. Der Aufsichtsrat geht ferner davon aus, dass der Umstand der Arbeitnehmervertretung oder eines Beschäftigungsverhältnisses als solcher die Unabhängigkeit der Arbeitnehmervertreter nicht in Frage stellt und dass die Arbeitnehmervertreter daher nicht per se als abhängig zu betrachten sind, sondern jeweils die Umstände des Einzelfalls maßgeblich sind.

Zur Vermeidung potenzieller Interessenkonflikte sollen dem Aufsichtsrat nicht mehr als zwei ehemalige Vorstandsmitglieder angehören. Dem Aufsichtsrat sollen außerdem keine Personen angehören, die Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben.

Sofern im Einzelfall Interessenkonflikte auftreten – insbesondere solche, die aufgrund einer Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten entstehen können –, ist das betreffende Aufsichtsratsmitglied verpflichtet, dies dem Aufsichtsrat gegenüber offenzulegen. Über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung informiert der Aufsichtsrat in seinem jährlichen Bericht an die Hauptversammlung. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen.

Vielfalt (Diversity)

Der Aufsichtsrat der HHLA setzt sich zu jeweils mindestens 30 % aus Frauen und Männern zusammen. Darüber hinaus verfolgt der Aufsichtsrat das Ziel, mittelfristig einen Frauenanteil der Anteilseignervertreter von mindestens 40 % zu erreichen.

Daneben spiegelt sich die Vielfalt (Diversity) im Aufsichtsrat u. a. im individuellen beruflichen Werdegang und Tätigkeitsbereich sowie im unterschiedlichen Erfahrungshorizont seiner Mitglieder (z. B. Branchenerfahrung) wider. Der Aufsichtsrat strebt insoweit im Interesse der Diversität eine Zusammensetzung an, bei der sich die Mitglieder im Hinblick auf ihren Hintergrund, ihre Erfahrungen und ihre Fachkenntnisse ergänzen. Dabei wird auch angestrebt, dass ein Teil der Mitglieder über einen internationalen Erfahrungshorizont verfügt.

Stand der Umsetzung und künftige Berücksichtigung

In der derzeitigen Zusammensetzung des Aufsichtsrats sind die vorstehenden Ziele erfüllt. Der Aufsichtsrat setzt sich aus Personen mit unterschiedlichem beruflichem Werdegang, Erfahrungshorizont und unterschiedlicher Expertise zusammen, darunter auch Mitglieder mit nennenswerter internationaler Erfahrung. Der Frauenanteil von 30 % wird erfüllt. Die Altersgrenze wurde bei der jeweiligen Wahl von keinem Mitglied überschritten. Kein Aufsichtsratsmitglied gehört dem Aufsichtsrat länger als drei Amtszeiten an. Mit Herrn Prof. Dr. Grube, Herrn Dr. Kloppenburg und Herrn Prof. Dr. Schwenker gehören dem Aufsichtsrat auf Seiten der Anteilseigner derzeit drei unabhängige Mitglieder an. Herr Dr. Kloppenburg verfügt zudem über besonderen Sachverstand und Erfahrungen auf den Gebieten Rechnungslegung, Abschlussprüfung und interne Kontrollverfahren und erfüllt damit die Anforderungen der §§ 100 Abs. 5 und 107 Abs. 4 AktG sowie von Empfehlung D.4 DCGK.

Der Nominierungsausschuss und der Aufsichtsrat werden die vorstehenden – bzw. im Falle einer Anpassung infolge der Neufassung des DCGK die angepassten – Anforderungen und Ziele bei der Nachfolgeplanung, der Suche nach geeigneten Kandidatinnen und Kandidaten und ihren Vorschlägen zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern an die Hauptversammlung berücksichtigen und gleichzeitig die Ausfüllung des Kompetenzprofils für das Gesamtgremium anstreben. Die Hauptversammlung ist bei der Wahl der Anteilseignervertreter allerdings nicht an das Anforderungsprofil oder die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats gebunden. Die Arbeitnehmervertreter werden durch die Belegschaft gewählt, die ebenfalls nicht an das Anforderungsprofil gebunden sind. Der Aufsichtsrat hat insoweit auch kein Vorschlagsrecht.

Selbstbeurteilung

Die letzte Selbstbeurteilung mit externer Unterstützung wurde im Sommer 2018 mithilfe eines unabhängigen Beraters durchgeführt. Die Zusammenarbeit wurde insgesamt als sehr gut und effizient bewertet. Darüber hinaus arbeitet der Aufsichtsrat kontinuierlich an der weiteren Verbesserung der Effizienz seiner Tätigkeit.

Weitere Informationen

Weitere Informationen zur Tätigkeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse sowie zur Zusammenarbeit mit dem Vorstand im Berichtszeitraum finden sich im Bericht des Aufsichtsrats. Zusätzliche Informationen zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse finden sich am Ende dieses Abschnitts. Schließlich sind auf der Website des Unternehmens unter www.hhla.de Lebensläufe der amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats veröffentlicht, die jährlich aktualisiert werden.

Angaben nach § 289f Abs. 2 Nr. 4 und 5 HGB

Der Aufsichtsrat der HHLA setzt sich nach § 96 Abs. 2 AktG zu jeweils mindestens 30 % aus Frauen und Männern zusammen. Derzeit gehören dem **Aufsichtsrat** vier Frauen an, von denen zwei der Anteilseignerseite und zwei der Arbeitnehmerseite zuzurechnen sind. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat sowie auf Seiten der Anteilseigner und der Arbeitnehmer beträgt somit jeweils 33,3 %. Die gesetzlichen Vorgaben sind mithin erfüllt.

Für den Frauenanteil im **Vorstand** hat der Aufsichtsrat bis zum 30. Juni 2022 eine Zielgröße von 25 % festgelegt. Diese Zielgröße ist erfüllt.

Im Hinblick auf die Zielvorgaben für den Frauenanteil in den beiden **Führungsebenen unterhalb des Vorstands** hat der Vorstand für beide Führungsebenen eine Zielgröße von 30 % und als Frist für die Zielerreichung jeweils den 30. Juni 2022 festgelegt. Zum 31. Dezember 2019 betrug der Frauenanteil in der ersten Führungsebene 27 % und in der zweiten Führungsebene 22 %.

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus. Die Hauptversammlung findet innerhalb der ersten acht Monate eines jeden Geschäftsjahres statt. Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme. Aktien mit Mehrfachstimmrechten oder Vorzugsaktien sowie Höchststimmrechte bestehen nicht.

Die Aktionäre haben die Möglichkeit, ihr Stimmrecht in der Hauptversammlung selbst auszuüben oder es durch einen Bevollmächtigten ihrer Wahl oder durch weisungsgebundene Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft ausüben zu lassen. Der Vorstand ist darüber hinaus nach Maßgabe der Satzung ermächtigt, den Aktionären die Teilnahme an der Hauptversammlung und die Ausübung einzelner oder aller Aktionärsrechte auch ohne Anwesenheit am Ort der Hauptversammlung und ohne einen Bevollmächtigten im Wege elektronischer Kommunikation (Online-Teilnahme) bzw. den Aktionären die Ausübung ihres Stimmrechts auch schriftlich oder im Wege elektronischer Kommunikation zu ermöglichen (Briefwahl). In der Einladung zur Hauptversammlung werden insbesondere die Teilnahmebedingungen, das Verfahren für die Stimmabgabe (auch durch Bevollmächtigte) und die Rechte der Aktionäre erläutert. Außerdem hat die Gesellschaft eine Hotline für Fragen der Aktionäre eingerichtet.

Die vom Gesetz für die Hauptversammlung verlangten Berichte und Unterlagen einschließlich des Geschäftsberichts werden zusammen mit der Tagesordnung auf der Internetseite der Gesellschaft unter www.hhla.de/hauptversammlung veröffentlicht. Im Anschluss an die Hauptversammlung finden sich dort auch die Präsenz und die Abstimmungsergebnisse.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Einzelabschluss der HHLA (AG-Abschluss) wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Der Konzernabschluss und die Zwischenberichte folgen den Regeln der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den nach § 315e Abs. 1 HGB ergänzend anzuwendenden Vorschriften des HGB. Nähere Erläuterungen zu den IFRS enthält dieser Geschäftsbericht im **Konzernanhang, Allgemeine Erläuterungen**. Grundlage für die Gewinnverwendung ist allein der AG-Abschluss.

Die Auswahl des Abschlussprüfers, seine Beauftragung, die Überwachung seiner Unabhängigkeit sowie der von ihm zusätzlich erbrachten Leistungen erfolgen im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben. Darüber hinaus wurde mit dem Abschluss- und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2019, der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungsausschusses unverzüglich über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unterrichtet wird, soweit diese nicht unverzüglich beseitigt werden. Der Abschlussprüfer soll ferner unverzüglich über alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse berichten, die bei der Durchführung der Abschlussprüfung zu seiner Kenntnis gelangen. Darüber hinaus hat der Abschlussprüfer den Aufsichtsrat zu informieren bzw. im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei der Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der nach § 161 AktG abgegebenen Entsprechenserklärung ergeben. Die Abschlussprüfung wird mit einer Erweiterung der Prüfung nach § 53 Haushaltsgrundsatzgesetz (HGrG) durchgeführt. Hierzu sind im Rahmen der Jahresabschlussprüfung die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung sowie die wirtschaftlichen Verhältnisse zu prüfen und zu beurteilen.

Weitere Angaben zu den Organmitgliedern und ihren Mandaten

Der Vorstand und seine Mandate

Angela Titzrath

Vorstandsvorsitzende

Wirtschaftswissenschaftlerin (M. A.), Hamburg

Erstbestellung: 2016

Laufende Bestellung: bis 30.09.2024

Weitere Mandate¹

- || Bionic Production GmbH, Lüneburg² (Vorsitz) (seit 29.08.2019)
- || CTD Container-Transport-Dienst GmbH² (Vorsitz)
- || Evonik Industries AG, Essen³
- || HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH² (Vorsitz)
- || HHLA International GmbH² (Vorsitz)
- || HHLA Sky GmbH² (Vorsitz)
- || HPC Hamburg Port Consulting GmbH² (Vorsitz)
- || METRANS, a.s. (Vorsitz), Prag²
- || Talanx AG, Hannover³
- || Ulrich Stein GmbH² (Vorsitz)
- || UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH² (Vorsitz)

Jens Hansen

Chief Operating Officer

Dipl.-Ingenieur, Dipl.-Kaufmann, Elmshorn

Erstbestellung: 2017

Laufende Bestellung: bis 31.03.2025

Weitere Mandate¹

- || Cuxcargo Hafenbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven⁴ (Vorsitz)
- || Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven⁴ (Vorsitz)
- || DAKOSY Datenkommunikationssystem AG⁴ (Vorsitz)
- || HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH² (Vorsitz)
- || HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH² (Vorsitz)
- || HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH² (Vorsitz)
- || HHLA Container Terminal Tollerort GmbH² (Vorsitz)
- || HHLA Rosshafen Terminal GmbH²
- || HHLA TK Estonia AS, Tallinn² (Vorsitz)
- || HPC Hamburg Port Consulting GmbH²
- || HVCC Hamburg Vessel Coordination Center GmbH²
- || Hyperport Cargo Solutions GmbH i. Gr.⁴
- || SCA Service Center Altenwerder GmbH² (Vorsitz)
- || Service Center Burchardkai GmbH² (Vorsitz)

Dr. Roland Lappin

Finanzvorstand

Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Hamburg

Erstbestellung: 2003

Laufende Bestellung: bis 30.04.2021

Weitere Mandate¹

- || Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH² (Vorsitz)
- || GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH² (Vorsitz)
- || Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH⁴
- || HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH²
- || HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH²
- || HHLA International GmbH²
- || HHLA Rosshafen Terminal GmbH²
- || IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG⁴
- || IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH⁴
- || METRANS, a.s. Prag²
- || Ulrich Stein GmbH²
- || UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH²
- || Spherie UG (haftungsbeschränkt)⁴

Torben Seebold

Arbeitsdirektor (seit 01.04.2019)

Diplom-Jurist, Hamburg

Erstbestellung: 2019

Laufende Bestellung: bis 31.03.2022

Weitere Mandate¹

- || Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH, Hamburg (Vorsitz)
- || HHLA-Personal-Service GmbH² (Vorsitz)
- || Verwaltungsausschuss für den Hafenfonds der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft, Hamburg

Der Aufsichtsrat und seine Mandate

Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vorsitzender)

Dipl.-Ingenieur, Hamburg

Geschäftsführender Gesellschafter der Rüdiger Grube International Business Leadership GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- || Bombardier Transportation GmbH, Berlin (Vorsitz) (seit 11.05.2019)
- || Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Holding Germany GmbH, Berlin (Vorsitz) (seit 11.05.2019)
- || Deufol SE, Hofheim am Taunus
- || Herrenknecht AG, Schwanau
- || RIB Software SE, Stuttgart³
- || Vossloh AG, Werdohl³ (Vorsitz) (seit 05.02.2020)

Berthold Bose (stellvertretender Vorsitzender)

Kfz-Elektriker, Hamburg

Leiter ver.di Landesbezirk Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- || Asklepios Kliniken Hamburg GmbH, Hamburg
- || HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH⁵

Dr. Norbert Kloppenburg

Dipl.-Ingenieur agr., Hamburg

Berater für internationale Beteiligungen und Finanzierungen

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2012

Weitere Mandate¹

- || Voith GmbH & Co. KGaA, Heidenheim

Thomas Lütje

Schiffahrtskaufmann, Jork

Direktor Vertrieb bei der Hamburger Hafen und Logistik AG

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- || HVCC Hamburg Vessel Coordination Center GmbH² (Vorsitz)

Thomas Mendrzik

Elektromaschinenbauer, Hamburg

Stellv. Vorsitzender des Betriebsrats der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- || HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH⁵ (bis 19.09.2019)
- || HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH (bis 18.04.2019)
- || SCA Service Center Altenwerder GmbH (bis 18.04.2019)

Dr. Isabella Niklas

Dr. jur., Hamburg

Geschäftsführerin der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2018

Weitere Mandate¹

- || GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH⁵
- || HADAG Seetouristik und Fährdienst AG⁵
- || Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg (seit 07.02.2020)
- || SBH Schulbau Hamburg⁵
- || SNH Stromnetz Hamburg GmbH⁵
- || Wärme Hamburg GmbH (ehem. Vattenfall Wärme GmbH)⁵

Norbert Paulsen

Dipl.-Ingenieur, Hamburg

Vorsitzender des Konzern- und des Gemeinschaftsbetriebsrats der Hamburger Hafen und Logistik AG

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2012

Weitere Mandate¹

- || HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH⁵

Sonja Petersen

Dipl.-Kaufrau (FH), Norderstedt

Kaufmännische Angestellte HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- || Keine

Dr. Sibylle Roggencamp

Dipl.-Volkswirtin, Molfsee

Leiterin des Amtes für Vermögens- und Beteiligungsmanagement in der Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2012

Weitere Mandate¹

- || Elbphilharmonie und Laeiszhalle Service GmbH⁵
- || Flughafen Hamburg GmbH⁵
- || Hamburg Musik GmbH⁵
- || Hamburger Hochbahn AG⁵
- || Hamburgischer Versorgungsfonds AöR⁵
- || HSH Beteiligungsmanagement GmbH⁵ (bis 23.01.2019)
- || HSH Portfoliomanagement AöR, Kiel⁵ (Vorsitz)
- || Sprinkenhof GmbH⁵ (Vorsitz)
- || Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf (UKE) KöR, Hamburg⁵

Prof. Dr. Burkhard Schwenker

Dipl.-Kaufmann, Hamburg

Vorsitzender des Advisory Council der Roland Berger GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2019

Weitere Mandate¹

- || Flughafen Hamburg GmbH⁵
- || FreightHub GmbH, Berlin (bis 18.04.2019)
- || Hamburger Sparkasse AG (HASPA), Hamburg
- || Hensoldt Holding GmbH, Taufkirchen
- || M.M. Warburg & Co. KGaA, Hamburg (seit 01.01.2020)

