
Testatsexemplar

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Hamburg

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021
und Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum
31. Dezember 2021

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS



Inhaltsverzeichnis

Seite

Zusammengefasster Lagebericht.....	1
Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021.....	1
1. Bilanz zum 31. Dezember 2021.....	3
2. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021.....	5
3. Anhang für das Geschäftsjahr 2021.....	7
Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2021.....	25
Verbindlichkeitspiegel 2021.....	29
Bilanz der A-Sparte zum 31. Dezember 2021.....	31
Gewinn- und Verlustrechnung der A-Sparte für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021	33
Bilanz der S-Sparte zum 31. Dezember 2021.....	35
Gewinn- und Verlustrechnung der S-Sparte für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021	37
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
- Vermietung von Hafenlogistik-Immobilien

Teilkonzern

Hafenlogistik

Börsennotierte A-Aktien

Teilkonzern

Immobilien

Nicht börsennotierte S-Aktien

Segment Container

- Betrieb von Containerterminals
- 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.
- Geschäftsaktivitäten zur Prozessautomatisierung, additive Fertigung, luftgestützte Logistikdienstleistungen u. a.
- Beratung und Training

Segment Immobilien

- Geschäftsaktivitäten rund um die Immobilien der Hamburger Speicherstadt und des Fischereihafenareals
- Quartiers-/Projektentwicklung
- Vermietung
- Facility-Management

Aktionärsstruktur

Grundkapital: insgesamt 75.219.438 nennwertlose Namensaktien (Stückaktien)

davon **72.514.938 A-Aktien**
– börsennotiert –

davon **2.704.500 S-Aktien**
– nicht börsennotiert –

31 %

69 %

100 %

Streubesitz

22.299.602 A-Aktien

Freie und Hansestadt Hamburg

Aktienbestand: 50.215.336 A-Aktien + 2.704.500 S-Aktien

Konzernstruktur

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist ein führendes europäisches Hafen- und 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 35 inländischen und 23 ausländischen **Tochtergesellschaften und Beteiligungen** betrieben. Im Geschäftsjahr 2021 erweiterte die HHLA ihren Konsolidierungskreis zum Ausbau ihres Intermodalnetzwerks, zur Ausweitung ihrer digitalen Aktivitäten und Prozessautomatisierung sowie durch den Erwerb eines weiteren Containerterminals. **› 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 den Umsatzerlösen 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), im estnischen Tallinn (TK Estonia) und im italienischen Triest (PLT). Komplementäre Servicedienstleistungen rund um den Container, z. B. die Wartung und Reparatur, runden die Angebotspalette ab.

Das **Segment Intermodal** ist gemessen am Ergebnis das 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. Geschäftsaktivitäten zur Prozessautomatisierung, additive Fertigung oder luftgestützte Logistikdienstleistungen ergänzen das Angebot. Einen Teil der Tätigkeiten 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 nachhaltige Quartiers-/Projektentwicklung, die Vermietung sowie die kaufmännische und technische Objektbetreuung von Immobilien am Hamburger Hafenrand. 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 mit anderen Unternehmen im europäischen Markt für Seegüterverkehr. Dieser bietet langfristige Wachstumsperspektiven. Denn wesentliche zentraleuropäische Länder haben ihre Wettbewerbsfähigkeit in den letzten Jahren gestärkt und damit die Voraussetzungen für weiter steigenden Außenhandel und Konsum geschaffen. Auch der ost-europäische Raum bietet Wachstumspotenziale und stabile Prognosen. Ob diese sich positiv entwickeln, hängt u. a. von der Lösung regionaler und geopolitischer Konflikte sowie der Entwicklung der Rohstoff- und Energiepreise ab.

Im Jahr 2021 wirkte sich die Coronavirus-Pandemie weiterhin auf die Konjunktur, die Produktion, den Handel und vor allem auf die weltweiten Lieferketten aus. In der Folge kam es in allen großen Häfen der Welt zu Überlastungssituationen in den Lagerbereichen der Terminals, deren Auswirkungen auf das Wachstum jedoch nicht so stark ausfielen wie zu Jahresbeginn 2021 befürchtet. Der Internationale Währungsfonds (IWF) geht für 2021 von einem Wachstum der Weltwirtschaft von 5,9 % aus. **► Wirtschaftliches Umfeld**

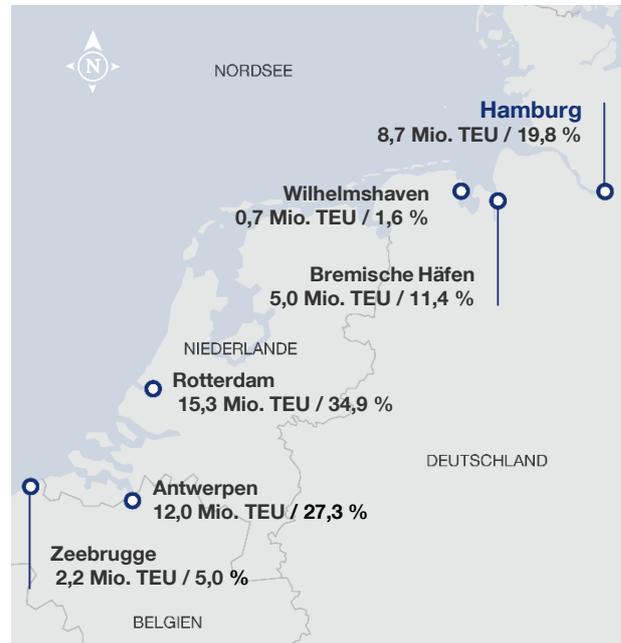
Infektionsgeschehen und Lieferengpässe werden auch 2022 die gesamtwirtschaftlichen Aktivitäten bremsen, sollen jedoch im Jahresverlauf schrittweise an Einfluss verlieren. Anzeichen einer strukturellen Inflation sind erkennbar. Der Zeitpunkt geldpolitischer Maßnahmen der Europäischen Zentralbank (EZB) bleibt abzuwarten, um die globale Auswirkung auf die weitere Entwicklung besser beurteilen zu können. Der IWF hat vor diesem Hintergrund im Januar 2022 seine Prognose für das Weltwirtschaftswachstum 2022 auf 4,4 % (zuvor: 4,9 %) nach unten korrigiert. **► Prognosebericht**

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. Durch Abfertigungsschwierigkeiten in den britischen Häfen gab es 2021 vorübergehende Ladungsverchiebungen zugunsten von Rotterdam, Zeebrugge und Wilhelmshaven, die ein zusätzliches Wachstum in den Umschlagmengen verzeichnen konnten.

Die **Häfen in der Ostsee** werden von vielen Zubringerverkehren (Feeder) bedient, die über die zentralen Bündelungspunkte in der Nordrange agieren. Allerdings stellen Häfen wie z. B.

Containerumschlag in den Nordrange-Häfen

Umschlagvolumen und Marktanteile 2021



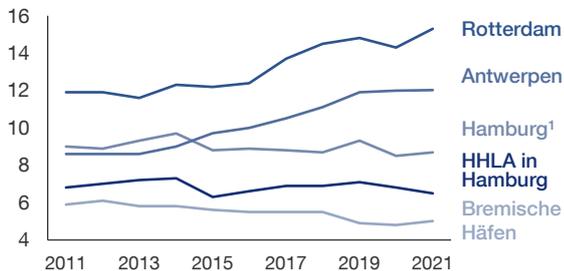
Quelle: Port Authorities / Marktanteile eigene Berechnung

Gdansk (Danzig) oder Göteborg mit Direktanläufen von Überseeschiffen einen zunehmenden Wettbewerb dar. Vor allem Danzig verzeichnet ein starkes Wachstum und entwickelt sich dadurch zu einer ernstzunehmenden Konkurrenz in diesem Verbundsystem. Neben den polnischen Häfen hat sich auch die **Adria-Region** mit Häfen wie Koper und Triest in den vergangenen Jahren dynamisch entwickelt. Mit einer Mehrheitsbeteiligung am Multifunktionsterminal „Piattaforma Logistica Trieste“ (PLT) in Triest positioniert sich die HHLA in einem wachstumsstarken Markt, der gute Entwicklungsmöglichkeiten bietet, um an neuen und sich verändernden Ladungsströmen zu partizipieren und diese aktiv mitzugestalten. Der Terminal verfügt über einen eigenen Bahnanschluss. Zudem verbindet die HHLA-Bahntochter METRANS den Hafen von Triest bereits mit ihrem europäischen Intermodalnetzwerk.