Maya Schwiegershausen-Güth

M. A. in Politikwissenschaft, Soziologie, Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Berlin

Gewerkschaftssekretärin ver.di Bund

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

|| Hapag-Lloyd AG, Hamburg³

Dr. Torsten Sevecke

Dr. jur., Hamburg

Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Bereich Wirtschaft und Innovation) der Freien und Hansestadt Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2018

Weitere Mandate¹

- || 4Free AG, Hamburg
- || Erneuerbare Energien Hamburg Clusteragentur GmbH⁵ (Vorsitz)
- || Hamburg Messe und Congress GmbH⁵ (seit 10.09.19) (Vorsitz)
- || Hamburg Tourismus GmbH⁵ (seit 24.01.2019) (Vorsitz)
- || Hamburgische Investitions- und Förderbank AöR⁵
- || HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH⁵
- || HIW Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH⁵ (Vorsitz)
- || Life Science Nord Management GmbH⁵ (Vorsitz)
- || Logistik-Initiative Hamburg Management GmbH⁵ (bis 31.05.2019)
- || ReGe Hamburg-Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH⁵
- || ZAL Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH⁵ (Vorsitz)

Im Geschäftsjahr 2019 ausgeschiedene Mitglieder

Heinz Brandt

Ehemaliges Mitglied des Vorstands

Rechtsassessor, Bremen
Mitglied des Vorstands (Arbeitsdirektor) der Hamburger Hafen und Logistik AG

Erstbestellung: 2009

Ausgeschieden am: 31.03.2019

Weitere Mandate¹ (bis 31.03.2019)

- || Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH, Hamburg (Vorsitz)
- || HHLA-Personal-Service GmbH² (Vorsitz)
- || HPC Hamburg Port Consulting GmbH²
- || Verwaltungsausschuss für den Hafenfonds der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft, Hamburg

Michael Westhagemann

Ehemaliges Mitglied des Aufsichtsrats

Informatiker, Hamburg
Senator der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg

Erstmalige Wahl: 2017

Ausgeschieden am: 06.02.2019

Weitere Mandate¹ (bis 06.02.2019)

- || HafenCity Hamburg GmbH⁵
- || Hamburg Marketing GmbH⁵ (Vorsitz)
- || Hamburg Port Authority AöR⁵ (Vorsitz)
- || Hamburger Hochbahn AG⁵ (Vorsitz)

1 Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

2 Mehrheitsbeteiligung der HHLA (direkt oder indirekt) Soweit nicht anders angegeben mit Sitz in Hamburg

3 Börsennotiert

4 Minderheits- bzw. paritätische Beteiligung der HHLA (direkt oder indirekt). Soweit nicht anders angegeben mit Sitz in Hamburg

5 Beteiligungsunternehmen der Freien und Hansestadt Hamburg (ohne Unternehmen des HHLA-Konzerns). Soweit nicht anders angegeben mit Sitz in Hamburg

Vergütungsbericht

Vergütung des Vorstands

Das Vergütungssystem für den Vorstand der HHLA soll zu einer erfolgreichen und nachhaltigen Unternehmensentwicklung beitragen. Die Festlegung des Vergütungssystems für den Vorstand, die regelmäßige Überprüfung und ggf. Anpassung des Vergütungssystems und die Festlegung der individuellen Vorstandsvergütung erfolgen – nach Vorbereitung durch den Personalausschuss – durch den Gesamtaufichtsrat. Personalausschuss und Aufsichtsrat orientieren sich bei ihren Entscheidungen – im Einklang mit den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex – neben den Aufgaben und Leistungen des jeweiligen Vorstandsmitglieds insbesondere an der Größe und der Tätigkeit der HHLA, ihrer wirtschaftlichen und finanziellen Lage sowie an Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung bei vergleichbaren Unternehmen und dem Verhältnis der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft.

Nach dem geltenden Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands setzt sich die Vergütung der Vorstandsmitglieder aus einer erfolgsunabhängigen Festvergütung, einer erfolgsabhängigen Tantieme, Nebenleistungen und Leistungen zur Altersversorgung zusammen. Die Festvergütung wird in zwölf monatlichen Teilbeträgen ausgezahlt. Die Nebenleistungen (Sachbezüge) beinhalten den Anspruch auf (auch private) Nutzung eines angemessenen Dienstwagens und die Übernahme von Versicherungsprämien. Die Nebenleistungen sind als Vergütungsbestandteile von den Mitgliedern des Vorstands zu versteuern.

Die erfolgsabhängige Tantieme wird grundsätzlich auf der Basis einer dreijährigen Bemessungsgrundlage festgelegt und jeweils nach Feststellung des Jahresabschlusses ausgezahlt. Grundlage der Berechnung sind das durchschnittliche Ergebnis der abgelaufenen drei Jahre vor Zinsen und Steuern (EBIT) vor Zuführung zu den Pensionsrückstellungen, vermindert um außerordentliche Erträge aus Grundstücks- und Firmenveräußerungen, die durchschnittliche Kapitalrentabilität (ROCE) sowie die Erreichung von Zielen in den Bereichen Umwelt (Reduzierung des CO₂-Wertes pro umgeschlagenem und transportiertem Container) und Soziales (mit den Komponenten Aus- und Fortbildung, Gesundheit und Beschäftigung) in dem gleichen Betrachtungszeitraum. Dabei wurden für jede der Nachhaltigkeitskomponenten Zielkorridore festgelegt, deren Erreichen eine entsprechende Tantieme auslöst. Die Berechnungskomponente EBIT einerseits und die vorstehend beschriebenen Nachhaltigkeitskomponenten andererseits werden dabei etwa hälftig gewichtet. Die variable Vergütung ist insgesamt auf 100 % der Festvergütung begrenzt.

Leistungen zur Altersversorgung werden individuell in Gestalt von Pensionszusagen, der Zahlung eines bestimmten Betrages zur zweckgebundenen Verwendung für eine private Altersvorsorge bzw. in Gestalt der Übernahme von Beiträgen für eine Direktversicherung gewährt. Gemäß den Pensionszusagen erhalten die Vorstandsmitglieder ein Ruhegehalt, wenn sie nach

Ablauf einer bestimmten Zeit, infolge von Dienstunfähigkeit oder infolge Alters ausscheiden. Das Ruhegehalt orientiert sich am jeweiligen Jahresgrundgehalt. Angerechnet werden einzelfallabhängig verschiedene Einkünfte wie z. B. aus selbstständiger oder nichtselbstständiger Arbeit und teilweise auch solche aus der gesetzlichen Rentenversicherung und Versorgungsbezüge aus öffentlichen Mitteln. Hinterbliebene Ehe- bzw. Lebenspartner von Vorstandsmitgliedern erhalten ein Witwengeld von 55 bis 60 % des Ruhegehalts und Kinder ein Waisengeld von 12 bis 20 % des Ruhegehalts. Sollte der Anspruch auf das Ruhegehalt ruhen oder nicht bestehen, wird zeitlich begrenzt ein Übergangs- bzw. Überbrückungsgeld in Abhängigkeit von der Festvergütung gezahlt.

Die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder enthalten eine Regelung, die im Falle eines Verlusts des Vorstandsmandats ohne wichtigen Grund (einschließlich einer Beendigung aufgrund eines Kontrollwechsels [Change of Control]) die Zahlung einer Abfindung an das jeweilige Vorstandsmitglied vorsieht. Die Abfindung ist dabei jeweils auf maximal zwei Jahresvergütungen (einschließlich Nebenleistungen) und zudem auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags begrenzt.

Vergütungshöhe der Vorstände nach unterschiedlichen Szenarien

Stand: 31. Dezember 2019

	0 % Minimum	Die Auszahlungshöhe der variablen Vergütung ist auf maximal 100 % der Festvergütung begrenzt.	100 % Maximum
Erfolgsabhängige Vergütung		Ø EBIT (vor Pensionsrückstellungen, abzgl. außerordentlicher Erträge)	
Berechnet auf Basis einer dreijährigen Bemessungsgrundlage		Nachhaltigkeitsziele	
		Wirtschaft Ø Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE)	
		Ökologie CO ₂ -Reduzierung ¹	
		Soziales Aus- und Weiterbildung, Gesundheit und Beschäftigung	
Erfolgsunabhängige Vergütung			
Zuzüglich Nebenleistungen			

¹ Pro umgeschlagenem und transportiertem Container

Mit Blick auf das Gesetz zur Umsetzung der zweiten Aktionärs-rechterichtlinie (ARUG II) und die damit zusammenhängende Neufassung des DCGK hat der Aufsichtsrat eine Überprüfung des Vergütungssystems für den Vorstand eingeleitet, die voraussichtlich Ende 2020 abgeschlossen sein wird.

Kredite oder vergleichbare Leistungen wurden den Vorstandsmitgliedern nicht gewährt. Insgesamt betrug die ausgezahlte Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands für die Tätigkeit im Geschäftsjahr 2019 rund 3,1 Mio. € (im Vorjahr: rund

3,0 Mio. €). Frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten Versorgungsbezüge in Höhe von 1.096.949 € (im Vorjahr: 1.008.923 €). Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen wurden insgesamt 28.783.941 € (im Vorjahr: 23.239.497 €) zurückgestellt.

Individuelle Vergütung des Vorstands

Die nachstehende Darstellung folgt den Empfehlungen in Ziffer 4.2.5 DCGK (in der Fassung vom 7. Februar 2017).

Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende

in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss	
	2019	2019 Minimum	2019 Maximum	2018	2019	2018
Festvergütung	461.250	461.250	461.250	450.000	461.250	450.000
Nebenvergütung	13.859	13.859	13.859	13.859	13.859	13.859
Summe	475.109	475.109	475.109	463.859	475.109	463.859
Einjährige variable Vergütung ^{1,2}	434.988	0	461.250	406.450	461.250	400.391
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung⁵	910.097	475.109	936.359	870.309	936.359	864.250
Versorgungsaufwand ^{3,4}	2.796.735	2.796.735	2.796.735	355.898	2.796.735	355.898
Gesamtaufwand	3.706.832	3.271.844	3.733.094	1.226.207	3.733.094	1.220.148

Heinz Brandt, Vorstandsmitglied (bis 31.03.2019)

in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss	
	2019	2019 Minimum	2019 Maximum	2018	2019	2018
Festvergütung	87.500	87.500	87.500	350.000	87.500	350.000
Nebenvergütung	3.410	3.410	3.410	13.359	3.410	13.359
Summe	90.910	90.910	90.910	363.359	90.910	363.359
Einjährige variable Vergütung ^{1,2}	87.341	0	87.500	326.450	87.500	323.974
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung⁵	178.251	90.910	178.410	689.809	178.410	687.333
Versorgungsaufwand ³	0	0	0	269.655	0	269.655
Gesamtaufwand	178.251	90.910	178.410	959.464	178.410	956.988

Jens Hansen, Vorstandsmitglied

in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss	
	2019	2019 Minimum	2019 Maximum	2018	2019	2018
Festvergütung	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000
Nebenvergütung	18.624	18.624	18.624	18.624	18.624	18.624
Summe	368.624	368.624	368.624	368.624	368.624	368.624
Einjährige variable Vergütung ^{1,2}	350.000	0	350.000	350.000	350.000	350.000
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	718.624	368.624	718.624	718.624	718.624	718.624
Versorgungsaufwand ³	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000
Gesamtaufwand	753.624	403.624	753.624	753.624	753.624	753.624

Dr. Roland Lappin, Vorstandsmitglied

in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss	
	2019	2019 Minimum	2019 Maximum	2018	2019	2018
Festvergütung	360.000	360.000	360.000	350.000	360.000	350.000
Nebenvergütung	10.782	10.782	10.782	10.782	10.782	10.782
Summe	370.782	370.782	370.782	360.782	370.782	360.782
Einjährige variable Vergütung ^{1,2}	360.000	0	360.000	326.450	360.000	323.974
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung⁵	730.782	370.782	730.782	687.232	730.782	684.756
Versorgungsaufwand ³	195.110	195.110	195.110	207.878	195.110	207.878
Gesamtaufwand	925.892	565.892	925.892	895.110	925.892	892.634

Torben Seebold, Vorstandsmitglied (seit 01.04.2019)

in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss	
	2019	2019 Minimum	2019 Maximum	2018	2019	2018
Festvergütung	236.250	236.250	236.250	0	236.250	0
Nebenvergütung	23.671	23.671	23.671	0	23.671	0
Summe	259.921	259.921	259.921	0	259.921	0
Einjährige variable Vergütung ^{1,2}	236.250	0	236.250	0	236.250	0
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung⁵	496.171	259.921	496.171	0	496.171	0
Versorgungsaufwand ³	23.625	23.625	23.625	0	23.625	0
Gesamtaufwand	519.796	283.546	519.796	0	519.796	0

1 Bestandteile der erfolgsabhängigen Tantieme (EBIT und Nachhaltigkeitskomponenten) auf Basis einer dreijährigen Bemessungsgrundlage

2 Bei der Nachhaltigkeitskomponente wurde jeweils eine Zielerreichung von 100 % zugrunde gelegt und beim EBIT ein mittleres Wahrscheinlichkeitsszenario unterstellt.

3 Dienstzeitaufwand nach IAS 19 Service-Cost-Komponente für Pensionszusagen, Beiträge für Direktversicherungen oder zweckgebundener Beitrag für Altersversorgung (gemäß den erläuternden Ausführungen zur Mustertabelle 1 in der Anlage zum DCGK)

4 Der Betrag für 2019 beinhaltet nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwand (past service cost) in Höhe von 2.466.138 €, der auf die Anpassung der Versorgungszusage für Frau Titzrath mit Datum vom 17. Juni 2019 zurückzuführen ist.

5 Unterjährige Vertragsanpassungen sind zeitanteilig berücksichtigt.

Vergütung des Aufsichtsrats

Gemäß § 16 der Satzung der HHLA erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats eine Vergütung, die von der Hauptversammlung durch Beschluss festgelegt wird. Sie orientiert sich am Tätigkeitsumfang der Aufsichtsratsmitglieder sowie an der wirtschaftlichen Lage und dem Erfolg des Unternehmens. Die derzeitige Vergütungsregelung wurde in der Hauptversammlung am 13. Juni 2013 beschlossen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten eine feste Vergütung von 13.500 € pro Geschäftsjahr. Der Vorsitzende erhält das Dreifache, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache dieses Betrags. Aufsichtsratsmitglieder, die einem Ausschuss angehören, erhalten zusätzlich 2.500 € pro Geschäftsjahr je Ausschuss, der Vorsitzende des Ausschusses 5.000 €, insgesamt jedoch höchstens 10.000 €. Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat oder einem Ausschuss nicht während eines vollen Geschäftsjahres angehört haben, erhalten eine entsprechende zeitanteilige Vergütung. Des Weiteren erhalten Aufsichtsratsmitglieder für jede Teilnahme an einer Sitzung des Aufsichtsrats oder eines seiner Ausschüsse ein Sitzungsgeld in Höhe von 250 €. Eine variable Vergütungskomponente ist nicht vorgesehen.

Kredite oder vergleichbare Leistungen wurden den Aufsichtsratsmitgliedern nicht gewährt. Jenseits der im Rahmen der Anstellungsverträge der Arbeitnehmervertreter geschuldeten marktüblichen Vergütungen wurden den Aufsichtsratsmitgliedern keine Vergütungen für persönliche Leistungen gewährt. Im Berichtszeitraum betragen die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats 305.875 € (im Vorjahr: 309.292 €).