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, Fahrplanteue, Preis) und damit das Angebot integrierter Transportlösungen.

Containerumschlag in den größten Nordrange-Häfen

in Mio. TEU



¹ Inkl. HHLA / Quelle: Port Authorities

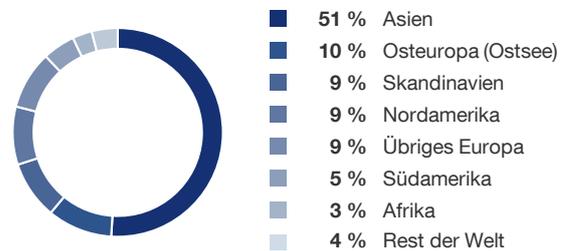
Der Wettbewerb in Nordeuropa ist weiterhin sehr intensiv, wobei die Häfen zunehmend von den sich ändernden Reederkonstellationen bzw. Terminalbeteiligungen beeinflusst sind. Die damit einhergehenden Verlegungen der weniger standortgebundenen Feederverkehre haben einen Effekt auf die Umschlagvolumina. Dagegen ist die Marktposition bei Umschlagvolumina, die landseitig an das natürliche Einzugsgebiet gebunden sind, weitestgehend stabil. Hierbei ist die kürzeste Routenführung für die ungleich teureren Landtransporte von zentraler Bedeutung.

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 Handelsbeziehungen zwischen dem Hamburger Hafen und den asiatischen Märkten die Rolle Hamburgs als bedeutende europäische Containerdrehscheibe. Mit einem Containerumschlag von 8,7 Mio. TEU rangiert Hamburg 2021 weltweit unter den Häfen voraussichtlich auf Platz 19 und ist damit weiterhin der drittgrößte europäische Containerhafen nach Rotterdam und Antwerpen. In Hamburg blieb die HHLA mit einem Umschlagvolumen von 6,5 Mio. TEU im Jahr 2021 das größte Containerumschlagunternehmen und konnte den Marktanteil der HHLA am Umschlag im Hamburger Hafen auf 74,5 % ausbauen (im Vorjahr: 74,2 %). Bedeutendste Fahrtgebiete waren Fernost, Nordamerika sowie Skandinavien und der baltische Raum.

Im **Segment Intermodal** nutzt die HHLA vor allem die Vorteile der Eisenbahninfrastruktur des Hamburger Hafens, der als bedeutendster Schienenknotenpunkt Europas 2,8 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 Verkehrsträ-

Containerumschlag nach Fahrtgebieten

im Hamburger Hafen 2021



Quelle: Hamburg Hafen Marketing e.V.

gern, wie dem Lkw und dem Binnen- bzw. 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 Fahrplatreue und die infrastrukturellen Kapazitäten zu den maßgeblichen Wettbewerbsfaktoren, deren Bedeutung im Wettbewerb zwischen den Häfen zunimmt.

Wesentliche Bausteine des HHLA-Angebots sind dabei der Betrieb eigener Inlandterminals in Mittel- und Osteuropa, eigene Containertragwagen sowie eigene Traktion (Lokomotiven). All dies ist erforderlich, um Direktzüge mit hoher Abfahrtsfrequenz und Fahrplatreue zu gewährleisten. In der Mehrheit der im Bereich des intermodalen Verkehrs der HHLA erschlossenen Regionen besetzt das Unternehmen relevante Marktpositionen. In der Zustellung bzw. Abholung von Containern per Lkw verfügt die HHLA über eine solide Marktstellung in der Metropolregion Hamburg.

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. Geschäftsaktivitäten zur Prozessautomatisierung, additive Fertigung oder luftgestützte Logistikdienstleistungen ergänzen das Angebot.

Für das **Segment Immobilien** stellt Hamburg mit rund 1,9 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/Fischereihafenareal wird

Intermodalnetzwerk der HHLA

Ausgewählte Verbindungen



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.

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 und Start-ups.

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, allerdings gab es in den vergangenen zwei Jahren keine weiteren Zusammenschlüsse oder Übernahmen unter den Top-10-Containerreedereien.

Im September 2021 haben sich COSCO SHIPPING Ports Limited (CSPL) und die HHLA auf eine Minderheitsbeteiligung an dem HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) verständigt. Damit wird der CTT zu einem „Preferred Hub“ für COSCO SHIPPING Lines in Europa. Die Genehmigung der zuständigen Bundesbehörden stand zum Jahresende 2021 noch aus.

Im Berichtsjahr zählten neun der 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](#)

Top-10-Containerreedereien

nach Transportkapazität in Tsd. TEU zum 31.12.2021

Reederei	Allianz 2021	2021
1. APM-Maersk	2M	4.281
2. MSC	2M	4.277
3. CMA CGM Group	OCEAN Alliance	3.168
4. COSCO Group (inkl. OOCL)	OCEAN Alliance	2.934
5. Hapag-Lloyd	THE Alliance	1.751
6. ONE (MOL, NYK, K Line)	THE Alliance	1.542
7. Evergreen	OCEAN Alliance	1.478
8. HMM	THE Alliance	820
9. Yang Ming	THE Alliance	662
10. Wan Hai Lines		420

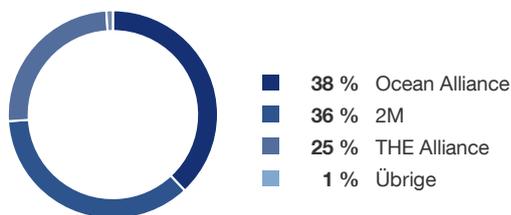
Quelle: Alphaliner Monthly Monitor; Januar 2022

Die im Jahr 2017 entstandenen großen Linienallianzen 2M, OCEAN Alliance und THE Alliance bestehen weiterhin. Der Vertrag der OCEAN Alliance hat eine Laufzeit bis 2027, während die Partnerschaft der THE Alliance vertraglich bis 2030 besteht. Im April 2020 ist offiziell HMM als viertes Vollmitglied der THE Alliance beigetreten.

Im Berichtsjahr gab es weiterhin verstärkt Neubestellungen von Containerschiffen, jedoch nicht ausschließlich im Segment über 18.000 TEU. Auch im Segment 12.500 bis 18.000 TEU gab es verstärkt Aktivitäten, ebenso im Feedersegment. Viele dieser Schiffe wurden mit Hybridantrieben bestellt und werden 2023/2024 ausgeliefert.

Kapazitätsanteil nach Allianzen

Wöchentliches Fernost-Europa-Aufkommen



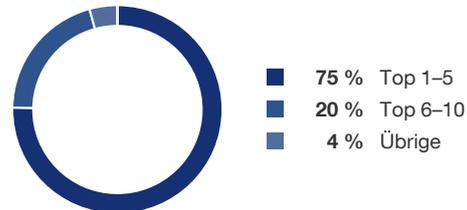
Quelle: Alphaliner Monthly Monitor; Januar 2022

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 Hamburger Hafen.

Umsatzverteilung nach Kunden

an den Containerterminals am Hauptstandort Hamburg 2021



Der Anteil der fünf wichtigsten Kunden der HHLA-Containerterminals in Hamburg am Umsatz veränderte sich im Geschäftsjahr 2021 nicht wesentlich auf 75,3 % (im Vorjahr: 75,5 %). Der Umsatzanteil der zehn wichtigsten Kunden an den Hamburger Terminals ging leicht zurück auf nunmehr 95,7 % (im Vorjahr: 97,7 %). Mit der überwiegenden Mehrheit ihrer wichtigsten Kunden unterhält die HHLA bereits seit weit mehr als 20 Jahren Geschäftsbeziehungen. 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 Hafentwicklungsgesetz (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 Hafenterrassen ist und den Bau, die Entwicklung sowie die Instandhaltung der Infrastruktur übernimmt. Die privaten Hafenterrassenbetreiber 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 größtenteils auf den allgemeinen Geschäftsbedingungen für Hafeneigentum (AVB-HI) der HPA.