Individuelle Vergütung des Aufsichtsrats

in € ¹	Fixe Vergütung		Feste Vergütung für Ausschusstätigkeit		Sitzungsgelder		Gesamt	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Prof. Dr. Rüdiger Grube	40.500	40.500	9.375	5.000	3.500	3.500	53.375	49.000
Berthold Bose	20.250	20.250	2.500	2.500	2.250	3.500	25.000	26.250
Dr. Norbert Kloppenburg	13.500	13.500	7.500	7.500	3.750	3.750	24.750	24.750
Thomas Lütje	13.500	13.500	2.500	2.500	2.000	2.000	18.000	18.000
Thomas Mendrzik	13.500	13.500	10.000	10.000	4.250	4.750	27.750	28.250
Dr. Isabella Niklas ²	13.500	7.875	7.500	3.125	3.250	1.750	24.250	12.750
Norbert Paulsen	13.500	13.500	10.000	10.000	4.500	5.250	28.000	28.750
Sonja Petersen	13.500	13.500	5.000	5.000	4.000	3.000	22.500	21.500
Dr. Sibylle Roggencamp	13.500	13.500	10.000	10.000	4.750	5.000	28.250	28.500
Maya Schwiegershausen-Güth	13.500	13.500	0	0	1.750	1.750	15.250	15.250
Dr. Torsten Sevecke ²	13.500	7.875	5.000	1.458	2.250	2.250	20.750	11.583
Prof. Dr. Burkhard Schwenker ³	7.875	0	4.375	0	2.250	0	14.500	0
Michael Westhagemann ⁴	2.250	13.500	1.250	7.500	0	3.250	3.500	24.250
Gesamtaufwand	192.375	199.125	75.000	69.166	38.500	41.000	305.875	309.292

¹ Sämtliche Beträge ohne Mehrwertsteuer

² Seit 12. Juni 2018 (Hauptversammlung 2018)

³ Seit 18. Juni 2019 (Hauptversammlung 2019)

⁴ Bis 6. Februar 2019

Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht

1. Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt 72.753.334,00 €. Es ist eingeteilt in 72.753.334 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital der Gesellschaft von jeweils 1,00 €, davon 70.048.834 A-Aktien und 2.704.500 S-Aktien (Aktiengattungen). Die S-Aktien vermitteln eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen der S-Sparte, während die A-Aktien allein eine Beteiligung am Ergebnis und Vermögen der A-Sparte vermitteln. Die S-Sparte umfasst den Teil des Unternehmens, der sich mit dem Erwerb, dem Halten, der Veräußerung, der Vermietung, der Verwaltung und der Entwicklung von nicht hafenumschlagsspezifischen Immobilien befasst (Teilkonzern Immobilien). Sämtliche übrigen Teile des Unternehmens bilden die A-Sparte (Teilkonzern Hafenlogistik). Die Dividendenberechtigung der Inhaber von S-Aktien richtet sich nach der Höhe des der S-Sparte zuzurechnenden Teils des Bilanzgewinns, die Dividendenberechtigung der Inhaber von A-Aktien richtet sich nach der Höhe des verbleibenden Teils des Bilanzgewinns (§ 4 Abs. 1 der Satzung). Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 20 Abs. 1 der Satzung) und vermittelt die üblichen durch das AktG und die Satzung verbrieften Rechte und Pflichten. Sofern das Gesetz die Fassung eines Sonderbeschlusses durch Aktionäre einer Gattung vorschreibt, sind nur die Inhaber von Aktien dieser Gattung stimmberechtigt.

2. Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen, auch solche aus Vereinbarungen zwischen Gesellschaftern, bestehen nach Kenntnis des Vorstands nicht.

3. Für Angaben zu direkten oder indirekten Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten. [Konzernanhang, Tz. 35 Eigenkapital](#) und [Konzernanhang, Tz. 48 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen](#)

4. Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

5. Arbeitnehmer, die am Kapital der Gesellschaft beteiligt sind, üben ihre Aktionärsrechte nach freiem Ermessen aus; es besteht keine Stimmrechtskontrolle.

6.1 Gemäß § 8 Satz 1 der Satzung der Gesellschaft besteht der Vorstand aus zwei oder mehr Personen. Die Ernennung und die Abberufung der Vorstandsmitglieder erfolgen nach Maßgabe von § 84 AktG in Verbindung mit § 31 MitbestG und § 8 der Satzung durch den Aufsichtsrat.

6.2 Die Satzung kann durch Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Die Hauptversammlung beschließt gemäß §§ 179, 133 AktG und § 22 der Satzung über Satzungsänderungen mit der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und, soweit außer der Stimmenmehrheit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Soweit gesetzlich für bestimmte Satzungsänderungen zwingend eine größere Stimmen- bzw. Kapitalmehrheit vorgeschrieben ist, gilt die gesetzlich geforderte Mehrheit. Nach § 11 Abs. 4 der Satzung ist der Aufsichtsrat ermächtigt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur ihre Fassung betreffen. Sofern durch eine Satzungsänderung bei einer Kapitalerhöhung oder bei Maßnahmen nach dem Umwandlungsgesetz das Verhältnis zwischen A- und S-Aktien geändert werden soll, ist jeweils ein Sonderbeschluss der betroffenen A- bzw. S-Aktionäre gemäß § 138 AktG erforderlich. Änderungen der Satzung werden mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

7.1 Der Vorstand wurde von der Hauptversammlung am 21. Juni 2017 ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 20. Juni 2022 durch Ausgabe von bis zu 35.024.417 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 35.024.417,00 € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital I, vgl. § 3 Abs. 4 der Satzung). Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der S-Aktionäre ausgeschlossen. Darüber hinaus ist der Vorstand berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der A-Aktionäre in den im Beschluss näher definierten Fällen auszuschließen, z.B. bei der Ausgabe gegen Sacheinlagen oder bei der

Ausgabe gegen Bareinlagen, sofern der Ausgabepreis den Börsenpreis der bereits notierten A-Aktien im Zeitpunkt der Ausgabe nicht wesentlich unterschreitet und der auf die neuen A-Aktien entfallende Anteil am Grundkapital nicht mehr als 10 % beträgt. Die Ausgabe neuer A-Aktien unter Ausschluss des Bezugsrechts der A-Aktionäre ist ferner insgesamt auf 20 % des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapitals begrenzt, wobei für Zwecke der 20 %-Grenze auch sämtliche A-Aktien anzurechnen sind, die unter anderen Ermächtigungen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben wurden oder auszugeben sind.

7.2 Der Vorstand ist darüber hinaus gemäß § 3 Abs. 5 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 20. Juni 2022 durch Ausgabe von bis zu 1.352.250 neuen, auf den Namen lautenden S-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 1.352.250,00 € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital II, vgl. § 3 Abs. 5 der Satzung). Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien ausgeschlossen. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien auszuschließen, soweit es zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist.

7.3 Der Vorstand wurde von der Hauptversammlung am 18. Juni 2019 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 17. Juni 2024 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen oder Kombinationen dieser Instrumente (im Folgenden zusammenfassend auch „Schuldverschreibungen“) zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Options- bzw. Wandlungsrechte auf bis zu 10.000.000 neue, auf den Namen lautende A-Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils 1,00 € nach näherer Maßgabe der Options- bzw. Wandelanleihebedingungen zu gewähren. Der Gesamtnennbetrag der im Rahmen dieser Ermächtigung auszugebenden Schuldverschreibungen darf insgesamt 300.000.000,00 € nicht übersteigen. Die Schuldverschreibungen werden in jeweils gleichberechtigte und gleichrangige Teilschuldverschreibungen eingeteilt. Die jeweiligen Bedingungen der Schuldverschreibungen können auch eine Options- bzw. Wandlungspflicht sowie ein Andienungsrecht des Emittenten zur Lieferung von A-Aktien der Gesellschaft zum Ende der Laufzeit oder zu einem früheren Zeitpunkt vorsehen. Das Bezugsrecht der S-Aktionäre ist ausgeschlossen. Darüber hinaus kann mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das Bezugsrecht der A-Aktionäre auf die Schuldverschreibungen ganz oder teilweise ausgeschlossen werden, um Spitzenbeträge auszugleichen, zur Gewährung von Bezugsrechten an Inhaber bzw. Gläubiger von ausstehenden Optionsrechten bzw. Schuldverschreibungen und sofern Schuldverschreibungen gegen bar ausgegeben werden, wobei auf die Schuldverschreibungen mit einem Wandlungs- bzw.

Optionsrecht bzw. einer Wandlungspflicht oder einem Andienungsrecht des Emittenten auf A-Aktien nicht mehr als ein anteiliger Betrag von 10 % des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapitals entfallen darf. Die Ausgabe unter Ausschluss des Bezugsrechts der A-Aktionäre ist ferner insgesamt auf 10 % des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapitals begrenzt, wobei für Zwecke der 10 %-Grenze auch sämtliche A-Aktien anzurechnen sind, die unter anderen Ermächtigungen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben wurden oder auszugeben sind. Für die Bedienung der Wandlungs- und Optionsrechte bzw. -pflichten sowie etwaiger Andienungsrechte steht ein bedingtes Kapital von 10.000.000,00 € zur Verfügung, das die Ausgabe von bis zu 10.000.000 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien ermöglicht (vgl. § 3 Abs. 6 der Satzung).

7.4 Die Gesellschaft wurde in der Hauptversammlung am 16. Juni 2016 ermächtigt, bis zum 15. Juni 2021 eigene A-Aktien im Umfang von insgesamt bis zu 10 % des im Zeitpunkt der Beschlussfassung – oder, falls dieser Betrag geringer ist, des im Zeitpunkt der Ausnutzung der Ermächtigung – auf die A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben. Die Ermächtigung darf zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken, nicht aber zum Zwecke des Handels in eigenen Aktien ausgenutzt werden. Der Erwerb kann nach Wahl des Vorstands über die Börse, mittels eines an sämtliche A-Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots oder mittels einer öffentlichen Aufforderung zur Abgabe von Verkaufsangeboten erfolgen. Der Vorstand wurde weiterhin ermächtigt, A-Aktien der Gesellschaft, die aufgrund vorstehender Ermächtigung erworben werden, mit Zustimmung des Aufsichtsrats neben der Veräußerung über die Börse oder durch Angebot an alle Aktionäre im Verhältnis ihrer Beteiligungsquoten zu allen gesetzlich zugelassenen Zwecken zu verwenden. Zulässig sind danach insbesondere auch die Veräußerung gegen Barleistung zu einem Preis, der den Börsenkurs von Aktien der Gesellschaft gleicher Ausstattung zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet, die Verwendung zur Erfüllung von Umtauschrechten oder -pflichten von Inhabern bzw. Gläubigern aus von der Gesellschaft oder von Gesellschaften, an denen die Gesellschaft eine Mehrheitsbeteiligung hält, ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, die Ausgabe bzw. das Angebot zum Erwerb an Mitarbeiter der Gesellschaft oder an Mitarbeiter oder Organmitglieder eines mit ihr verbundenen Unternehmens, die Veräußerung gegen Sachleistungen an Dritte sowie die Einziehung, auch im vereinfachten Verfahren gemäß § 237 Abs. 3–5 AktG. In den genannten Fällen – mit Ausnahme der Einziehung – ist zudem das Bezugsrecht der Aktionäre auf die eigenen Aktien ausgeschlossen. Mit Ausnahme der Veräußerung gegen Sachleistungen sowie der Einziehung gilt dabei jeweils, dass die unter Ausschluss des Bezugsrechts veräußerten bzw. verwendeten A-Aktien insgesamt höchstens 10 % des auf die A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals ausmachen dürfen.

Die weiteren Einzelheiten der in Ziffer 7.1 bis 7.4 genannten Ermächtigungen, insbesondere die Konditionen des Erwerbs bzw. der Ausgabe von Aktien, die Möglichkeiten zum Bezugsrechtsausschluss sowie deren Grenzen, ergeben sich aus den jeweiligen Ermächtigungsbeschlüssen und – für die in Ziffer 7.1 bis 7.3 genannten Ermächtigungen – aus § 3 der Satzung.

7.5 Die Gesellschaft ist gemäß § 6 der Satzung und § 237 Abs. 1 AktG ermächtigt, A- oder S-Aktien gegen Zahlung eines angemessenen Einziehungsentgelts einzuziehen, sofern und soweit diejenigen Aktionäre, deren Aktien eingezogen werden sollen, ihre Zustimmung hierzu erteilen.

8. Die folgenden wesentlichen Vereinbarungen enthalten Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels, wie er unter anderem infolge eines Übernahmeangebots eintreten kann:

Die Gesellschaft hat im September 2015 mehrere Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 53 Mio. € aufgenommen sowie Namensschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von 22 Mio. € ausgegeben. Die Schuldscheindarlehen und die Namensschuldverschreibungen sind jeweils in Teilbeträgen in der Zeit vom 30. September 2022 bis zum 30. September 2025 bzw. in der Zeit vom 30. September 2027 bis zum 30. September 2030 zur Rückzahlung fällig.

Im Oktober 2018 hat die Gesellschaft weitere Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 80 Mio. € aufgenommen und weitere Namensschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von 20 Mio. € ausgegeben. Die einzelnen Schuldscheindarlehen sind in der Zeit vom 5. Oktober 2025 bis zum 5. Oktober 2028 zur Rückzahlung fällig. Die Namensschuldverschreibungen sind am 5. Oktober 2033 zur Rückzahlung fällig.

Im Falle eines Kontrollwechsels bei der HHLA sind die Anleihegläubiger der Namensschuldverschreibungen sowie die Gläubiger der Schuldscheindarlehen bzw. der jeweiligen Tranchen zur vorzeitigen Fälligestellung berechtigt, im Fall der Schuldverschreibungen und Darlehen bzw. der jeweiligen Tranchen aus dem Jahr 2015 allerdings vorbehaltlich der Unzumutbarkeit der Fortführung für den jeweiligen Anleihe- oder Darlehensgläubiger. Ein Kontrollwechsel liegt dabei jeweils vor, wenn die Freie und Hansestadt Hamburg direkt oder mittelbar weniger als 50,1 % der Stimmrechte am Kapital der HHLA hält.

Ferner enthalten die Dienstverträge der Mitglieder des Vorstands eine Regelung, der zufolge sie im Falle eines Verlusts des Vorstandsmandats aufgrund einer Änderung der Mehrheitsverhältnisse (Change of Control) und vergleichbarer Sachverhalte einen Abfindungsanspruch haben. **Konzernanhang, Tz. 9 Bestandsveränderung**

9. Die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder enthalten eine Regelung, die im Falle eines Verlusts des Vorstandsmandats ohne wichtigen Grund – einschließlich einer Beendigung aufgrund eines Kontrollwechsels (Change of Control), z.B. infolge eines Übernahme- oder Pflichtangebots – die Zahlung einer Abfindung an das jeweilige Vorstandsmitglied vorsieht. Die Abfindung ist dabei jeweils auf maximal zwei Jahresvergütungen (einschließlich Nebenleistungen) und zudem auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags begrenzt.

Die dargestellten Regelungen sind bei vergleichbaren börsennotierten Unternehmen üblich. Sie dienen nicht dem Zweck der Erschwerung etwaiger Übernahmeveruche.

Erläuterungen zum Einzelabschluss der HHLA auf Basis HGB

Der Jahresabschluss der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA AG) wird im Gegensatz zum Konzernabschluss nicht nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), sondern nach den Regeln des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt.

Gesellschaft im Überblick Struktur und Geschäftstätigkeit

Die HHLA AG ist ein führender Hafenlogistikkonzern in Europa. Die HHLA AG ist die Muttergesellschaft des HHLA-Konzerns und steuert den Konzern als strategische Management-Holding. Das operative Geschäft wird von 30 inländischen und 16 ausländischen Gesellschaften betrieben, die zum Konsolidierungskreis des Konzerns zählen. Im Geschäftsjahr 2019 erwarb die HHLA AG Anteile an Gesellschaften zum Ausbau ihrer digitalen Geschäftsaktivitäten und erweiterte ihr Intermodalnetzwerk. Darüber hinaus wurden keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen.

Die rechtlich selbstständige HHLA AG wurde im Rahmen des Börsengangs am 2. November 2007 in die beiden Teile A-Sparte und S-Sparte aufgeteilt.