Für die Errichtung, den Betrieb, den Ausbau und die Änderung 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 sowie ggf. Planfeststellungsbeschlüsse. 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.

Die Sicherheitsanforderungen in Häfen sind im Wesentlichen durch den International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code) vorgegeben, der im Bereich des Hamburger Hafens durch das Hafensicherheitsgesetz (HafenSG) umgesetzt und konkretisiert wird. Die Betreiber von Hafenanlagen – und damit auch die HHLA – haben danach neben einer strengen Zugangskontrolle zahlreiche weitere Maßnahmen zur Gefahrenabwehr einzuhalten.

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 Umsetzungsvorschriften 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 substantiellen 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 bestehenden **Transformationsprozess** weiter fort. Dieser Prozess 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 zentraler 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 Wachstumfelder 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.



Investitionen und Finanzen

Investitionen und Betriebsergebnisse werden weiter auf nachhaltiges und profitables Wachstum ausgerichtet. Die HHLA verfolgt bei ihren strategischen Investitionen einen wertorientierten Ansatz. Wichtigste Investitionskriterien sind die Wachstumsperspektiven und die zu erwartende Kapitalrendite bei Investitionsprojekten.

Neben der Weiterentwicklung des Kerngeschäfts und der Erschließung neuer Wachstumfelder sind **Nachhaltigkeit und Klimaschutz** integraler Bestandteil des Geschäftsmodells der HHLA. Bis zum Jahr 2040 soll der gesamte Konzern klimaneutral agieren. Als Zwischenziel will 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 Flächenproduktivität und Mitarbeitereffizienz sowie eine kontinuierliche Steigerung der Qualitätsstandards durch den Einsatz innovativer Technologien und Prozesse. Dabei steht zudem die Entwicklung der HHLA zu einem Green Port innerhalb einer nachhaltigen und emissionsfreien Transportkette im Blickpunkt.

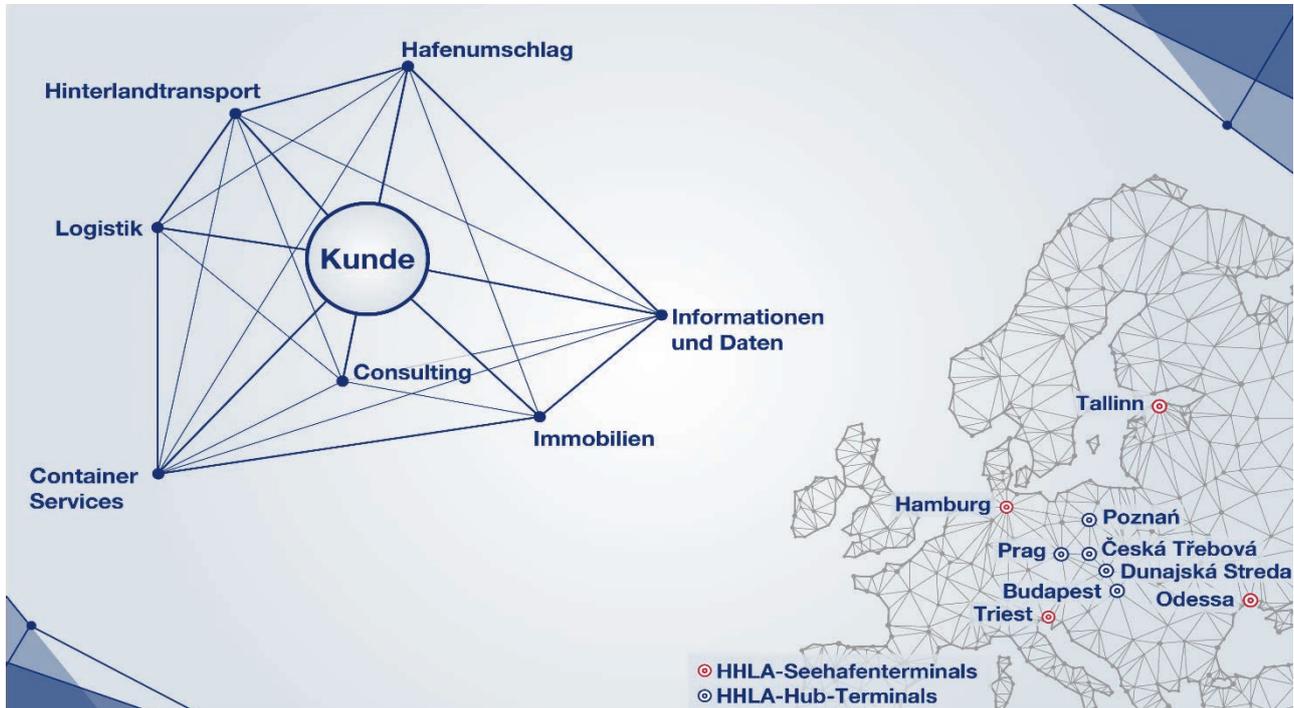
Im **Segment Intermodal** strebt die HHLA Qualitäts- und Effizienzführerschaft an und möchte von einer Spitzenposition aus von den Transportströmen der Zukunft profitieren. Die METRANS soll eine relevante Rolle entlang der Knotenpunkte und Verbindungslinien des Logistiknetzwerkes in Europa und darüber 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. Das Leistungsspektrum der HHLA zeichnet sich durch den effizienten Intermodaltransport von den Seehafenterminals der HHLA bis hin zum Umschlag im europäischen Hinterland sowie umgekehrt aus. Zusätzlich bietet die HHLA ihren Kunden kontinentale Transporte zwischen europäischen Destinationen. Durch den weiteren Ausbau des europäischen Netzwerks und die Gewinnung von Marktanteilen in Europa verfolgt die HHLA das Ziel, sowohl den Leistungsumfang als auch die Reichweite für ihre Kunden zu vergrößern. Neben der Steigerung von Leistungsumfang und Reichweite verfolgt die HHLA insbesondere eine stärkere Wertschöpfungstiefe.

Mit ihrem **Segment Logistik** bündelt die HHLA eine breite Palette von hafennahen Dienstleistungen wie Massengut-, Fahrzeug- sowie Fruchtlogistik. Diese Geschäftsfelder bilden das Fundament für die zukünftige Entwicklung des Segments. Darüber hinaus werden neue, innovative Geschäftsaktivitäten entlang der materiellen und digitalen logistischen Wertschöpfung im Segment Logistik verfolgt und gefördert. Als Antwort auf die rasanten Entwicklungen im globalen Transport- und Logistiksektor wurde im Jahr 2021 die HHLA Next GmbH gegründet, die zukünftig als zentrale Innovationseinheit der HHLA dienen und die neuen, innovativen Geschäftsaktivitäten bündeln wird. Zudem vermarktet die HHLA ihr Know-how bei der Infrastruktur- und Projektentwicklung weltweit.

Über rein organisches Wachstum hinaus prüft die HHLA stets die Möglichkeit von weiteren Zukäufen, um neue Wachstumfelder 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.

Das HHLA-Servicenetzwerk

Die HHLA verbindet ihre Kunden mit den maritimen und kontinentalen Transportströmen



In dem nicht börsennotierten **Teilkonzern Immobilien** verfolgt die HHLA das Ziel, sich zu einem marktfähigen, integrierten Entwickler für Spezialimmobilien zu entwickeln. Die Konzerneinheit HHLA Immobilien soll durch diese klare strategische Ausrichtung und verlässliche Priorisierung Hamburgs Aushängeschild für intelligentes Quartiersmanagement und -entwicklung werden. HHLA wird so zu einem gefragten Know-how-Träger in klar abgegrenzten Kompetenzfeldern.

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 2021 wurden an diesem System keine Änderungen vorgenommen.