Die A-Sparte repräsentiert den Teilkonzern Hafenlogistik. Die an der Börse notierten A-Aktien vermitteln eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen dieser Geschäftsaktivitäten. Die Entwicklung und das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien werden der S-Sparte zugerechnet. Die S-Aktien werden nicht an der Börse gehandelt und befinden sich vollständig im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Im unwahrscheinlichen und bisher nicht vorgekommenen Fall eines Verlusts im Teilkonzern Immobilien würde dieser gemäß einem separat abgeschlossenen Verlustausgleichsvertrag mittelbar durch die FHH übernommen.

Personal

Die Anzahl der Beschäftigten in der HHLA AG betrug am 31. Dezember 2019 insgesamt 1.055 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (im Vorjahr: 1.045). Davon waren 271 Lohnempfänger (im Vorjahr: 290), 719 Gehaltsempfänger (im Vorjahr: 714) sowie 65 Auszubildende (im Vorjahr: 41). Von den 1.055 Beschäftigten wurden im Berichtsjahr 452 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an Gesellschaften innerhalb des HHLA-Konzerns entsandt.

Wirtschaftliches Umfeld

Die Entwicklungen der Branche und der Gesamtwirtschaft entsprechen im Wesentlichen denen des HHLA-Konzerns.

Wirtschaftliches Umfeld

Ertragslage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2019	2018	Veränd.
Umsatzerlöse	136,0	122,8	10,7 %
Sonstige Erträge und Aufwendungen	- 163,4	- 156,1	- 4,7 %
Betriebsergebnis	- 27,4	- 33,3	17,7 %
Finanzergebnis	- 28,5	- 27,2	- 4,8 %
Beteiligungsergebnis	143,4	125,6	14,2 %
Ertragsteuern	- 11,7	- 8,9	- 31,5 %
Jahresüberschuss	75,8	56,2	34,9 %

Die **Umsatzerlöse** der HHLA AG resultierten im Wesentlichen aus der Weiterbelastung von Personalkosten für entsandtes Personal der Holding an die ausgegliederten Unternehmensbereiche in den Segmenten Container und Logistik sowie aus der Verrechnung administrativer Dienstleistungen und Leistungen für IT-Systeme, die in der HHLA AG gebündelt sind. Im Berichtsjahr betrugen die Umsatzerlöse 136,0 Mio. € (im Vorjahr: 122,8 Mio. €). Der Anstieg um 13,2 Mio. € resultierte aus Dienstleistungsverrechnungen mit Tochtergesellschaften der HHLA AG.

Die **sonstigen Erträge und Aufwendungen** belasten das Ergebnis im Vorjahresvergleich um zusätzlich 7,3 Mio. €. Dies resultierte im Wesentlichen aus Aufwendungen für die Entwicklung strategischer Initiativen sowie im Vorjahr erfassten Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen.

Die Reduzierung des **Finanzergebnisses** gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf gestiegene Zinsaufwendungen durch die Herausgabe von Schuldscheindarlehen und Namensschuldverschreibungen zurückzuführen.

Die Entwicklung des **Beteiligungsergebnisses** ist im Wesentlichen auf die Geschäftsentwicklung des Segments Intermodal zurückzuführen. Die ergebniswirksam vereinnahmten Jahres-

überschüsse aus den Tochtergesellschaften und Beteiligungen der HHLA AG haben sich im Vorjahresvergleich um 17,8 Mio. € auf 143,4 Mio. € erhöht (im Vorjahr: 125,6 Mio. €).

Der Anstieg der **Ertragsteuern** um 2,8 Mio. € resultierte überwiegend aus dem verbesserten Betriebs- und Finanzergebnis.

Der **Jahresüberschuss** der Gesellschaft betrug im Berichtsjahr 75,8 Mio. € (im Vorjahr: 56,2 Mio. €). Davon entfallen auf die A-Sparte 66,6 Mio. € (im Vorjahr: 47,7 Mio. €) und auf die S-Sparte 9,2 Mio. € (im Vorjahr: 8,5 Mio. €).

Soll-Ist-Vergleich

in Mio. €	Ist 2018	Prognose 2019	Ist 2019
Jahresüberschuss	56,2	Vorjahresniveau	75,8

Das von der Prognose abweichende Jahresergebnis ist im Wesentlichen auf die Entwicklung des Beteiligungsergebnisses zurückzuführen.

Vermögenslage

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	32,4	29,8
Finanzanlagen	444,5	424,8
Sonstige Aktiva	718,5	695,7
Bilanzsumme	1.195,4	1.150,3
Passiva		
Eigenkapital	492,2	478,1
Rückstellungen für Pensionen	330,1	323,9
Sonstige Passiva	373,1	348,3
Bilanzsumme	1.195,4	1.150,3
Eigenkapitalquote in %	41,2	41,6
Anlagenintensität in %	2,7	2,6

Die Restbuchwerte der **immateriellen Vermögensgegenstände** und des **Sachanlagevermögens** betragen zum Bilanzstichtag 32,4 Mio. € (im Vorjahr: 29,8 Mio. €). Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen betragen im Berichtsjahr 6,9 Mio. € (im Vorjahr: 9,8 Mio. €). Der Investitionsschwerpunkt lag dabei auf dem Ausbau der IT-Landschaft.

Das **Finanzanlagevermögen** erhöhte sich im Wesentlichen infolge des eingangs beschriebenen Ausbaus der digitalen Geschäftsaktivitäten um insgesamt 19,7 Mio. € auf 444,5 Mio. €.

Entwicklung der Pensionsrückstellungen

in Tsd. €	2019	2018
Bilanzwert am 01.01.	323.888	309.575
Überführungsbetrag ¹	0	4.296
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand	25.301	29.210
Rentenzahlungen	- 19.079	- 19.193
Bilanzwert am 31.12.	330.110	323.888

¹ Im Vorjahr ergab sich ein Überführungsbetrag aus der Harmonisierung der bestehenden Altersvorsorgesysteme.

Die HHLA AG bewertet die Ansprüche aus bestehenden **Pensionsverpflichtungen** nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren „Projected Unit Credit Method“. Dabei erfolgt die Zuordnung künftiger Leistungen im Verhältnis der bereits zurückgelegten zu der bis zum Eintritt des jeweiligen Versorgungsfalles möglichen Dienstzeit. Zusätzlich werden die künftig zu erwartenden Renten- und Entgeltsteigerungen berücksichtigt. Für das Berichtsjahr wird ein von der Deutschen Bundesbank vorgegebener durchschnittlicher Marktzins der vergangenen zehn Jahre von 2,71 % (im Vorjahr: 3,21 %) angewandt.

Dabei wird gemäß § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB bei der Pensionsrückstellung pauschal eine Restlaufzeit von 15 Jahren angenommen. Die Pensionsrückstellung betrug zum Bilanzstichtag 330,1 Mio. € (im Vorjahr: 323,9 Mio. €).

Finanzlage

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2019	2018
Finanzmittelfonds am 01.01.	416,1	388,4
Cashflow aus laufender Tätigkeit	103,7	38,2
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 26,7	- 58,2
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 61,7	47,7
Finanzmittelfonds am 31.12.	431,4	416,1
davon ggü. Tochtergesellschaften	224,1	192,3
davon liquide Mittel	207,3	223,8

Der **Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit** betrug im Berichtsjahr 103,7 Mio. € (im Vorjahr: 38,2 Mio. €). Er war wesentlich durch das Betriebsergebnis und vereinnahmte Beteiligungsergebnisse geprägt. Der Cashflow reichte im Berichtsjahr vollständig aus, um die Investitionen zu finanzieren.

Der **Finanzmittelfonds** setzte sich im Rahmen bestehender Cash-Pool-Verträge aus Forderungen gegenüber Tochtergesellschaften in Höhe von 224,1 Mio. € (im Vorjahr: 192,3 Mio. €), liquiden Mitteln in Form von Bankguthaben in Höhe von 112,3 Mio. € (im Vorjahr: 128,8 Mio. €), davon kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten in Höhe von 45,0 Mio. € (im Vorjahr: 20,0 Mio. €), sowie Clearing-Forderungen gegenüber der Hamburger Gesellschaft für Vermö-

gens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (HGV), in Höhe von 95,0 Mio. € (im Vorjahr: 95,0 Mio. €) zusammen. Die HHLA AG ist mit der S-Sparte in das Cash-Clearing-System der HGV einbezogen. Die A-Sparte nutzt darüber hinaus die Möglichkeit, Liquiditätsüberschüsse bei der HGV anzulegen, soweit dies für die HHLA AG vorteilhaft ist.

Risiko- und Chancenbericht

Die Geschäftsentwicklung der HHLA AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die des HHLA-Konzerns. An den Risiken ihrer Tochterunternehmen und Beteiligungen partizipiert die HHLA AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote.

Die HHLA AG als Mutterunternehmen des HHLA-Konzerns ist in das konzernweite Risiko- und Chancenmanagementsystem eingebunden. Im Kapitel Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts erfolgt die nach § 289 Abs. 5 HGB erforderliche Beschreibung des internen Kontrollsystems. [Risiko- und Chancenbericht](#)

Prognosebericht

Ausblick

Die Erwartungen für die HHLA AG spiegeln sich aufgrund ihrer Verflechtungen mit den Konzerngesellschaften und ihres Gewichts im Konzern in der Prognose des Konzerns wider. Es wird erwartet, dass die für den HHLA-Konzern getroffenen Aussagen zur Markt- und Umsatzentwicklung sich im Wesentlichen in den Umsatzerlösen der HHLA AG widerspiegeln werden. Darüber hinaus sollte das Beteiligungsergebnis wesentlich zum Ergebnis der HHLA AG beitragen. [Prognosebericht](#)

Erwartete Ertragslage 2020

Auf Basis der im Prognosebericht des Konzerns beschriebenen möglichen Auswirkungen der weltweiten Coronavirus-Pandemie auf die erwartete Ertragslage des HHLA Konzerns geht die HHLA AG insgesamt von einem starken Rückgang des Jahresüberschusses gegenüber dem Vorjahreswert aus. Wie beim Konzern ist eine verlässliche Prognose bei der HHLA AG aufgrund der aktuellen Entwicklungen jedoch nicht möglich. [Prognosebericht](#)

Erwartete Vermögens- und Finanzlage 2020

Auf Basis der im Prognosebericht des Konzerns beschriebenen liquiditätssteuernden Maßnahmen geht die HHLA AG von einer weiterhin stabilen Finanzlage aus. [Prognosebericht](#)

Dividende

Die Gewinnverwendung der HHLA AG orientiert sich wie im Vorjahr an der Ergebnisentwicklung des abgelaufenen Geschäftsjahres. Der Bilanzgewinn und eine stabile Finanzlage stellen dabei die Grundlage für eine Fortsetzung der kontinuierlichen Ausschüttungspolitik dar.

Erklärung des Vorstands

Nach den Umständen, die dem Vorstand zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die im Abhängigkeitsbericht gemäß § 312 AktG über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden oder Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, hat die Gesellschaft bei den Rechtsgeschäften eine angemessene Gegenleistung erhalten und ist dadurch, dass Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, nicht benachteiligt worden.

Gemäß § 4 der Satzung hat der Vorstand in analoger Anwendung der Regelungen des § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zwischen der A-Sparte und der S-Sparte zu erstellen. Nach den Umständen, die dem Vorstand zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die im Bericht über die Beziehungen zwischen der A-Sparte und der S-Sparte aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, haben beide Sparten eine angemessene Gegenleistung erhalten. Aufwendungen und Erträge, die nicht einer Sparte direkt zugeordnet werden können, sind entsprechend der Satzung auf die Sparten aufgeteilt worden. Es wurden keine Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der jeweils anderen Sparte getroffen oder unterlassen.

Hamburg, den 23. März 2020

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Angela Titzrath

Jens Hansen

Dr. Roland Lappin

Torben Seebold

Einige der im Lagebericht enthaltenen Angaben, einschließlich der Aussagen zu Umsatz- und Ergebnisentwicklungen sowie zu möglichen Veränderungen in der Branche oder zur Finanzlage, enthalten zukunftsbezogene Aussagen. Diese Aussagen beruhen auf gegenwärtigen, nach bestem Wissen vorgenommenen Einschätzungen und Annahmen der Gesellschaft. Der Eintritt oder Nichteintritt eines unsicheren Ereignisses könnte dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse einschließlich der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der HHLA wesentlich von denjenigen abweichen, die in diesen Aussagen ausdrücklich oder implizit angenommen oder beschrieben werden.

**Jahresabschluss für das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019**

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Bilanz zum 31. Dezember 2019

Aktiva

	EUR	31.12.2019	EUR	31.12.2018
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	8.292.258,01		799.470,84	
2. Entgeltlich erworbene Software	1.297.897,46		2.243.818,30	
3. Anlagen in der Entwicklung	14.038.255,68	23.628.411,15	16.832.773,10	19.876.062,24
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	5.021.265,41		5.327.919,90	
2. Transportanlagen und Maschinen	1.033.230,27		1.172.016,32	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.723.386,93		3.136.156,24	
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	8.777.892,61	256.201,01	9.892.195,47
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	428.621.877,58		408.502.881,58	
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	6.000.000,00		7.750.000,00	
3. Beteiligungen	9.165.875,49		8.505.133,90	
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	688.137,55	444.475.590,62	0,00	424.757.815,48
		476.882.184,38		454.526.073,19
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
1. Roh- Hilfs- und Betriebsstoffe	177.887,75		200.342,63	
2. Umlaufende Forderungen	641.844,16	819.731,91	532.348,20	732.690,83
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.562.395,25		1.202.630,61	
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	0,00		357,00	
3. Forderungen gegen die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg	95.000.000,00		95.000.000,00	
4. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	436.696.236,72		400.090.111,18	
5. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	30.000,00		1.350.101,04	
6. Sonstige Vermögensgegenstände	9.494.861,65	542.785.493,62	13.020.653,42	510.653.923,25
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 11.204,00 (i. Vj. EUR 38.704,20)–				
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten				
		112.276.338,48		128.831.062,50
		655.881.564,01		640.217.676,58
C. Rechnungsabgrenzungsposten				
		678.921,92		761.806,11
D. Aktive latente Steuern				
		61.963.762,26		54.793.360,82
		1.195.406.432,57		1.150.298.916,50

Passiva

	EUR	31.12.2019	EUR	31.12.2018
A. Eigenkapital				
I. Gezeichnetes Kapital				
1. Haftlogistik	70.048.834,00		70.048.834,00	
2. Immobilien	2.704.500,00	72.753.334,00	2.704.500,00	72.753.334,00
II. Kapitalrücklage				
1. Haftlogistik	136.771.470,63		136.771.470,63	
2. Immobilien	506.206,26	137.277.676,89	506.206,26	137.277.676,89
III. Gewinnrücklagen				
1. Gesetzliche Rücklage	5.125.000,00		5.125.000,00	
a) Haftlogistik	205.000,00	5.330.000,00	205.000,00	5.330.000,00
b) Immobilien				
2. Andere Gewinnrücklagen	56.105.325,36		56.105.325,36	
a) Haftlogistik	1.322.353,86	57.427.679,22	1.322.353,86	57.427.679,22
b) Immobilien		62.757.679,22		62.757.679,22
IV. Bilanzgewinn				
1. Haftlogistik	181.303.432,76		170.730.884,56	
2. Immobilien	38.060.097,68	219.363.530,44	34.592.782,57	206.323.667,13
		497.152.220,55		478.112.357,24
B. Rückstellungen				
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	330.109.748,67		323.887.934,84	
2. Steuerrückstellungen	3.433.423,21		342.266,95	
3. Sonstige Rückstellungen	47.072.415,24		48.531.380,35	
		380.615.587,12		372.761.582,14
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	166.203.904,87		166.180.586,97	
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	586.458,16		519.348,20	
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.484.713,57		3.484.449,22	
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freie und Hansestadt Hamburg	558,79		6.202,00	
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	78.202.268,88		75.617.821,05	
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.892.730,35		761.577,87	
7. Sonstige Verbindlichkeiten	60.874.308,98		44.661.406,55	
– davon aus Steuern EUR 2.656.592,42 (i. Vj. EUR 2.054.437,03)–				
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 453.238,79 (i. Vj. EUR 582.518,59)–				
		313.244.943,50		291.231.451,84
D. Passive latente Steuern				
		9.393.681,40		8.193.525,38
		1.195.406.432,57		1.150.298.916,50