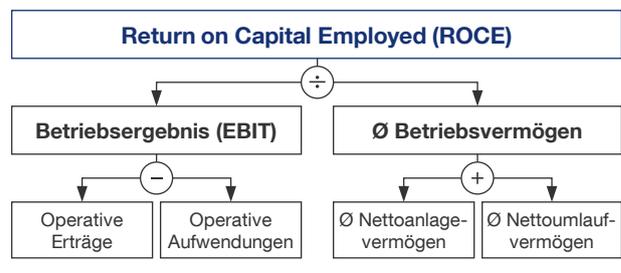
Finanzielle Steuerungsgrößen

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 wertorien-

tierte 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 2021 verwendete die HHLA für die Ermittlung der Wertsteigerung auf Konzernebene 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.

Trotz der weiterhin erschwerten wirtschaftlichen Bedingungen und der weltweit herrschenden Coronavirus-Pandemie verzeichnete der HHLA-Konzern im Geschäftsjahr 2021 eine Steigerung des EBIT gegenüber dem Vorjahr um 84,7 % auf 228,2 Mio. € (im Vorjahr: 123,6 Mio. €). **➤ Ertragslage**

Das durchschnittliche Betriebsvermögen erhöhte sich um 3,9 % auf 2.162,3 Mio. € (im Vorjahr: 2.081,3 Mio. €). **➤ Vermögens- und Finanzlage**

Daraus resultierend stieg die Rendite auf das eingesetzte Kapital im Vergleich zum Vorjahr um 4,7 Prozentpunkte auf 10,6 % (im Vorjahr: 5,9 %). Die festgesetzte Mindestkapitalverzinsung von 8,5 % wurde um 2,1 Prozentpunkte übertroffen. Damit erzielte der HHLA-Konzern im Berichtszeitraum einen positiven Wertbeitrag in Höhe von 44,4 Mio. € (im Vorjahr: - 53,3 Mio. €).

Wertbeitrag

in Mio. €	2021	2020	Veränd.
Operative Erträge	1.524,6	1.355,3	12,5 %
Operative Aufwendungen	- 1.296,4	- 1.231,7	5,3 %
EBIT	228,2	123,6	84,7 %
Ø Nettoanlagevermögen	2.054,6	1.971,3	4,2 %
Ø Nettoumlaufvermögen	107,7	110,0	- 2,1 %
Ø Betriebsvermögen	2.162,3	2.081,3	3,9 %
ROCE in %	10,6	5,9	4,7 PP
Kapitalkosten vor Steuern ¹ in %	8,5	8,5	0 PP
Kapitalkosten vor Steuern	183,8	176,9	3,9 %
Wertbeitrag in %	2,1	- 2,6	4,7 PP
Wertbeitrag	44,4	- 53,3	pos.

¹ Davon abweichend 5,0 % für den Teilkonzern Immobilien

Nichtfinanzielle Steuerungsgrößen

Wesentliche nichtfinanzielle Steuerungsgrößen sind die Containerumschlag- und Containertransportmengen. Als Frühindikatoren für die Mengenentwicklung und für 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. Durch eine enge Kooperation mit technischen Hochschulen, Instituten sowie Industriepartnern und Bundesbehörden werden Verbundprojekte in Arbeitskreisen geplant, gesteuert und weiterentwickelt.

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 (gefördert durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr) wird 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 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.

Hamburg TruckPilot

Mit dem Praxistest „Hamburg TruckPilot“ führten MAN Truck & Bus und die HHLA ein hochinnovatives Forschungs- und Erprobungsprojekt zur Entwicklung von Automatisierungslösungen im Straßentransport durch. Ziel war 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 sind innerhalb des CTA automatisch gefahren. Das Projekt gliederte sich in drei Phasen: Die Vorbereitungsphase, die bis Ende 2018 dauerte, diente dazu, die technischen Rahmenbedingungen zu definieren. Die Testphase, die bis Juni 2020 terminiert war, konnte trotz der Einschränkungen durch die Coronavirus-Pandemie weitestgehend durchgeführt werden. Sie umfasste

die technische Entwicklung des Systems auf dem Prüfgelände von MAN in München gemäß den spezifischen Anforderungen, die sich in der Vorbereitungsphase ergeben hatten. Der geplante Erprobungsbetrieb zwischen Juli und Dezember 2020 konnte nur eingeschränkt stattfinden. 2021 wurde ein Pilotbetrieb im kundennahen Einsatz erfolgreich durchgeführt. Dabei wurden Container der Spedition Weets GmbH automatisiert im Blocklager des CTA eingelagert.

Aerolnspekt

Die Lagerkräne der automatisierten Containerlager stellen das Herzstück der modernen und leistungsfähigen Containerterminals der HHLA dar. Die Kranschienen unterliegen dabei hohen Anforderungen hinsichtlich ihrer Lage und Höhe. Die geomorphologische Beschaffenheit des Baugrunds im Hafen führt jedoch fortlaufend zu signifikanten Setzungen und Spuränderungen der Schienenanlage, die regelmäßig überprüft, millimetergenau vermessen und nachgebessert werden müssen. Die Vermessungsaktivitäten führen zu erheblichen betrieblichen Störungen. Im Rahmen des IHATEC-Förderprojekts Aerolnspekt, das die HHLA zusammen mit der Technischen Universität Braunschweig betreibt, soll eine Software entwickelt werden, mit deren Hilfe diese Vermessungsarbeiten zukünftig per Drohne durchgeführt werden können. Im Oktober 2020 wurde das Projekt erfolgreich abgeschlossen: Mehrere Testflüge mit verschiedenen Kameraobjektiven, Softwareeinstellungen, Wetterbedingungen etc. haben bestätigt, dass die geforderte Genauigkeit (~ 2 Millimeter) bei einer Flughöhe von 30 Metern erreicht und gleichzeitig die Einschränkungen für den Betrieb reduziert werden. Die zukünftige Herausforderung wird die Übertragung der gewonnenen Erkenntnisse und entwickelten Tools in den Regelbetrieb sein.

Hyperloop-Transportsystem

Gemeinsam mit dem US-amerikanischen Forschungs- und Entwicklungsunternehmen Hyperloop Transportation Technologies (HyperloopTT) arbeitet die HHLA seit Dezember 2018 zusammen, um die Einsatzmöglichkeiten der Hyperloop-Technologie zum Transport von Seecontainern zu prüfen und technische Lösungen zu entwickeln.

Gemeinsam mit HyperloopTT hat die HHLA ein technisches, operatives und kommerzielles Lösungskonzept für einen Hyperport für Seecontainer entwickelt. Dazu wurden das Layout und die operativen Abläufe simuliert, Modelle zur Berechnung der Wirtschaftlichkeit und verschiedene Betreibermodelle aufgestellt und Zielmärkte evaluiert. Zur Verdeutlichung des Prinzips des Hyperports wurde im Juli 2021 ein Konzeptvideo veröffentlicht. Die Entwicklungsergebnisse wurden ausführlich im Oktober 2021 auf dem ITS World Congress in Hamburg präsentiert.

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 Klimaschutz) stellt eine Verbindung von einer elektrisch betriebenen Nutzfahrzeugflotte mit dem Energiemarkt in der Praxis her und erschließt so das Flexibilitätspotenzial. Am CTA erfolgt der Transport zwischen den Kaikränen und den Blocklagern vollständig automatisiert mit fahrerlosen Transportfahrzeugen (Automated Guided Vehicles, kurz: AGVs). Die komplette Flotte dieser Schwerlastfahrzeuge wird derzeit auf Fahrzeuge mit batterieelektrischem 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 bis Februar 2022 das IHATEC-geförderte Projekt Harbour-IT-Security-Monitoring (HITS-Moni) durch. Die Ziele des Forschungsprojekts sind eine hafenunternehmensspezifische Risikoanalyse und die Konzeption von Methoden und Regeln zur Erkennung und Abwehr von Cyberangriffen auf IT-Systeme sowie deren Umsetzung in einem Demonstrator. Dabei wird auch die unternehmensübergreifende Verknüpfung von IT-Sicherheitstools in der Hafengewirtschaft konzeptionell erarbeitet. Angriffe sollen rechtzeitig und automatisch erkannt und eskaliert werden. Die Etablierung innovativer IT-Sicherheitskonzepte und Technologien in autonomen Systemen soll zu einer Steigerung der Produktivität und Effizienz führen, indem das Risiko möglicher Systemausfälle oder Datenmanipulationen durch Cyberangriffe 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 Partiegößen, 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: zusätzliche Geschäftspotenziale erschließen, die Kundenbindung und die Produktivität der Terminals steigern. Zusätzlich sieht die HHLA durch KI große Potenziale im Bereich der Steigerung von Arbeitssicherheit für die Beschäftigten.

Die ersten KI-Piloten wurden erfolgreich abgeschlossen: Durch eine KI-basierte Vorhersage zur Containerabholzeit und des ausgehenden Verkehrsträgers wird die Lagerproduktivität erhöht.

Zertifizierung der Leistungsfähigkeit

Zur Dokumentation seiner Leistungsfähigkeit führte der Container Terminal Altenwerder (CTA) 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 konnte der Terminal abermals ein hohes Leistungsniveau und die Einhaltung aller Qualitätsstandards bestätigen.

ABC-Inspekt

Containerbrücken, die die Schiffe be- und entladen, sind eines der wichtigsten Elemente auf dem Containerterminal. Für die Aufrechterhaltung des unterbrechungsfreien und ganztägigen Einsatzes der Containerbrücken (24 Stunden / 365 Tage) in einem Seehafen ist die Durchführung von qualifizierten Inspektionen der Brücken außerordentlich wichtig. Derzeit müssen die neuralgischen Stellen einer Containerbrücke durch qualifizierte Fachkräfte einzeln in Augenschein genommen werden. Durchführung und Auswertung werden bei stetig größer werdenden Containerbrücken immer schwieriger und die zu prüfende Bildmengenmenge umfangreicher.

Um die Effizienz und die Qualität der Auswertung der Fotos zu steigern, die Arbeitssicherheit zu stärken und letztendlich die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Containerbrücken zu erhöhen, soll mit Hilfe eines selbstlernenden, automatischen Bilderkennungssystems auf Grundlage eines KI-Ansatzes eine Auswertung von Bildmaterial vorgenommen werden. Über einen längeren Zeitraum erfolgt ein automatischer Abgleich von Veränderungen derselben Flächen und Bereiche der Containerbrücken.

Das vom IHATEC-Programm geförderte Forschungsprojekt ABC-Inspekt wird gemeinsam mit der TU Braunschweig durchgeführt und hat zum Ziel, ein intelligentes Bilderkennungssystem zu entwickeln, wobei auf Grundlage eines selbstlernenden Bilderkennungssystems (KI) eine automatische Auswertung des Bildmaterials der neuralgischen Stellen von Containerbrücken ermöglicht wird.

Cookie

Das von dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderte IHATEC-Projekt „Cookie“ hat sich zum Ziel gesetzt, die Abläufe der Schadensidentifikation und -bewertung im Leercontainerdepot mit Hilfe von Künstlicher Intelligenz und 3D-Digital-Container-Twins zu optimieren. Der Projektname Cookie steht hierbei für „Containerdienstleistungen Optimiert durch Künstliche Intelligenz“. In Zusammenarbeit mit dem Forschungspartner Fraunhofer-Center für Maritime Logistik in Hamburg-Harburg soll in diesem Rahmen ein lernfähiger Algorithmus für Bilderkennungsverfahren entwickelt werden. Mit Hilfe von Methoden des maschinellen Lernens (speziell „deep learning“) und der expliziten Verknüpfung von syntaxunterworfenen CEDEX-Codes in Kombination mit den 3D-Digital-Twins soll der Inspektionsvorgang bei der Schadensidentifikation und -bewertung an Leercontainern maßgeblich revolutioniert werden. Durch die Integration einer KI-basierten Identifikation von Beschädigungen soll die Fehleranfälligkeit verringert, die Uniformität der Schadensbeurteilung erhöht und die Prozessgeschwindigkeit verbessert werden, um insgesamt eine Effizienzsteigerung und eine verlässliche Verfügbarkeitsplanung der Container in den Abläufen des Leercontainerdepots zu erreichen.

Drohnenystem BVLOS

HHLA Sky hat ein weltweit skalierbares End-to-End-Drohnen-system entwickelt, das den sicheren Betrieb von Drohnen außerhalb der Sichtweite (BVLOS) erlaubt. Die Industriedrohnen sind extrem robust, sehr leicht und mit verfügbarer Sicherheitstechnik ausgerüstet. Die Lösung kann vom Kunden in eigene Geschäftsprozesse integriert oder von HHLA Sky als Service betrieben werden. Darüber hinaus hat HHLA Sky eine Software und begleitende Informationssysteme entwickelt. Die Software von HHLA Sky kann zur lizenzierten Nutzung erworben werden. Der Leitstand wird u.a. für Drohnenflüge zur Inspektion der Containerkräne auf den Terminals der HHLA operativ genutzt.

HHLA Sky bringt seine Kompetenzen im Forschungsprojekt UDVeO (Urbaner Drohnenverkehr effizient organisiert) ein. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2020 bis 2022 unter der Konsortialführerschaft der Helmut-Schmidt-Universität in Hamburg gefördert. Ziel des Projektes ist es, die Grundlagen für ein Drohnenmanagementsystem für den effizienten und sicheren Verkehr im dichtbesiedelten urbanen Raum zu entwickeln. Der Entwicklungsfokus lag 2021 auf der Entwicklung eines Prototyps für einen U-Space Service Provider, der auf der ITS 21 in Hamburg der Öffentlichkeit gezeigt wurde. Ferner hat HHLA Sky an dem U-Space Reallabor Hamburg in der Rolle als kommerzieller Drohnenbetreiber teilgenommen.

Die HHLA Sky GmbH hat den renommierten Deutschen Innovationspreis 2021 (eine Initiative von Accenture, EnBW und Wirtschaftswoche unter der Schirmherrschaft des Bundeswirtschaftsministers) in der Kategorie Start-up erhalten.

Buchungsportal modility

Auf Initiative der HHLA wurde gemeinsam mit elf Partnern aus der Transport- und Speditionsbranche ein neues Buchungsportal für den Kombinierten Verkehr (KV) entwickelt. Als digitaler Matchmaker zwischen Anbietern und Nachfragern intermodaler Transporte in Europa – aktuell mit Fokus auf die Verkehrsträger Straße und Schiene – soll modility zum zentralen Zugangspunkt zum KV werden und Unternehmen den Umstieg auf klimafreundlichere Transporte erleichtern. Operateure können ihre Transportkapazitäten über das Portal vermarkten, während Spediteure diese wie in einer Suchmaschine unkompliziert finden und bei Bedarf direkt online buchen können.

Bis August 2021 wurde modility in einer neunmonatigen Pilotierungsphase, gefördert vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), unter Alltagsbedingungen validiert. Im Fokus stand dabei neben dem Ausbau des europäischen Netzwerks und der bedarfsgerechten Weiterentwicklung des Portals vor allem die Etablierung der Lösung im operativen Alltag der Disponenten sowie die aktive Vermittlung erster Transporte. Fortan schafft modility als Einstiegstor in die Welt des Schienengüterverkehrs, beim Finden passender Partner für den Transport und bei der Unterstützung in Kommunikation und Abwicklung spürbare Mehrwerte.

PortSkill 4.0

Die zunehmende Digitalisierung und Automatisierung im Arbeitsleben der Hafenwirtschaft hat vielschichtige Auswirkungen auf Prozesse, Arbeitsanforderungen und Formen der Zusammenarbeit. Bestehende Jobprofile verändern sich und dadurch auch die Anforderungen an die Kompetenzen und Qualifikationen aller Beschäftigten. Hierbei reicht die Spannweite von mit-

telfristigen Anpassungsbedarfen bis hin zu völlig neu zu entwickelnden Kompetenzprofilen für die Beschäftigten in der Hafenwirtschaft.