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	01.01.2019 - 31.12.2019		01.01.2018 - 31.12.2018	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		135.967.384,49		122.806.739,79
2. Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen		109.495,96		171.220,87
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		1.957.070,30		1.919.035,12
4. Sonstige betriebliche Erträge --davon Erträge aus der Währungsum- rechnung EUR 27.699,45 (i. Vj. EUR 85.491,19)--		1.975.209,15		5.379.657,84
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	6.117.010,40		3.871.651,42	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	6.859.420,96	12.976.431,36	5.713.378,32	9.585.029,74
6. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	93.420.439,17		93.254.715,56	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung --davon für Altersversorgung EUR -4.040.547,65 (i. Vj. EUR 1.572.581,65)--	11.096.576,85	104.517.016,02	16.499.696,21	109.754.411,77
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		4.284.374,49		3.203.278,24
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen --davon Aufwendungen aus der Währungs- umrechnung EUR 45.202,10 (i. Vj. EUR 128.397,59)--		45.419.995,05		40.727.875,38
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		76.635.365,54		74.126.076,77
10. Erträge aus Beteiligungen --davon aus verbundenen Unternehmen EUR 71.322.068,73 (i. Vj. EUR 50.851.251,53)--		75.927.461,35		54.995.343,51
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge --davon aus verbundenen Unternehmen EUR 3.257.748,45 (i. Vj. EUR 3.308.001,90)--		3.273.618,09		3.360.819,81
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		1.354,41		154.662,32
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme		9.180.190,35		3.545.937,06
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen --davon an verbundene Unternehmen EUR 0,00 (i. Vj. EUR 3.768,28)-- --davon Aufwendungen aus der Abzinsung EUR 28.635.598,85 (i. Vj. EUR 28.730.030,17)--		31.813.989,43		30.539.874,97
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag --davon Ertrag aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 5.970.245,62 (i. Vj. EUR 3.996.677,30)--		11.730.494,82		8.864.892,30
16. Ergebnis nach Steuern		75.921.758,95		56.382.931,93
17. Sonstige Steuern		163.378,44		205.056,03
18. Jahresüberschuss		75.758.380,51		56.177.875,90
19. Gewinnvortrag		205.323.667,13		201.487.510,01
20. Ausschüttung		61.718.517,20		52.341.718,78
21. Bilanzgewinn		219.363.530,44		205.323.667,13

Anhang für das Geschäftsjahr 2019

1. Allgemeines

Der Jahresabschluss der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA AG) zum 31. Dezember 2019 wurde gemäß §§ 242 ff. und 264 ff. HGB sowie nach den einschlägigen Rechnungslegungsvorschriften des AktG und der Satzung aufgestellt.

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Hamburg und ist eingetragen in das Handelsregister beim Amtsgericht Hamburg (HRB 1902). Sie ist eine große Kapitalgesellschaft i. S. d. § 267 Abs. 3 HGB.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, einen Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards (IFRS) gemäß § 315a Abs. 1 HGB aufzustellen, der auch offen gelegt wird.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, haben wir einzelne Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst und daher in diesem Anhang gesondert aufgegliedert und erläutert. Aus dem gleichen Grund wurden die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten und davon-Vermerke ebenfalls an dieser Stelle gemacht.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

In den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden haben sich gegenüber dem Vorjahr keine Änderungen ergeben.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Die Zugänge zum Anlagevermögen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte werden zu Herstellungskosten (Entwicklungskosten) aktiviert, sofern zum Abschlussstichtag zumindest eine hohe Wahrscheinlichkeit der tatsächlichen Entstehung eines Vermögensgegenstandes besteht. Zu den Herstellungskosten zählen die einzeln zurechenbaren Kosten durch den Verbrauch von Gütern und die Inanspruchnahme von Diensten sowie angemessene Teile der Gemeinkosten und des durch den Entwicklungsprozess veranlassten Werteverzehrs von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens.

Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau werden zum Nennwert angesetzt.

Abschreibungen auf immaterielles Anlagevermögen und auf Sachanlagen werden entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer linear, pro rata temporis durchgeführt.

Geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten bis 250,00 € werden im Zugangsjahr sofort als Aufwand erfasst; geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten von 250,00 € bis 800,00 € werden sofort voll abgeschrieben.

Nutzungsdauer von Immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagevermögen

in Jahren	2019	2018
Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	5 - 10	5
Entgeltlich erworbene Software	3 - 7	3 - 7
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich Bauten auf fremden Grundstücken	10 - 50	10 - 50
Technische Anlagen und Maschinen	5 - 25	5 - 25
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 - 15	3 - 15

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen werden mit den Anschaffungskosten bzw. mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Sofern es sich um Finanzanlagen handelt, welche die Voraussetzungen des § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB erfüllen (Wertpapiere i. V. m. Lebensarbeitszeitkonten, ATZ-Depot, Rückdeckungsversicherung), werden diese mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit der entsprechenden Verpflichtung saldiert.

Vorräte

Die Vorräte werden mit durchschnittlichen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips angesetzt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden zu Nennwerten oder niedrigeren beizulegenden Zeitwerten bilanziert. Zweifelhafte Forderungen werden mit dem wahrscheinlich erzielbaren Wert angesetzt, entsprechende Einzelwertberichtigungen werden vorgenommen. Für das allgemeine Kreditrisiko von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen angemessene Pauschalwertberichtigungen.

Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Flüssige Mittel werden zum Nennwert angesetzt.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Ausgaben vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Aufwendungen für einen bestimmten Zeitraum danach darstellen.

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Pensionsverpflichtungen

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen erfolgt nach der „Projected Unit Credit Method“ (Anwartschaftsbarwertmethode). Dabei erfolgt die Zuordnung künftiger Leistungen im Verhältnis der bereits zurückgelegten zu der bis zum Eintritt des jeweiligen Versorgungsfalles möglichen Dienstzeit. Für die Bewertung wurden die Heubeck-Richttafeln 2018G als biometrische Grundlage verwendet.

Im Berichtsjahr wird ein von der Deutsche Bundesbank vorgegebener durchschnittlicher Marktzins von 2,71 % (im Vorjahr: 3,21 %) der Bewertung zu Grunde gelegt. Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 10 Jahre ergibt sich im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 7 Jahre ein Unterschiedsbetrag in Höhe von 19.748 T€ nach Anrechnung latenter Steuern. Dieser Unterschiedsbetrag ist für die Ausschüttung gesperrt.

Bei der Bewertung hat die Gesellschaft die Vereinfachungsregelung des § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB angewendet und die Pensionsrückstellungen pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt, abgezinst.

Die Rückstellungen werden in Höhe des Barwertes der Pensionsverpflichtungen unter Verwendung der folgenden versicherungsmathematischen Annahmen bewertet:

Versicherungsmathematische Annahmen zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen

in %	31.12.2019	31.12.2018
Abzinsungssatz	2,71	3,21
Lebenshaltungskostensteigerung	2,00	2,00
Entgelttrend	3,00	3,00
Anpassung der laufenden Renten	1,00 - 2,00	1,00 - 2,00
Fluktuationsrate	2,10	2,10
Anpassung der Sozialversicherungsrenten gemäß Rentenversicherungsbericht des Jahres	2019	2018

Soweit Deckungsvermögen vorliegt, hat die Gesellschaft eine Saldierung der zum Zeitwert angesetzten Rückdeckungsversicherungen mit den entsprechenden Pensionsrückstellungen vorgenommen.

Steuerrückstellungen und sonstige Rückstellungen

Die Steuerrückstellungen und sonstigen Rückstellungen werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags passiviert. Bei Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden künftige Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt und eine Abzinsung zum Bilanzstichtag vorgenommen. Als Abzinsungssätze werden die den Restlaufzeiten der Rückstellungen entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre verwendet, wie sie von der Deutsche Bundesbank gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung monatlich ermittelt und bekanntgegeben werden.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit enthalten den Erfüllungsrückstand, der vom Arbeitnehmer in der Beschäftigungsphase erarbeitet wird. Weiterhin ist der vom Arbeitgeber zu leistende Aufstockungsbetrag in der Rückstellung berücksichtigt. Eine Abzinsung der Rückstellung wurde zum 31. Dezember 2019 mit dem von der Deutsche Bundesbank veröffentlichten Zinssatz von 0,58 % (im Vorjahr: 0,82 %) vorgenommen. Die Ansprüche der Arbeitnehmer aus Altersteilzeitvereinbarungen sind für den Fall einer Insolvenz durch Investmentfondsanteile gesichert, so dass die Voraussetzungen des § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB erfüllt sind. Dementsprechend hat die Gesellschaft das Deckungsvermögen zum Zeitwert des 31. Dezember 2019 bewertet und mit den Altersteilzeitverpflichtungen saldiert.

Die Bewertung der Rückstellung für Jubiläumswendungen erfolgt nach dem Barwertverfahren (unit credit method). Es wurden die Heubeck-Richttafeln 2018G und der von der Deutsche Bundesbank veröffentlichte Rechnungszins von 1,97 % (im Vorjahr: 2,32 %) zu Grunde gelegt. Der Rechnungszins von 1,97 % ergibt sich als durchschnittlicher Marktzinssatz bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren (Vereinfachungsregelung des § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB).

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind zum Erfüllungsbetrag angesetzt.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Einnahmen vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Erträge für einen bestimmten Zeitraum danach darstellen.

Latente Steuern

Auf Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten sowie auf berücksichtigungsfähige Verlust- und Zinsvorräte werden latente Steuern gebildet. Die Gesellschaft bilanziert als Organträgerin die latenten Steueransprüche auf temporäre Bewertungsunterschiede aller Gesellschaften des Organkreises. Als Gesellschafterin von Personengesellschaften werden latente Körperschaftsteuern nebst Solidaritätszuschlag bilanziert, soweit sie auf die Beteiligung entfallen.

Fremdwährungsposten

Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten wurden bei einer Restlaufzeit von unter einem Jahr mit dem Devisenkassamittelkurs des Stichtages bewertet. Bei Restlaufzeiten von mehr als einem Jahr wurden die Forderungen/Verbindlichkeiten zum Bilanzstichtag mit dem Devisenkassamittelkurs unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips/Imparitätsprinzips bewertet.

3. Erläuterungen zur Bilanz

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Die Entwicklung der Posten des Anlagevermögens ist dem nachfolgend aufgeführten Anlagenspiegel zu entnehmen.

Das Aktivierungswahlrecht für selbst erstellte immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens wird in Anspruch genommen. Hierbei handelt es sich sowohl um ein bereits aktiviertes Teilsystem mit Entwicklungskosten in Höhe von 8.292 T€ sowie um einen in der Entwicklung befindlichen selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenstand mit Entwicklungskosten in Höhe von 14.038 T€. Forschungskosten sind nicht entstanden. Mit der Entwicklung wurde im Geschäftsjahr 2015 begonnen.

In den Abschreibungen auf Sachanlagen sind keine außerplanmäßigen Abschreibungen enthalten.

Finanzanlagen

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes ist der nachfolgenden, gesonderten Aufstellung zu entnehmen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

In den sonstigen Vermögensgegenständen ist ein Posten in Höhe von 11 T€ mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr enthalten. In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind 11.507T€ aus Lieferungen und Leistungen enthalten.

Die gebildete Pauschalwertberichtigung beläuft sich auf 1 % der nicht einzelwertberichtigten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Flüssige Mittel

Die Flüssigen Mittel enthalten den Kassenbestand sowie Guthaben bei Kreditinstituten.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält abgegrenzte Nutzungsentgelte.

Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuerforderungen ergeben sich aus den temporären Differenzen.

Aktive latente Steuern

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	5
Sachanlagen	982	1.151
Finanzanlagen	68	26
Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	850	669
Rückstellungen	60.046	52.911
Verbindlichkeiten	17	31
	61.964	54.793

Die Bewertung erfolgt mit einem Steuersatz in Höhe von 32,28%.

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) beträgt 72.753.334,00 € und ist eingeteilt in 72.753.334 auf den Namen lautende Stückaktien zu einem Nennwert von jeweils 1,00 €. Davon sind 70.048.834 A-Aktien und 2.704.500 S-Aktien (AktienGattungen).

Die ordentliche Hauptversammlung der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft vom 21. Juni 2017 hat beschlossen, den Vorstand zu ermächtigen, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 20. Juni 2022 durch Ausgabe von bis zu 35.024.417 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien (Stückaktien ohne Nennwert im anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 1,00 €) gegen Bar- und/oder Sacheinlagen um bis zu 35.024.417,00 € (Genehmigtes Kapital I) bzw. durch Ausgabe von bis zu 1.352.250 neuen, auf den Namen lautenden S-Aktien (Stückaktien ohne Nennwert im anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 1,00 €) gegen Bar- und/oder Sacheinlagen um bis zu 1.352.250,00 € (genehmigtes Kapital II) zu erhöhen. Die Ermächtigungen können einmalig oder mehrfach, ganz oder in Teilbeträgen ausgenutzt werden. Das Bezugsrecht der Inhaber der jeweils anderen Aktiengattung, d.h. beim genehmigten Kapital I das der S-Aktionäre und beim genehmigten Kapital II das der A-Aktionäre, ist dabei jeweils ausgeschlossen. Darüber hinaus ist der Vorstand ermächtigt, in bestimmten Fällen und jeweils mit Zustimmung des Aufsichtsrats bei Ausnutzung des genehmigten Kapitals I auch das Bezugsrecht der A-Aktionäre und bei Ausnutzung des genehmigten Kapitals II das Bezugsrecht der S-Aktionäre auszuschließen.

Die ordentliche Hauptversammlung der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft vom 16. Juni 2016 hat den Vorstand der Gesellschaft bis zum 15. Juni 2021 ermächtigt, eigene A-Aktien der Gesellschaft in einem Umfang von bis zu 10 % des im Zeitpunkt der Beschlussfassung auf die A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals der Gesellschaft – oder, falls dieser Betrag geringer ist, des im Zeitpunkt der Ausnutzung der Ermächtigung auf die A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals der Gesellschaft – zu erwerben und die aufgrund dieser Ermächtigung oder vorheriger Ermächtigungen erworbenen eigenen A-Aktien mit Zustimmung des Aufsichtsrats – neben der Veräußerung über die Börse oder durch Angebot mit Bezugsrecht an alle Aktionäre – unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre in den in dem Beschluss genannten Fällen zu verwenden und ohne weiteren Hauptversammlungsbeschluss ganz oder teilweise einzuziehen. Dabei ist die Gesellschaft berechtigt, unter bestimmten, im Beschluss näher definierten Voraussetzungen das Andienungs- bzw. Bezugsrecht der Aktionäre auf die eigenen A-Aktien ganz oder teilweise auszuschließen.

Die ordentliche Hauptversammlung der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft vom 18. Juni 2019 hat den Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 17. Juni 2024 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen oder Kombinationen dieser Instrumente (im Folgenden zusammenfassend auch „Schuldverschreibungen“) im Gesamtnennbetrag von bis zu 300.000.000,00 € zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Options- bzw. Wandlungsrechte auf bis zu 10.000.000 neue, auf den Namen lautende A-Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils 1,00 € nach näherer Maßgabe der Options- bzw. Wandelanleihebedingungen zu gewähren. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Options- bzw. Wandlungspflicht sowie ein Andienungsrecht des Emittenten zur Lieferung von A-Aktien der Gesellschaft zum Ende der Laufzeit oder zu einem früheren Zeitpunkt vorsehen. Die Schuldverschreibungen können nach näherer Maßgabe des Beschlusses auch unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre ausgegeben werden. Für die Bedienung der Wandlungs- und Optionsrechte bzw. -pflichten sowie etwaiger Andienungsrechte steht gemäß § 3 Abs. 6 der Satzung ein bedingtes Kapital von 10.000.000,00 € zur Verfügung, das sich aus 10.000.000 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien zusammensetzt.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hält zum Bilanzstichtag über die Gesellschaft HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, 69,58 % der Stimmrechte.