Genau dort setzt das IHATEC-geförderte Verbundprojekt „PortSkill 4.0“ an, das gemeinsam mit Unternehmen der deutschen Hafenwirtschaft und den Sozialpartnern der maritimen Wirtschaft initiiert wurde. Im Zentrum dieses Forschungsvorhabens stehen die Veränderungen der Hafendarbeit sowie daraus resultierende Auswirkungen auf die Qualifikationsanforderungen der Beschäftigten. Dabei liegt der Fokus auf den operativen Tätigkeiten sowie nahestehenden technischen und administrativen Funktionen. Ziel ist die Analyse und Erforschung der für die Hafendarbeit der Zukunft notwendigen Kompetenzen und Qualifikationen. Dies mündet in der Entwicklung innovativer Lernkonzepte und -umgebungen, die in einem digitalen Test- und Trainingscenter zunächst erprobt und anschließend in neue Aus- und Weiterbildungsangebote überführt werden sollen. Flankierend dazu werden die sozioökonomischen Auswirkungen der digitalen Transformation in den deutschen Hafenbetrieben untersucht und Handlungsempfehlungen ermittelt.

Rymax

Als assoziierter Partner ist die HHLA Teil des Projektes „Rymax-One Quantum Optimizer“. Das Projekt hat eine Laufzeit von fünf Jahren und wird mit 29,0 Mio. € durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert.

Quantencomputer versprechen für bestimmte Aufgabenstellungen erhebliche Vorteile gegenüber klassischen digitalen Rechnern. Bislang ist es jedoch aufgrund der hohen technischen Komplexität noch nicht gelungen, einen praxistauglichen Quantencomputer mit einer ausreichenden Zahl von Quantenbits (Qubits) herzustellen. Der hier verfolgte Ansatz beruht auf dem Prinzip des sogenannten Quanten-Annealers. Dieser ist weniger komplex und daher im Hinblick auf das Erzielen eines Quantenvorteils weniger universell als ein gatterbasierter Ansatz. Er verspricht dafür jedoch ein früheres Erreichen der Schwelle zur Praxistauglichkeit – speziell für Optimierungsprobleme.

Der Verbund verfolgt das Ziel, einen entsprechenden Demonstrator bis Projektende fertigzustellen, in eine High-Performance-Computing-Umgebung einzubinden und interessierten Anwendern über einen Cloud-Zugang zu einem HPC-Quantencomputer Hybridbetrieb zugänglich zu machen.

Im Erfolgsfall kann der Rymax-Quanten-Annealer mittelfristig zu praxisrelevanten Größen skaliert und für eine Verwendung zur Lösung konkreter Problemstellungen der Industrie kommerziell verwertet werden. Längerfristig können dann einzelne Hardwarekomponenten und Komplettsysteme am Markt angeboten werden.

In enger Zusammenarbeit mit den Partnern Fraunhofer ITWM und Universität Hamburg wird die HHLA herausfordernde Anwendungsfälle aus dem Bereich der Logistik bereitstellen, die sich bestens für die Quantenoptimierung eignen. Fraunhofer ITWM und Universität Hamburg werden diese Probleme auf den Quantencomputer übertragen und mit den besten klassischen Ansätzen vergleichen. Die HHLA wird dann die Anwendbarkeit der Lösungen auf ihren realen Betrieb bewerten.

Wasserstoff-Leitprojekt TransHyDE

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) wird zur Umsetzung der Nationalen Wasserstoffstrategie erhebliche Fördersummen für drei Wasserstoff-Leitprojekte freigeben. Sie sollen über vier Jahre den Einstieg Deutschlands in eine Wasserstoffwirtschaft erleichtern. Dabei geht es um die serienmäßige Herstellung großskaliger Wasser-Elektrolyseure (H₂Giga), die Erzeugung von Wasserstoff und Folgeprodukten auf hoher See (H₂Mare) sowie Technologien für den Transport von Wasserstoff (TransHyDE). In den Wasserstoff-Leitprojekten arbeiten über 240 Partner aus Wissenschaft und Industrie zusammen. Die HHLA ist Teil dieser Partnerschaft und beteiligt sich am Leitprojekt TransHyDE.

Da Wasserstoff nur selten dort genutzt wird, wo er hergestellt wird, will sich TransHyDE diesem Problem widmen und einen übergreifenden Ansatz zu Erzeugung, Transport und Nutzung von Wasserstoff entwickeln. Die HHLA untersucht in diesem Zusammenhang gemeinsam mit weiteren Partnern die unterschiedlichen Transportmöglichkeiten und ist an den TransHyDE-Projekten „Mukran“ auf Rügen und „Helgoland“ auf der gleichnamigen Insel beteiligt, bei denen der Transport von Wasserstoff in Hochdruckbehältern sowie über das Trägermedium LOHC (Liquid Organic Hydrogen Carriers) getestet wird.

Bionic Production

Mobile 3D-Druck-Fabrik – Mobile Smart Factory

Die wachsende globale Vernetzung in der industriellen Fertigung auf dem See-, Land- und Luftweg erzeugt enorme CO₂-Belastungen. Die Versorgung von Fabriken mit Komponenten, die per Flugzeug kurzfristig beschafft werden, die Lagerhaltung von zig Millionen unnötig produzierten Sicherheitsbeständen an Bauteilen oder die Entsorgung von Millionen Tonnen Metall in Form von Rohren und anderen technische Komponenten, die durch eine 3D-Druck-Reparatur wiederverwendet werden könnten, verschwenden in hohem Maße die Ressourcen der Natur. Die von Bionic Production GmbH entwickelte Mobile Smart Factory ist die weltweit erste mobile 3D-Druck-Fabrik, die autonom und dezentral dringende Bedarfe an Bauteilen produziert und große Bauteile reparieren kann. In der Mobile Smart Factory können sowohl Ersatzteile aus Metall als auch aus Kunststoff bedarfsgerecht und in kürzester Zeit hergestellt und repariert werden. Logistikströme können damit grundlegend vermieden werden. Darüber hinaus werden ausschließlich

Teile produziert, die auch tatsächlich benötigt werden. Damit trägt die Mobile Smart Factory maßgeblich zur Ressourcenschonung bei.

DeMa Token Blockchain

DeMa Token Blockchain bietet eine Netzwerklösung zur dezentralen Fertigung durch den Verkauf von mengenbasierten NFT-Tokens und den Erhalt einer DeMa-nativen Kryptowährung. Dabei werden die Fertigungsdateien der Ersatzteile auf einer Blockchain tokenisiert, wodurch ein eindeutiger digitaler Zwilling des Bauteils erzeugt wird. Dieser digitale Zwilling ist als Utility-Token einzelstückbasiert verkäuflich, handelbar und ermöglicht dem Zulieferer die vollständige Kontrolle über die Anzahl von dezentral ausgedruckten sowie gefertigten Ersatzteilen.

Part Screening 3D-Druck

Bionic Production bietet eine Lösung zur Identifikation von potenziellen 3D-Druck-Bauteilen. Ziel der Software-Anwendung ist es, konventionelle Bauteile zu bewerten, das Potenzial für die additive Fertigung zu bestimmen sowie einen Kostenvergleich durchzuführen.

Klimaneutrales Welterbe Speicherstadt

Das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) geförderte Projekt zielt darauf, an einem Referenzspeicher in der Hamburger Speicherstadt anwendungsbezogen zu ermitteln, ob Klimaneutralität in denkmalgeschützten Gebäuden erzielt werden kann. Erforscht werden soll beispielsweise, wie die für den Immobilienbetrieb notwendige Energie im Objekt selbst erzeugt, gespeichert und genutzt werden kann. Projektbeteiligte sind neben der HHLA Immobilien das Institut für Werkstoffe im Bauwesen (IWB) an der Universität Stuttgart, die HafenCity Universität Hamburg (BIMLab) und die Universität RWTH Aachen (EONERC).

Einkauf und Materialwirtschaft

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

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.