Die Gewinnrücklagen der Gesellschaft umfassen die gesetzliche Rücklage (5.330 T€; im Vorjahr: 5.330 T€) und die anderen Gewinnrücklagen (57.428 T€; im Vorjahr: 57.428 T€).

Aus dem zum 31. Dezember 2018 bestehenden Bilanzgewinn von 205.324 T€ sind im Geschäftsjahr 2019 61.719 T€ ausgeschüttet worden. Aus dem Bilanzgewinn zum 31. Dezember 2019 in Höhe von 219.364 T€ soll in 2020 an die Aktionäre der A-Sparte (70.048.834 Aktien) eine Dividende von 0,70 € je Aktie und an die Aktionäre der S-Sparte (2.704.500 Aktien) 2,10 € je Aktie gezahlt und der Restbetrag von 164.650 T€ auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Für Zwecke der Ermittlung der jeweiligen Dividendenberechtigung der Aktionäre werden Sparteneinzelabschlüsse erstellt, die satzungsgemäß Bestandteil des Anhangs zum Jahresabschluss des Mutterunternehmens sind.

Die Sparteneinzelabschlüsse der A- und der S-Sparte sind diesem Anhang zu entnehmen.

Die S-Sparte umfasst die Gesamtheit der Wirtschaftsgüter und Vermögenswerte der Gesellschaft, die zum Erwerb, Halten, Veräußern, Vermieten, Verwalten und Entwickeln von nicht hafenumschlagsspezifischen Immobilien (Gebäude und sonstige fest mit dem Grund und Boden verbundene Bauwerke und Anlagen, die nach ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung weder ganz noch überwiegend Zwecken der Bereiche Transport und Logistik, insbesondere in den Geschäftsfeldern Seehafenverkehrswirtschaft und Hinterlandverkehre, oder der Bereiche additive Fertigung oder Informationstechnologie oder jeweils damit zusammenhängenden Bereichen zu dienen bestimmt sind) erforderlich oder bestimmt sind, sowie sämtliche hierauf bezogenen Geschäftsaktivitäten (einschließlich von Neben- und Hilfgeschäften) und sonstigen Maßnahmen, unabhängig davon, ob die Gesellschaft hierbei selbst oder durch ihre Tochter- und Beteiligungsunternehmen tätig wird. Alle anderen Vermögensgegenstände und Schulden sind der A-Sparte zuzuordnen.

Die Dividendenberechtigung der Inhaber von S-Aktien richtet sich nach der Höhe des der S-Sparte zuzurechnenden Teils des Bilanzgewinns, die Dividendenberechtigung der Inhaber von A-Aktien richtet sich nach der Höhe des verbleibenden Bilanzgewinns.

Aufwendungen und Erträge der HHLA AG, die nicht einem Teilkonzern direkt zugeordnet werden können, werden für die Ermittlung der Dividendenberechtigung der Aktionäre der jeweiligen Teilkonzerne entsprechend ihrem Anteil an den Umsatzerlösen aufgeteilt. Sämtliche Verrechnungspreise für Leistungen zwischen den beiden Teilkonzernen werden dabei wie unter fremden Dritten festgelegt. Ein Austausch liquider Mittel zwischen beiden Teilkonzernen ist marktconform zu verzinsen. Zur Verteilung der geleisteten Steuern wird für jeden Teilkonzern ein fiktives steuerliches Ergebnis ermittelt. Die sich ergebende fiktive Steuerbelastung stellt dabei die Belastung dar, die sich ergäbe, wenn jeder der beiden Teilkonzerne ein eigenständiges Steuersubjekt wäre. Die Leistungsbeziehungen zwischen der A- und der S-Sparte, die in den Sparteneinzelabschlüssen ausgewiesen werden, werden für den Jahresabschluss der HHLA AG konsolidiert. Die Summe der Sparteneinzelabschlüsse entspricht insoweit nicht dem Jahresabschluss der HHLA AG.

Mit Datum vom 18. Oktober 2007 wurde ein Teilverlustausgleichsvertrag zwischen der HHLA AG und der HGV geschlossen. Die HGV verpflichtet sich darin gegenüber der HHLA AG, jeden während der Vertragsdauer sonst entstehenden Jahresfehlbetrag der S-Sparte der HHLA AG auszugleichen, soweit dieser nicht dadurch ausgeglichen wird, dass dem Gewinnvortrag, den anderen Gewinnrücklagen oder der Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB der S-Sparte Beträge entnommen werden, die während der Vertragsdauer als Gewinn vorgetragen bzw. in diese Rücklagen eingestellt worden sind.

Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für andere Personalaufwendungen (14.672 T€), für Organisationsumbaumaßnahmen im Segment Container (13.044 T€), Abbruchverpflichtungen (4.616 T€) und Restrukturierung im Bereich Projekt- und Kontraktlogistik (3.844 T€) enthalten.

Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen, Lebensarbeitszeitkonten und Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung sind in Höhe von insgesamt 506 T€ durch die Verpfändung oder Abtretung von Wertpapieren besichert.

Die Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeitkonten sind durch Geldmarkt- und Investmentfonds gesichert, wohingegen die Altersteilzeitverpflichtungen durch ein Wertpapierdepot bei der Deutsche Bank AG, Frankfurt a.M. sowie durch Bankguthaben abgesichert werden. Die angelegten Vermögensgegenstände dienen ausschließlich der Erfüllung der Verpflichtungen und sind dem Zugriff übriger Gläubiger entzogen. Sie werden entsprechend § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den zugrunde liegenden Verpflichtungen verrechnet.

Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Erfüllungsbetrag der Verpflichtung	209	195
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	208	176
Nettowert der Rückstellung für Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung	1	19
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	102	102

Neben der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Rückstellungen erfolgte eine entsprechende Verrechnung der zugehörigen Aufwendungen (14 T€) und Erträge (32 T€) aus der Abzinsung.

Altersteilzeitverpflichtung

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Erfüllungsbetrag der Verpflichtung	333	686
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	166	299
Nettowert der Rückstellung für Altersteilzeit	167	387
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	164	293

Neben der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Rückstellungen erfolgte eine entsprechende Verrechnung der zugehörigen Aufwendungen (6 T€) und Erträge (0 T€) aus der Abzinsung.

Verpflichtung aus Lebensarbeitszeitkonten

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen	363	682
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	131	128
Nettowert der Rückstellung für Lebensarbeitszeitkonten	232	554
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	178	174

Neben der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Rückstellungen erfolgte eine entsprechende Verrechnung der zugehörigen Aufwendungen (10 T€) und Erträge (1 T€) aus der Abzinsung.

Verbindlichkeiten

Die Fristigkeiten der Verbindlichkeiten sind im Verbindlichkeitspiegel dargestellt. Sicherheiten für die Verbindlichkeiten wurden nicht gewährt. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen aus sonstigen Verbindlichkeiten. Die Verbindlichkeiten gegenüber der Freien Hansestadt Hamburg betreffen im Wesentlichen sonstige Verbindlichkeiten.

Passive latente Steuern

Die passiven latenten Steuerschulden ergeben sich aus den temporären Differenzen.

Passive latente Steuern

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.555	1.064
Sachanlagen	7.479	6.974
Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	208	32
Rückstellungen	152	124
	9.394	8.194

Die Bewertung erfolgt mit einem Steuersatz in Höhe von 32,28%.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Die Gesellschaft betreibt das zentrale Cash-Management der HHLA-Gruppe. Sie haftet gesamtschuldnerisch für alle Verpflichtungen aus dem Cash-Pooling gegenüber den Poolbanken. Aufgrund der guten Liquiditätslage im Konzern bestand zum Bilanzstichtag kein Risiko der Inanspruchnahme.

Haftungsverhältnisse

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Bürgschaften	14.438	14.004
Patronatserklärungen	64.296	83.443
	78.734	97.447

Bürgschaften und Patronatserklärungen wurden nahezu ausschließlich zugunsten von Tochtergesellschaften abgegeben, bei denen die HHLA AG die unternehmerische Führung ausübt. Die zugrunde liegenden Verpflichtungen können von den betroffenen Gesellschaften nach Erkenntnissen der HHLA AG in allen Fällen erfüllt werden. Mit einer Inanspruchnahme wird nicht gerechnet.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Am Abschlussstichtag lagen folgende sonstige finanzielle Verpflichtungen vor:

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in T€	31.12.2019	31.12.2018
Fälligkeit innerhalb eines Jahres	12.831	12.275
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	5.045	4.890
Fälligkeit zwischen einem und fünf Jahren	31.425	25.514
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	2.236	0
Fälligkeit über fünf Jahre	44.017	45.137
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	280	0
	88.273	82.926

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen entfallen insbesondere auf Mietverträge. Zum Bilanzstichtag besteht ein Bestellobligo in Höhe von 22.901 T€ (im Vorjahr: 26.725 T€).

Ausschüttungssperre

Die Aktivierung von selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenständen führte zu einem ausschüttungsgesperren Betrag in Höhe von 15.123 T€. Die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert von zu saldierendem Vermögen in Zusammenhang mit Altersteilzeitvereinbarungen und Altersversorgungsverpflichtungen führte zu einem ausschüttungsgesperren Betrag von 73 T€. Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 10 Jahre ergibt sich im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen 7 Jahre ein ausschüttungsgesperren Betrag in Höhe von 19.749 T€. Der Überhang der aktiven über die passiven latenten Steuern führte zu einem ausschüttungsgesperren Betrag von 69.226 T€. Der Gesamtbetrag der ausschüttungsgesperren Beträge beläuft sich mithin auf 104.171 T€, wobei gemäß Satzung ein Betrag von 110.628 T€ auf die A-Sparte entfällt. Für die S-Sparte ergeben sich keine ausschüttungsgesperren Beträge, da die passiven latenten Steuern die aktiven latenten Steuern übersteigen. Den ausschüttungsgesperren Beträgen stehen frei verfügbare Gewinnrücklagen in Höhe von 57.428 T€ zuzüglich dem Bilanzgewinn in Höhe von 219.364 T€ gegenüber.

4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereiche

in T€	2019	2018
Leistungsentgelte Konzernunternehmen (inkl. Vermietung)	123.982	111.284
Vermietung (an Dritte)	6.606	6.792
Güterumschlag und Lagerei	873	857
Sonstige Umsätze	4.506	3.874
	135.967	122.807

Die Umsatzerlöse wurden nur im Inland erzielt.

Erhöhung des Bestandes an unfertigen Leistungen

Die Erhöhung resultiert aus Mietnebenkosten.

Andere aktivierte Eigenleistungen

Hierbei handelt es sich um Eigenleistungen für aktivierte Software.

Sonstige betriebliche Erträge

Periodenfremde Erträge in Höhe von 1.468 T€ ergaben sich im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen (1.187 T€).

Personalaufwand

Durchschnittliche Mitarbeiterzahl

	31.12.2019	31.12.2018
Lohnempfänger	281	297
Gehaltsempfänger	715	719
Auszubildende	52	35
	1.048	1.051

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 1.874 T€.

Steuern

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag umfassen im Wesentlichen die Körperschaftsteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie die Gewerbesteuer des Geschäftsjahres 2019.

In den Steuern von Einkommen und vom Ertrag sind periodenfremde Steueraufwendungen in Höhe von 1.083 T€ enthalten.

5. Sonstige Angaben

Organe und Mandate

Weitere Angaben zu den Organmitgliedern und ihren Mandaten

Der Vorstand und seine Mandate

Angela Titzrath

Vorstandsvorsitzende

Wirtschaftswissenschaftlerin (M. A.), Hamburg

Erstbestellung: 2016

Laufende Bestellung: bis 30.09.2024

Weitere Mandate¹

- | Bionic Production GmbH, Lüneburg² (Vorsitz) (seit 29.08.2019)
- | CTD Container-Transport-Dienst GmbH² (Vorsitz)
- | Evonik Industries AG, Essen³
- | HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH² (Vorsitz)
- | HHLA International GmbH² (Vorsitz)
- | HHLA Sky GmbH² (Vorsitz)
- | HPC Hamburg Port Consulting GmbH² (Vorsitz)
- | METRANS, a.s. (Vorsitz), Prag²
- | Talanx AG, Hannover³
- | Ulrich Stein GmbH² (Vorsitz)
- | UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH² (Vorsitz)

Jens Hansen

Chief Operating Officer

Dipl.-Ingenieur, Dipl.-Kaufmann, Elmshorn

Erstbestellung: 2017

Laufende Bestellung: bis 31.03.2025

Weitere Mandate¹

- | Cuxcargo Hafenbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven⁴ (Vorsitz)
- | Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven⁴ (Vorsitz)
- | DAKOSY Datenkommunikationssystem AG⁴ (Vorsitz)
- | HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH² (Vorsitz)
- | HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH² (Vorsitz)
- | HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH² (Vorsitz)
- | HHLA Container Terminal Tollerort GmbH² (Vorsitz)
- | HHLA Rosshafen Terminal GmbH²
- | HHLA TK Estonia AS, Tallinn² (Vorsitz)
- | HPC Hamburg Port Consulting GmbH²
- | HVCC Hamburg Vessel Coordination Center GmbH²
- | Hyperport Cargo Solutions GmbH i. Gr.⁴
- | SCA Service Center Altenwerder GmbH² (Vorsitz)
- | Service Center Burchardkai GmbH² (Vorsitz)

Dr. Roland Lappin

Finanzvorstand

Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Hamburg

Erstbestellung: 2003

Laufende Bestellung: bis 30.04.2021

Weitere Mandate¹

- | Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH² (Vorsitz)
- | GHZ Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereiimmobilien-Verwaltung mbH² (Vorsitz)
- | Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH⁴
- | HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH²
- | HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH²
- | HHLA International GmbH²
- | HHLA Rosshafen Terminal GmbH²
- | IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG⁴
- | IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH⁴
- | METRANS, a.s, Prag²
- | Ulrich Stein GmbH²
- | UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH²
- | Spherie UG (haftungsbeschränkt)⁴

Torben Seebold

Arbeitsdirektor (seit 01.04.2019)

Diplom-Jurist, Hamburg

Erstbestellung: 2019

Laufende Bestellung: bis 31.03.2022

Weitere Mandate¹

- | Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH, Hamburg (Vorsitz)
- | HHLA-Personal-Service GmbH² (Vorsitz)
- | Verwaltungsausschuss für den Hafenfonds der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft, Hamburg

Der Aufsichtsrat und seine Mandate

Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vorsitzender)

Dipl.-Ingenieur, Hamburg

Geschäftsführender Gesellschafter der Rüdiger Grube International Business Leadership GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- | Bombardier Transportation GmbH, Berlin (Vorsitz) (seit 11.05.2019)
- | Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Holding Germany GmbH, Berlin (Vorsitz) (seit 11.05.2019)
- | Deufol SE, Hofheim am Taunus
- | Herrenknecht AG, Schwanau
- | RIB Software SE, Stuttgart³
- | Vossloh AG, Werdohl³ (Vorsitz) (seit 05.02.2020)

Berthold Bose (stellvertretender Vorsitzender)

Kfz-Elektriker, Hamburg

Leiter ver.di Landesbezirk Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- | Asklepios Kliniken Hamburg GmbH, Hamburg
- | HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH⁵

Dr. Norbert Kloppenburg

Dipl.-Ingenieur agr., Hamburg
Berater für internationale Beteiligungen und Finanzierungen

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2012

Weitere Mandate¹

| Voith GmbH & Co. KGaA, Heidenheim

Thomas Lütje

Schiffahrtskaufmann, Jork
Direktor Vertrieb bei der Hamburger Hafen und Logistik AG

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

| HVCC Hamburg Vessel Coordination Center GmbH² (Vorsitz)

Thomas Mendrzik

Elektromaschinenbauer, Hamburg
Stellv. Vorsitzender des Betriebsrats der
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

| HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und
Beteiligungsmanagement mbH⁵ (bis 19.09.2019)
| HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH (bis 18.04.2019)
| SCA Service Center Altenwerder GmbH (bis 18.04.2019)

Dr. Isabella Niklas

Dr. jur., Hamburg
Geschäftsführerin der HGV Hamburger Gesellschaft für
Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2018

Weitere Mandate¹

| GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH⁵
| HADAG Seetouristik und Fährdienst AG⁵
| Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg (seit 07.02.2020)
| SBH Schulbau Hamburg⁵
| SNH Stromnetz Hamburg GmbH⁵
| Wärme Hamburg GmbH (ehem. Vattenfall Wärme GmbH)⁵

Norbert Paulsen

Dipl.-Ingenieur, Hamburg
Vorsitzender des Konzern- und des Gemeinschaftsbetriebsrats der Ham-
burger Hafen und Logistik AG

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2012

Weitere Mandate¹

| HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und
Beteiligungsmanagement mbH⁵

Sonja Petersen

Dipl.-Kauffrau (FH), Norderstedt
Kaufmännische Angestellte
HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

| Keine

Dr. Sibylle Roggencamp

Dipl.-Volkswirtin, Molfsee
Leiterin des Amtes für Vermögens- und Beteiligungsmanagement in der
Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2012

Weitere Mandate¹

| Elbphilharmonie und Laeiszhalle Service GmbH⁵
| Flughafen Hamburg GmbH⁵
| Hamburg Musik GmbH⁵
| Hamburger Hochbahn AG⁵
| Hamburgischer Versorgungsfonds AöR⁵
| HSH Beteiligungsmanagement GmbH⁵ (bis 23.01.2019)
| HSH Portfoliomanagement AöR, Kiel⁵ (Vorsitz)
| Sprinkenhof GmbH⁵ (Vorsitz)
| Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf (UKE) KÖR, Hamburg⁵

Prof. Dr. Burkhard Schwenker

Dipl.-Kaufmann, Hamburg
Vorsitzender des Advisory Council der Roland Berger GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2019

Weitere Mandate¹

| Flughafen Hamburg GmbH⁵
| FreightHub GmbH, Berlin (bis 18.04.2019)
| Hamburger Sparkasse AG (HASPA), Hamburg
| Hensoldt Holding GmbH, Taufkirchen
| M.M. Warburg & Co. KGaA, Hamburg (seit 01.01.2020)

Maya Schwiegershausen-Güth

M. A. in Politikwissenschaft, Soziologie, Wirtschafts- und
Sozialgeschichte, Berlin
Gewerkschaftssekretärin ver.di Bund

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

| Hapag-Lloyd AG, Hamburg³

Dr. Torsten Sevecke

Dr. jur., Hamburg
Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Bereich
Wirtschaft und Innovation) der Freien und Hansestadt Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2018

Weitere Mandate¹

- | 4Free AG, Hamburg
 - | Erneuerbare Energien Hamburg Clusteragentur GmbH⁵ (Vorsitz)
 - | Hamburg Messe und Congress GmbH⁵ (seit 10.09.19) (Vorsitz)
 - | Hamburg Tourismus GmbH⁵ (seit 24.01.2019) (Vorsitz)
 - | Hamburgische Investitions- und Förderbank AöR⁵
 - | HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und
Beteiligungsmanagement mbH⁵
 - | HIW Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH⁵
(Vorsitz)
 - | Life Science Nord Management GmbH⁵ (Vorsitz)
 - | Logistik-Initiative Hamburg Management GmbH⁵ (bis 31.05.2019)
 - | ReGe Hamburg-Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH⁵
 - | ZAL Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH⁵ (Vorsitz)
-

Im Geschäftsjahr 2019 ausgeschiedene Mitglieder

Heinz Brandt

Ehemaliges Mitglied des Vorstands

Rechtsassessor, Bremen
Mitglied des Vorstands (Arbeitsdirektor) der
Hamburger Hafen und Logistik AG

Erstbestellung: 2009
Ausgeschieden am: 31.03.2019

Weitere Mandate¹ (bis 31.03.2019)

- | Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH, Hamburg (Vorsitz)
 - | HHLA-Personal-Service GmbH² (Vorsitz)
 - | HPC Hamburg Port Consulting GmbH²
 - | Verwaltungsausschuss für den Hafenfonds der
Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft, Hamburg
-

Michael Westhagemann

Ehemaliges Mitglied des Aufsichtsrats

Informatiker, Hamburg
Senator der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der
Freien und Hansestadt Hamburg

Erstmalige Wahl: 2017
Ausgeschieden am: 06.02.2019

Weitere Mandate¹ (bis 06.02.2019)

- | HafenCity Hamburg GmbH⁵
 - | Hamburg Marketing GmbH⁵ (Vorsitz)
 - | Hamburg Port Authority AöR⁵ (Vorsitz)
 - | Hamburger Hochbahn AG⁵ (Vorsitz)
-

¹ Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren
in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

² Mehrheitsbeteiligung der HHLA (direkt oder indirekt)
Soweit nicht anders angegeben mit Sitz in Hamburg

³ Börsennotiert

⁴ Minderheits- bzw. paritätische Beteiligung der HHLA (direkt oder indirekt).
Soweit nicht anders angegeben mit Sitz in Hamburg

⁵ Beteiligungsunternehmen der Freien und Hansestadt Hamburg (ohne Unternehmen des
HHLA-Konzerns). Soweit nicht anders angegeben mit Sitz in Hamburg

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

An den Aufsichtsrat wurden insgesamt Vergütungen (einschließlich Sitzungsgelder) in Höhe von 306 T€ gewährt. Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen 3.060 T€. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 1.097 T€ gezahlt. In den Pensionsrückstellungen sind für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene 21.880 T€ enthalten. Ergänzende Erläuterungen zur Vergütung des Vorstands sind in dem zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts der HHLA AG enthalten.

Corporate Governance Kodex

Auch im Geschäftsjahr 2019 haben sich Vorstand und Aufsichtsrat mit Themen der Corporate Governance befasst. Am 13. Dezember 2019 haben sie gemeinsam die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG wie folgt abgegeben: Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass seit dem 7. Dezember 2018 (Zeitpunkt der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“ oder „DCGK“) in der Fassung vom 7. Februar 2017 mit Ausnahmen entsprochen wurde und zukünftig entsprochen wird. Die oben genannte Entsprechenserklärung ist den Aktionären auf der Internetseite unter www.hhla.de dauerhaft zugänglich gemacht.

Informationen zur Corporate Governance im Unternehmen sowie einen ausführlichen Bericht zu Höhe und Struktur der Vergütung von Aufsichtsrat und Vorstand finden sich im zusammengefassten Lagebericht.

Konzernzugehörigkeit

Die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, als oberstes Mutterunternehmen der Gesellschaft, erstellt einen Konzernabschluss für den kleinsten und größten Kreis der Konzernunternehmen, der im Bundesanzeiger bekannt gemacht wird. Die HHLA AG wird in diesen Konzernabschluss einbezogen.

Honorare und Dienstleistungen des Abschlussprüfers

Das von dem Abschlussprüfer für das Berichtsjahr berechnete Gesamthonorar wird aufgeschlüsselt nach den Abschlussprüfungsleistungen, anderen Bestätigungsleistungen und sonstigen Leistungen in der entsprechenden Angabe des Konzernabschlusses angegeben.

Für die HHLA und die von ihr beherrschten Unternehmen wurden Abschlussprüfungsleistungen insbesondere für die gesetzliche Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses, für die prüferische Durchsicht der Zwischenabschlüsse sowie weitere Prüfungsleistungen erbracht.

Die anderen Bestätigungsleistungen betreffen insbesondere Leistungen im Zusammenhang mit dem Compliance Managementsystems nach IDW PS 980 sowie regulatorischen Anforderungen im Sinne des EEG und KWKG.

Zudem wurden sonstige Leistungen in Form von Workshops im Zusammenhang mit strategischen Projekten erbracht.

Das von dem Abschlussprüfer für das Berichtsjahr berechnete Gesamthonorar im Sinne des § 285 Nr. 17 HGB ist in der entsprechenden Anhangangabe des Konzernabschlusses enthalten.

Nachtragsbericht

Anfang Januar 2020 wurde von chinesischer Seite die Identifizierung eines neuartigen Coronavirus bei mehreren Erkrankten bekanntgegeben. Der zunächst lokal begrenzte Ausbruch der Krankheit entwickelte sich jedoch relativ schnell zu einer internationalen Pandemie. Die HHLA hat auf Basis der aktuellen Kenntnisstände die möglichen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Geschäftsentwicklung bewertet und in der Prognose für die erwartete Ertragslage des Jahres 2020 berücksichtigt. Die Einschätzungen zum Verlauf der Coronavirus-Pandemie sind jedoch mit erheblichen Unsicherheiten verbunden, so dass die tatsächliche Entwicklung der Ertragslage von der Prognose signifikant abweichen kann.

Durch den Ausbruch des Virus ergeben sich für den Ansatz und die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft zum 31. Dezember 2019 keine Auswirkungen.

Weitere Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2019 nicht ein.

Hamburg, den 23. März 2020

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Angela Titzrath Jens Hansen

Dr. Roland Lappin Torben Seebold

Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern zum 31. Dezember 2019

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital		Eigenkapital in T€	Ergebnis des Geschäftsjahres	
	direkt (in %)	indirekt (in %)		Jahr	in T€
Teilkonzern Hafenlogistik					
Segment Container					
HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3b}	100,0		76.961	2019	0
Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3c}		100,0	26	2019	0
HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg ^{1, 2, 3b}	100,0		1.942	2019	0
HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3b}	100,0		34.741	2019	0
HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg ¹		100,0	29.854	2019	2.533
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3b}	74,9		80.433	2019	0
SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3c}		74,9	601	2019	0
Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg ⁴		37,5	272	2019	113
HVCC Hamburg Vessel Coordination Center GmbH, Hamburg ⁴	66,0		100	2019	0
CuxPort GmbH, Cuxhaven ⁴	25,1		14.326	2019	845
Cuxcargo Hafенbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven ⁵	50,0		39	2019	4
Cuxcargo Hafенbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven ⁵	50,0		13	2019	0
DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagsbetriebe mbH, Hamburg ⁴	40,4		1.577	2019	800
HHLA International GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3b}	100,0		8.360	2019	0
HHLA TK Estonia AS, Tallinn/Estland ¹		100,0	59.314	2019	3.085
SC Container Terminal Odessa, Odessa/Ukraine ¹		100,0	58.296	2019	13.653
Segment Intermodal					
CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3c}	100,0		1.256	2019	0
HHLA Project Logistics LLC, Poti/Georgien ¹		75,0	1.463	2019	224
METRANS a.s., Prag/Tschechien ¹	100,0		286.439	2019	57.829
METRANS Adria D.O.O., Koper/Slowenien ¹		100,0	1.291	2019	471
METRANS (Danubia) a.s., Dunajská Streda/Slowakei ¹		100,0	108.729	2019	15.600
METRANS (Danubia) Kft., Győr/Ungarn ¹		100,0	2.001	2019	465
METRANS Danubia Krems GmbH, Krems an der Donau/Österreich ¹		100,0	552	2019	107
METRANS D.O.O., Rijeka/Kroatien ^{1, 5}		100,0	11	2019	3
METRANS DYKO Rail Repair Shop s.r.o., Prag/Tschechien ¹		100,0	6.607	2019	911
METRANS İSTANBUL STI, Istanbul/Türkei ¹		100,0	-73	2019	-5
METRANS Konténer Kft., Budapest/Ungarn ¹		100,0	10.246	2019	1.389
METRANS (Polonia) Sp.z o.o, Warschau/Polen ¹		100,0	9.685	2019	3.494
METRANS Rail s.r.o., Prag/Tschechien ¹		100,0	3.832	2019	3.331
METRANS Rail (Deutschland) GmbH, Leipzig ¹		100,0	7.025	2019	2.719
TIP Žilina, s.r.o., Dunajská Streda/Slowakei ¹		100,0	-2.334	2019	-2.325
UniverTrans Kft., Budapest/Ungarn ¹		100,0	2.369	2019	758
METRANS Railprofi Austria GmbH, Krems an der Donau/Österreich ¹		80,0	1.260	2019	1.190
IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg ⁵	50,0		41	2019	2
IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG, Hamburg ⁵	50,0		63	2019	-3

Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern zum 31. Dezember 2019

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital		Eigenkapital in T€	Ergebnis des Geschäftsjahres	
	direkt (in %)	indirekt (in %)		Jahr	in T€
Segment Logistik					
Bionic Production GmbH, Lüneburg ¹	50,1		5.481	2019	-1.376
HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3a}	100,0		1.023	2019	0
UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg ¹	51,0		11.056	2019	1.611
ARS-UNIKAI GmbH, Hamburg ⁴		25,5	49	2019	-13
HHLA Sky GmbH, Hamburg ¹	100,0		336	2019	-781
HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg ⁴	51,0		20.953	2019	625
Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ⁴	51,0		955	2019	351
Hansaport Hafenebetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{3b, 4}	49,0		k. A.	2019	k. A.
Hyperport Cargo Solutions GmbH i.G., Hamburg ⁴	50,0		-	2019	-
Spherie UG (haftungsbeschränkt), Hamburg ⁴	25,1		318	2019	-374
Holding/Übrige					
GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg ^{1, 2, 3c}	100,0		3.609	2019	0
HHLA-Personal-Service GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3b}	100,0		45	2019	0
Teilkonzern Immobilien					
Segment Immobilien					
Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{1, 2, 3a}	100,0		4.518	2019	0
HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH, Hamburg ^{1, 5}	100,0		96	2019	8
HHLA 1. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg ^{1, 3d}	100,0		14.305	2019	2.326
HHLA 2. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg ^{1, 3d}	100,0		69.185	2019	8.151

¹ Beherrschte Unternehmen.

² Mit diesen Unternehmen bestanden 2019 Ergebnisabführungsverträge.

^{3a} Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung gem. § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.

^{3b} Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung sowie der Erstellungspflicht für den Lagebericht gem. § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.

^{3c} Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung sowie der Erstellungspflicht für den Lagebericht und den Anhang gem. § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.

^{3d} Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung gem. § 264b HGB in Anspruch genommen.

⁴ At-equity bilanzierte Unternehmen.

⁵ Wegen der insgesamt untergeordneten Bedeutung dieser Gesellschaften werden sie im Konzernabschluss nicht konsolidiert bzw. nicht nach der Equity-Methode bewertet, sondern als Beteiligung ausgewiesen.