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. Nach weitgehendem Abschluss der Transformation des Bereiches ist der Einkauf als strategischer Partner im Konzern etabliert und übernimmt durch frühzeitige Einbindung bei Beschaffungsvorhaben eine wertschöpfende Supportfunktion und Expertenrolle für Markt-, Lieferanten- und Innovationsentwicklungen. In diesem Rahmen 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 durch die Möglichkeiten der Digitalisierung systematisch weiterentwickelt. Bei der Auswahl der Partner wird auf Zuverlässigkeit, Qualität, Innovationskraft, Kostenstruktur, wirtschaftliche Stabilität, Nachhaltigkeit und Compliance geachtet. Die Erfüllung dieser Kriterien wird durch ein IT-basiertes Lieferantenmanagement nachgehalten. In der Folge ermöglicht dies auch eine kontinuierliche Überprüfung des Erfüllungsgrads und der Lieferantenbasis.

Im Jahr 2021 wurde ein umfangreiches Projekt zur Konsolidierung der bestehenden Warengruppen initiiert. Ergebnis ist, dass künftig drei Hauptwarengruppen bestehen. Diese sind die Bereiche Technischer Einkauf (im Wesentlichen aus den vorher bestehenden Bereichen Anlagen & Energie und Instandhaltung gebildet), Baueinkauf sowie Informationstechnologie (IT) und indirekter Einkauf. Das verantwortete Beschaffungsvolumen verteilte sich 2021 konzernweit zu 43,9 % auf die Warengruppe Technik, zu 25,4 % auf den Bereich IT, indirekte Dienstleistungen und Materialien sowie zu 30,7 % auf Bau. Das verantwortete Einkaufsvolumen beträgt in Summe rund 232 Mio. €.

Den Herausforderungen im Rahmen der Pandemie, wie Preissteigerungen und Kapazitätsengpässen, konnte durch präventives Risikomanagement im Konzern bisher gut begegnet werden. Es wurde bei Bedarf zum Beispiel frühzeitig auf Alternativlieferanten zurückgegriffen bzw. wurden diese aufgebaut.

Für die Deckung des täglichen Bedarfes ist die Automatisierung der Einkaufsprozesse weiter vorangetrieben worden. So konnten im Berichtszeitraum 56,5 % (im Vorjahr: 48,1 %) aller Einkaufsprozesse vollautomatisiert über die Systeme abgewickelt werden. Im Wesentlichen konnte eine Steigerung bei der Automatisierung der beschafften Lagermaterialien erreicht werden. Dies dient der Straffung der Prozesse und sichert einen unbü-

rokratischen Ablauf sowie die Einhaltung der Prozessstandards. Durch die konsequente Fortführung der Optimierungsmaßnahmen und Automatisierungen besteht auch für das Jahr 2022 weiteres Automatisierungspotenzial, welches speziell durch ein aktualisiertes E-Procurement-System, das Anfang 2022 produktiv genommen wird, gegeben ist.

Die Automatisierung der Prozesse wird auch im Bereich Materialwirtschaft vorangetrieben. So wurde ein System ausgerollt, das das mobile Arbeiten unterstützt. Im ersten Schritt sind die Inventurprozesse abgebildet worden. Weitere Tätigkeiten wie Wareneingänge und -ausgänge sollen sukzessive umgestellt werden.

Im Bereich der Prozessoptimierungen konnte 2021 zum Beispiel im Fuhrparkmanagement eine Verbesserung erzielt werden. Die bisher dezentral organisierten Strukturen konnten in einem durch Mitarbeiter des Bereiches verantworteten Projekt überarbeitet und zentralisiert werden. Ein weiteres Beispiel ist die Optimierung der Gebäudereinigungsleistungen. Hierfür konnten einheitliche Konzernstandards realisiert werden, was den Beginn der Standardisierungen im Bereich Facility-Management markiert.

Nachdem sich der Einkauf in den Jahren 2019 und 2020 im Wesentlichen auf die Optimierung der wichtigsten Beschaffungsthemen konzentriert hatte, lag der Fokus 2021 beschaffungsseitig weiter auf der Modellierung der gesamten Prozesskette und der strategischen Ausrichtung. Im Zentrum stand das Thema Warengruppenmanagement. Für die Top-Warengruppen wurde dies umgesetzt. Das Konzept wird in den nächsten Jahren auf weitere Warengruppen ausgerollt. Ein anderer Schwerpunkt ist das Thema Lieferantenmanagement. Geplant ist unter anderem das Tool, das heute für das Lieferantenmanagement genutzt wird, im Jahr 2022 abzulösen. Ziel ist es, ein im Zuge des überarbeiteten Katalogtools einheitliches und integriertes System einzusetzen.

Auch die Zentralisierung, und damit die Abbildung der Konzernstandards, ist weiter im Fokus des Bereiches. Ziel für die Folgejahre ist hier die engere Anbindung ausländischer Beteiligungen.

Nachhaltige Leistungsindikatoren

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

Energieverbrauch und -einspeisung

	2017	2018	2019	2020	2021
Diesel, Benzin und Heizöl in Mio. Liter	27,4	28,4	28,0	24,1	24,1
Erdgas in Mio. m ³	3,6	4,4	8,0	9,1	7,5
Strom ¹ in Mio. kWh	135,6	135,9	123,2	117,0	133,7
davon Strom aus erneuerbarer Energie in Mio. kWh	82,8	78,9	78,7	86,2	97,4
Fahrstrom in Mio. kWh	157,5	181,4	185,0	191,9	208,7
davon Strom aus erneuerbarer Energie in Mio. kWh				6,6	115,7
Fernwärme in Mio. kWh	3,6	3,7	3,6	3,1	4,0
Fernwärmeeinspeisung ² in kWh	–	10,9	33,3	32,8	25,5

Energieverbrauch 2021 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. Der nichtfinanzielle Bericht dient der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen, die sich für die HHLA gemäß dem Gesetz zur Stärkung der nichtfinanziellen Berichterstattung von Unternehmen in Lage- und Konzernlageberichten (kurz: CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz) ergeben. Darüber hinaus erfüllt er die regulatorischen Anforderungen, die aus der EU-Taxonomie-Verordnung resultieren, die Mitte 2020 in Kraft getreten ist. Sie legt als einheitliches und rechtsverbindliches Klassifizierungssystem fest, welche Wirtschaftstätigkeiten in der Europäischen Union als „ökologisch nachhaltig“ gelten.

Alle Inhalte des nichtfinanziellen Berichts sind in den Abschnitt **> Nachhaltigkeit** des Geschäftsberichts eingebettet. Zudem steht der nichtfinanzielle Bericht als eigenständiges PDF im Download-Center des Online-Geschäftsberichts zur Verfügung. <http://bericht.hhla.de/geschaeftsbericht-2021/nicht-finanzieller-bericht> 

Personal

Entwicklung des Personalbestands

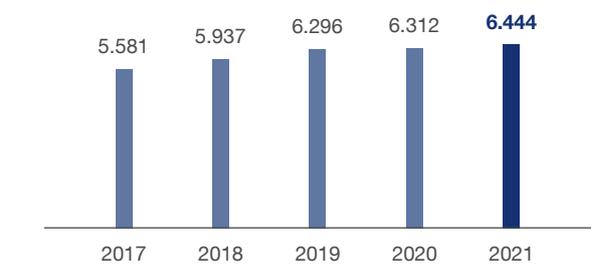
Die Personalstrategie der HHLA umfasst fünf Handlungsfelder: „Wunsch Arbeitgeber“, „Weiter Entwickeln“, „Zusammen Wirken“, „Ressourcen Management“ und „Mit Bestimmung“. Die strategische Planung richtet sich an der zukünftigen Entwicklung der unterschiedlichen Unternehmensbereiche aus und soll zukünftig dazu beitragen, frühzeitig auf die qualitativen und quantitativen Personalbedarfe der HHLA reagieren zu können. Schwerpunkte im Rahmen des Handlungsfelds „Wunsch Arbeitgeber“ sind zum Beispiel die Optimierung des Recruitings und die Weiterentwicklung der Arbeitgebermarke HHLA.

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

Zum Jahresende 2021 beschäftigte die HHLA insgesamt 6.444 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl um 132 Personen bzw. um 2,1 %. Darüber hinaus setzte die HHLA im Jahresmittel durchschnittlich 624 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft ein (im Vorjahr: 549).