**Entwicklung des Anlagevermögens
im Geschäftsjahr 2019**

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2019

	Kumulierte Abschreibungen										Buchwerte						
	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Zugänge					Abgänge		31.12.2019		31.12.2018		
	1.1.2019	Zugänge	Invest. Fokderung	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2019	1.1.2019	Zugänge	Übertragung im Konzern	Zugänge	Übertragung im Konzern	Abgänge	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018	
EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände																	
1. Sachverhalte, die immaterielle Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte darstellen	1.518.294,44	0,00	0,00	0,00	5.640.427,79	10.057.349,12	718.823,60	1.046.267,51	0,00	0,00	0,00	1.765.091,11	8.292.259,01	799.470,84			
2. Entgeltlich erworbene Software	17.789.661,45	1.000,00	0,00	0,00	0,00	18.105.737,27	15.545.943,15	1.261.936,66	0,00	0,00	0,00	16.807.839,81	1.297.887,46	2.248.818,30			
3. Anlagen in der Entwicklung	16.832.773,10	0,00	0,00	0,00	-5.640.427,79	14.038.255,68	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14.038.255,68	16.832.773,10				
	36.140.728,99	1.000,00	0,00	0,00	0,00	42.201.342,07	16.264.866,75	2.308.204,17	0,00	0,00	0,00	18.572.350,52	23.628.411,15	19.876.062,24			
II. Sachanlagen																	
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	29.238.622,67	0,00	116.631,91	0,00	216.673,35	29.344.542,63	23.910.802,77	412.474,45	0,00	0,00	0,00	24.323.277,22	5.021.285,41	5.327.819,90			
2. Technische Anlagen und Maschinen	6.942.407,45	0,00	120.693,42	0,00	0,00	6.867.656,73	5.770.369,13	640.993,33	0,00	0,00	0,00	5.634.426,46	1.038.230,27	1.172.016,32			
3. Geschäfts- und Firmenwerte	12.734.057,24	193.363,26	0,00	342.954,81	31.318,16	13.659.136,04	9.597.901,00	1.499.596,54	170.266,08	332.034,51	10.635.749,11	2.723.386,93	3.136.156,24				
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	256.201,01	0,00	0,00	8.009,50	-248.191,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	256.201,01				
	49.171.268,37	193.363,26	237.325,33	350.964,31	0,00	49.871.337,40	39.279.092,90	1.876.110,32	170.266,08	332.034,51	41.093.454,79	8.777.882,61	9.892.195,47				
III. Finanzanlagen																	
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	498.555.431,58	0,00	0,00	0,00	250.000,00	428.674.627,68	52.750,00	0,00	0,00	0,00	0,00	52.750,00	428.621.877,68	408.592.681,58			
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	7.750.000,00	0,00	0,00	1.750.000,00	0,00	6.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6.000.000,00	7.750.000,00				
3. Beteiligungen	8.687.191,61	0,00	0,00	0,00	-250.000,00	8.437.191,61	182.000,00	1.354.411,62	0,00	0,00	0,00	183.411,62	8.620.783,23				
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	424.982.682,79	0,00	0,00	1.750.000,00	0,00	426.732.682,79	234.807,31	1.354,41	0,00	0,00	0,00	236.161,72	424.496.521,07				
	510.304.644,15	194.363,26	237.325,33	2.100.964,31	0,00	536.764.731,81	55.778.966,96	4.285.728,90	170.266,08	332.034,51	59.902.547,43	476.882.194,35	464.626.073,19				

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Verbindlichkeitspiegel zum 31. Dezember 2019

Art der Verbindlichkeit	Restlaufzeit bis	Restlaufzeit	Restlaufzeit davon	Gesamtsumme
	zu 1 Jahr	über 1 Jahr	mehr als 5 Jahre	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <i>im Vorjahr</i>	703.904,87 680.586,97	165.500.000,00 165.500.000,00	132.500.000,00 132.500.000,00	166.203.904,87 166.180.586,97
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen <i>im Vorjahr</i>	586.458,16 519.348,20	0,00 0,00	0,00 0,00	586.458,16 519.348,20
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <i>im Vorjahr</i>	3.484.713,57 3.484.449,22	0,00 0,00	0,00 0,00	3.484.713,57 3.484.449,22
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg <i>im Vorjahr</i>	558,79 6.262,00	0,00 0,00	0,00 0,00	558,79 6.262,00
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen <i>im Vorjahr</i>	78.202.268,88 75.617.821,05	0,00 0,00	0,00 0,00	78.202.268,88 75.617.821,05
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht <i>im Vorjahr</i>	3.892.730,35 761.577,87	0,00 0,00	0,00 0,00	3.892.730,35 761.577,87
7. Sonstige Verbindlichkeiten <i>im Vorjahr</i>	41.414.768,71 33.328.288,97	19.459.540,17 11.333.117,56	9.500.000,00 9.500.000,00	60.874.308,88 44.661.406,53
--davon aus Steuern <i>im Vorjahr</i>	2.656.592,42 2.054.437,03	0,00 0,00	0,00 0,00	2.656.592,42 2.054.437,03
--davon im Rahmen der sozialen Sicherheit <i>im Vorjahr</i>	321.061,75 322.014,33	132.177,04 260.504,26	0,00 0,00	453.238,79 582.518,59
Gesamtsumme <i>im Vorjahr</i>	128.285.403,33 114.398.334,28	184.959.540,17 176.833.117,56	142.000.000,00 142.000.000,00	313.244.943,50 291.231.451,84

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Bilanz der A-Sparte zum 31. Dezember 2019

Aktiva

	31.12.2019	31.12.2018
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	8.292.258,01	799.470,84
2. Einligentlich erworbene Software	1.297.897,46	2.243.818,30
3. Anlagen in der Entwicklung	14.038.235,68	19.876.062,24
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	5.021.265,41	5.327.819,90
2. Technische Anlagen und Maschinen	1.033.230,27	1.172.018,32
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.723.386,93	3.136.156,24
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	256.201,01
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	342.363.890,92	322.244.694,92
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	6.000.000,00	7.750.000,00
3. Beteiligungen	9.165.875,49	8.505.133,90
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	688.137,55	0,00
	350.824.197,72	338.499.828,82
		368.268.086,53
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	177.887,75	200.342,63
2. Unterliegende Leistungen	641.844,16	532.348,20
		732.890,83
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.562.395,25	1.202.630,61
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	0,00	357,00
3. Forderungen gegen die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg	75.000.000,00	75.000.000,00
4. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	408.234.607,85	376.490.365,91
5. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	30.000,00	1.350.191,04
6. Sonstige Vermögensgegenstände	10.475.396,48	13.254.796,75
–davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 11.204,00 (i. Vj. EUR 56.704,20)–		467.298.341,31
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
	111.877.056,16	127.766.739,50
	607.999.187,65	595.797.771,64
		761.806,11
C. Rechnungsabgrenzungsposten		
	676.921,92	63.788.865,78
D. Aktive latente Steuern		
	60.916.554,23	1.018.616.530,06
	1.060.218.861,52	1.018.616.530,06

Passiva

	31.12.2019	31.12.2018
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital		
	70.048.834,00	70.048.834,00
II. Kapitalrücklage		
	136.771.470,63	136.771.470,63
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	5.125.000,00	5.125.000,00
2. Andere Gewinnrücklagen	56.105.325,36	56.105.325,36
IV. Bilanzgewinn		
	181.303.432,76	170.730.884,56
	449.354.062,75	438.781.514,55
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	330.109.748,67	323.887.934,84
2. Steuerrückstellungen	4.030.196,21	342.266,85
3. Sonstige Rückstellungen	47.074.415,24	48.531.380,35
	381.212.360,12	372.761.582,04
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	86.908.748,70	86.885.430,80
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	586.458,16	519.348,20
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.484.713,57	3.482.230,92
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freie und Hansestadt Hamburg	558,79	6.262,00
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	78.076.571,42	75.629.881,08
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.892.730,35	761.577,87
7. Sonstige Verbindlichkeiten	54.812.905,65	38.698.005,59
–davon aus Steuern EUR 2.666.592,42 (i. Vj. EUR 2.054.437,03)–		
–davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 453.238,73 (i. Vj. EUR 582.518,59)–		
	227.762.686,54	205.882.736,46
D. Passive latente Steuern		
	1.889.752,11	1.190.697,01

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung der A-Sparte für die Zeit
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	01.01.2019 - 31.12.2019		01.01.2018 - 31.12.2018	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		135.967.384,49		122.776.712,31
2. Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen		109.495,96		171.220,87
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		1.957.070,30		1.919.035,12
4. Sonstige betriebliche Erträge		1.972.928,18		5.372.953,40
--davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 27.699,45 (i. Vj. EUR 85.491,19)--				
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	6.117.010,40		3.871.651,42	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	6.859.420,96	12.976.431,36	5.713.378,32	9.585.029,74
6. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	93.420.439,17		93.254.715,56	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	11.096.576,85	104.517.016,02	16.499.696,21	109.754.411,77
--davon für Altersversorgung EUR -4.040.547,65 (i. Vj. EUR 1.572.581,65)--				
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		4.284.374,49		3.203.278,24
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		44.610.263,60		39.448.889,81
--davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 45.202,10 (i. Vj. EUR 128.397,59)--				
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		74.352.807,04		72.897.723,17
10. Erträge aus Beteiligungen		65.450.488,20		44.144.091,98
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 60.845.095,58 (i. Vj. EUR 40.000.000,00)--				
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		3.169.970,74		3.283.016,47
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 3.154.101,10 (i. Vj. EUR 3.230.198,56)--				
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		1.354,41		154.662,32
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme		9.180.190,35		3.545.937,06
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		30.338.760,58		29.229.588,79
--davon an verbundene Unternehmen EUR 0,00 (i. Vj. EUR 3.768,28)--				
--davon Aufwendungen aus Abzinsung EUR 28.635.598,85 (i. Vj. EUR 28.730.030,17)--				
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		10.296.760,26		7.735.757,19
--davon Ertrag aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 6.428.633,35 (i. Vj. EUR 4.277.415,61)--				
16. Ergebnis nach Steuern		66.774.993,84		47.907.198,40
17. Sonstige Steuern		163.378,44		205.056,03
18. Jahresüberschuss		66.611.615,40		47.702.142,37
19. Gewinnvortrag		170.730.884,56		169.961.460,97
20. Ausschüttung		56.039.067,20		46.932.718,78
21. Bilanzgewinn		181.303.432,76		170.730.884,56

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung der S-Sparte für die Zeit
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	01.01.2019 - 31.12.2019		01.01.2018 - 31.12.2018	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		0,00		30.027,48
2. Sonstige betriebliche Erträge		2.280,97		6.704,44
3. Sonstige betriebliche Aufwendungen		809.731,45		1.278.985,57
4. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		2.282.558,50		1.228.353,60
5. Erträge aus Beteiligungen		10.476.973,15		10.851.251,53
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 10.476.973,15 (i. Vj. EUR 10.851.251,53)--				
6. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		103.647,35		77.803,34
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 103.647,35 (i. Vj. EUR 77.803,34)--				
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		1.475.228,85		1.310.286,18
8. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		1.433.734,56		1.129.135,11
--davon Aufwand aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 458.387,73 (i. Vj. EUR 280.738,31)--				
9. Ergebnis nach Steuern		9.146.765,11		8.475.733,53
10. Jahresüberschuss		9.146.765,11		8.475.733,53
11. Gewinnvortrag		34.592.782,57		31.526.049,04
12. Ausschüttung		5.679.450,00		5.409.000,00
13. Bilanzgewinn		38.060.097,68		34.592.782,57

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS*Prüfungsurteile*

Wir haben den Jahresabschluss der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die im Abschnitt "Sonstige Informationen" unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt "Sonstige Informationen" genannten Bestandteile des Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden "EU-APrVO") unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt "Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend be-

schrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ❶ Bewertung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen
- ❷ Ansatz und Bewertung von Pensionsverpflichtungen

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- ① Sachverhalt und Problemstellung
- ② Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ③ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

❶ **Bewertung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen**

- ① Im Jahresabschluss der Gesellschaft werden unter dem Bilanzposten "Finanzanlagen" Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen in Höhe von insgesamt € 437,8 Mio (36,6 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Die handelsrechtliche Bewertung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen richtet sich nach den Anschaffungskosten und dem niedrigeren beizulegenden Wert. Zur Ermittlung des beizulegenden Werts wird – soweit vorhanden – der Marktpreis der jeweiligen Finanzanlage herangezogen. Darüber hinaus werden, sofern Indikationen für eine Wertminderung vorliegen, die beizulegenden Werte der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen als Barwerte der erwarteten künftigen Zahlungsströme, die sich aus den von den gesetzlichen Vertretern erstellten Planungsrechnungen

ergeben, mittels Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt. Hierbei werden auch Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Einflussfaktoren berücksichtigt. Die Diskontierung erfolgt mittels der individuell ermittelten Kapitalkosten der jeweiligen Finanzanlage. Auf Basis der ermittelten Werte sowie weiterer Dokumentationen ergab sich für das Geschäftsjahr ein Abwertungsbedarf von insgesamt T€ 1 der erfolgswirksam erfasst wurde.

Das Ergebnis dieser Bewertung ist in hohem Maße abhängig davon, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsströme einschätzen, sowie von den jeweils verwendeten Diskontierungszinssätzen und Wachstumsraten. Die Bewertung ist daher mit wesentlichen Unsicherheiten behaftet. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der hohen Komplexität der Bewertung war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Bewertung nachvollzogen. Wir haben insbesondere beurteilt, ob die beizulegenden Werte der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sachgerecht mittels Discounted-Cashflow-Modellen unter Beachtung der relevanten Bewertungsstandards ermittelt wurden. Dabei haben wir uns unter anderem auf einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen sowie auf umfangreiche Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter zu den wesentlichen Werttreibern gestützt, die den erwarteten Zahlungsströmen zugrunde liegen. Mit der Kenntnis, dass bereits relativ geringe Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes wesentliche Auswirkungen auf die Höhe des auf diese Weise ermittelten Unternehmenswerts haben können, haben wir uns intensiv mit den bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parametern beschäftigt und das Berechnungsschema nachvollzogen.

Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und zugrunde gelegten Bewertungsannahmen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen aus unserer Sicht insgesamt geeignet, um die Bewertung der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sachgerecht vorzunehmen.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sind im Anhang in der Anlage II enthalten.

② Ansatz und Bewertung von Pensionsverpflichtungen

- ① Im Jahresabschluss der Gesellschaft werden Pensionsrückstellungen in Höhe von € 330,1 Mio ausgewiesen, die sich aus dem handelsrechtlichen Erfüllungsbetrag der unmittelbaren Verpflichtungen aus verschiedenen Pensionsplänen zusammensetzen. Die Bewertung der Verpflichtungen aus den Pensionsplänen der unmittelbaren Versorgungszusagen erfolgt nach der Anwartschaftsbarwertmethode. Dabei sind insbesondere Annahmen über die langfristigen Gehalts- und Rententrends, die durchschnittliche Lebenserwartung und die Fluktuation zu treffen. Für die durchschnittliche Lebenserwartung werden zum 31. Dezember 2019 die Richttafeln der Heubeck-Richttafeln-GmbH (Heubeck-Richttafeln RT 2018 G) verwendet. Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung, da der Ansatz und die Bewertung dieses insgesamt betragsmäßig bedeutsamen Postens in einem wesentlichen Maß auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft basieren.
- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem die eingeholten versicherungsmathe-

matischen Gutachten und die fachliche Qualifikation der externen Gutachter gewürdigt. Ferner haben wir uns unter anderem mit den spezifischen Besonderheiten der versicherungsmathematischen Berechnungen befasst und das Mengengerüst, die versicherungsmathematischen Parameter sowie das den Bewertungen zugrundeliegende Bewertungsverfahren auf Angemessenheit überprüft. Darauf aufbauend haben wir unter anderem die Rückstellungsbeziehung sowie die Darstellung in Bilanz und Anhang nachvollzogen.

Auf Basis unserer Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen begründet und hinreichend dokumentiert sind.

- ③ Die Angaben zu den Pensionsverpflichtungen sind in Abschnitt 2. und 3. des Anhangs (Anlage II) enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die in Abschnitt "Corporate Governance" des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- den Corporate Governance-Bericht nach Nr. 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex
- den gesonderten nichtfinanziellen Bericht nach § 289b Abs. 3 HGB und § 315b Abs. 3 HGB

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die

internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung

durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentspre-

chung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Jahresabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 18. Juni 2019 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 20. Dezember 2019 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2016 als Abschlussprüfer der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Ein-

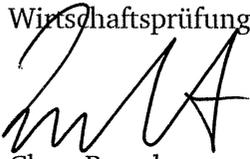
klang stehen.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Christoph Fehling.

Hamburg, den 23. März 2020

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft


Claus Brandt
Wirtschaftsprüfer


Christoph Fehling
Wirtschaftsprüfer





20000004075510