Beschäftigte im HHLA-Konzern

zum 31.12.



Beschäftigte nach Segmenten

Im Segment Container ist die Anzahl der Beschäftigten zum 31. Dezember 2021 auf 3.149 gestiegen. Insgesamt waren dort im Berichtszeitraum 17 Personen mehr beschäftigt als im Vorjahr (im Vorjahr: 3.132). Dies entspricht einem Zuwachs von 0,5 %. Das Segment Intermodal verstärkte sich im Rahmen der weiteren Leistungsausweitung und Erhöhung der Wertschöpfungstiefe um insgesamt 31 Beschäftigte auf 2.310 (im Vorjahr: 2.279). Auch die Beschäftigtenzahl im Segment Logistik erhöhte sich im Berichtszeitraum auf 253 (im Vorjahr: 186). Dies entspricht einem Zuwachs von 36,0 % und ist unter anderem auf den Aufbau weiterer Geschäftsfelder und damit verbunden die Aufnahme weiterer Gesellschaften in den Konsolidierungskreis zurückzuführen. Die Belegschaft der strategischen Management-Holding erhöhte sich um 2,7 % auf 645 Beschäftigte (im Vorjahr: 628). Die Anzahl der Beschäftigten im Segment Immobilien lag zum 31. Dezember 2021 bei 87 Beschäftigten (im Vorjahr: 87). Die Anzahl enthält die Beschäftigten der Management-Holding, die dem Bereich Immobilien zugeordnet sind.

Beschäftigte

nach Segmenten	2021	2020	Veränd.
Container	3.149	3.132	0,5 %
Intermodal	2.310	2.279	1,4 %
Holding/Übrige	645	628	2,7 %
Logistik	253	186	36,0 %
Immobilien	87	87	0,0 %
HHLA-Konzern	6.444	6.312	2,1 %

Beschäftigte nach Regionen

Der geografische Schwerpunkt lag mit 3.674 Beschäftigten (im Vorjahr: 3.632) in Deutschland, von denen die überwiegende Zahl am Standort Hamburg tätig war. Dies entspricht einem Anteil von 57,0 % (im Vorjahr: 57,5 %) und ist – bei einem gleichzeitig leichten Anstieg der Anzahl der Arbeitsplätze im Ausland um 3,4 % auf 2.770 (im Vorjahr: 2.680) – auf den Aufbau neuer Geschäftsfelder im Ausland zurückzuführen. In Zentraleuropa ist die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit 1.774 im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen (im Vorjahr: 1.752), während sich in Estland die Belegschaft auf 212 verringert hat (im Vorjahr: 224). In der Ukraine erhöhte sich die Belegschaft um 0,9 % auf 473 Beschäftigte (im Vorjahr: 469).

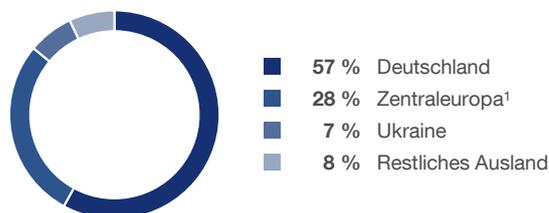
Neueinstellungen

Von den 147 neu eingestellten Beschäftigten, die vorher nicht über die Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH Hamburg (GHB) o.Ä. bei der HHLA in Deutschland eingesetzt waren, waren 43,5 % unter 30 Jahre alt.

Seit 2013 setzt die HHLA in Deutschland ein eigens entwickeltes strukturiertes **Auswahlverfahren** (Assessment Center) ein, das neben der persönlichen und fachlichen Eignung auch

Beschäftigte nach Regionen

Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.2021: 6.444



¹ Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien

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.

Neueinstellungen 2021

	Gesamt	davon Frauen	Anteil Frauen
< 30 Jahre	64	23	35,9 %
30 – 50 Jahre	66	18	27,3 %
> 50 Jahre	17	6	35,3 %
HHLA Deutschland	147	47	32,0 %

In den ausländischen Gesellschaften der HHLA wurden im Berichtsjahr 351 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt. 77,8 % der Neueinstellungen entfallen auf das Segment Intermodal. Der Frauenanteil der 351 Neueinstellungen liegt bei 26,8 %, der Anteil der unter 30-Jährigen bei 52,4 %.

Die **Fluktuationsquote** (ohne konzerninterne Wechsel) in Deutschland ist mit 4,4 % im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken (im Vorjahr: 4,8 %). 41,9 % der insgesamt 160 Austritte waren altersbedingt (im Vorjahr: 42,2 %). Im Ausland lag die Fluktuationsquote im Berichtsjahr bei 11,7 % (im Vorjahr: 11,1 %). Der Anteil der altersbedingten Austritte war mit 0,3 % (im Vorjahr: 2,7 %) vergleichsweise sehr gering.

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 15,7 % (im Vorjahr: 15,2 %). In den ausländischen Gesellschaften lag die Frauenquote im Berichtsjahr bei durchschnittlich 21,5 % (im Vorjahr: 22,2 %).

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. [> Erklärung zur Unternehmensführung](#)

Altersstruktur

Das Durchschnittsalter der Belegschaft in Deutschland lag im Berichtszeitraum bei 45,2 Jahren (im Vorjahr: 45,1). Das Durchschnittsalter der Männer betrug 45,8 Jahre, während die Frauen durchschnittlich 42,4 Jahre alt waren. Über die Hälfte aller Beschäftigten ist zwischen 30 und 50 Jahre alt. Das Durchschnittsalter der Beschäftigten in den ausländischen Gesellschaften lag bei 42,0 Jahren.

Altersstruktur der Beschäftigten

in %	31.12.2021	Anteil Frauen	31.12.2020	Anteil Frauen
< 30 Jahre	10,0	27,4	10,6	26,0
30 – 50 Jahre	51,8	15,5	51,6	15,0
> 50 Jahre	38,2	12,9	37,8	12,4
HHLA Deutschland	100,0	15,7	100,0	15,2

Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland liegt durchschnittlich bei 15,5 Jahren, im Ausland dagegen bei 7,1 Jahren.

Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Beschäftigten

in Jahren	31.12.2021	31.12.2020
< 30 Jahre	4,5	4,8
30 – 50 Jahre	12,1	11,8
> 50 Jahre	23,0	23,4
HHLA Deutschland	15,5	15,5

Die Beschäftigungsquote von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Schwerbehinderung (inkl. Gleichgestellter) in Deutschland lag zum Ende des Berichtszeitraums bei 8,2 % (im Vorjahr: 8,4 %).

Personalentwicklung

Im Jahr 2021 investierte die HHLA am Standort Hamburg insgesamt 5,0 Mio. € (im Vorjahr: 5,3 Mio. €) in die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Zum 31. Dezember 2021 wurden in Deutschland 54 Auszubildende in zehn unterschiedlichen Berufen und 28 Studierende in sieben dualen Studiengängen ausgebildet. 28,1 % aller 82 Auszubildenden und Studierenden waren Frauen. Bei den Studierenden lag der Frauenanteil 2021 bei 39,3 % (im Vorjahr:

33,3 %). Am Containerterminal in Estland konnten im Berichtszeitraum zudem acht junge Auszubildende (sechs gewerbliche und zwei kaufmännische) Praktikumsseinsätze im Rahmen der Berufsausbildung an der beruflichen Sekundarschule absolvieren.

Von den 15 Auszubildenden, die im Jahresverlauf ihre Ausbildung erfolgreich abschlossen, wurden 15 in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Insgesamt wurden am Standort Hamburg 21 neue Ausbildungsverträge im Ausbildungsjahr 2021 geschlossen, der Frauenanteil lag bei 33,3 %. Im kaufmännischen Bereich lag die Quote der weiblichen Auszubildenden für den Ausbildungsbeginn 2021 bei 25,0 %, im gewerblichen Bereich bei 33,3 % und in der dualen Ausbildung bei 57,1 %.

Im Berichtszeitraum wurden insgesamt 642 ein- bis mehrtägige Veranstaltungen realisiert, von denen ein Teil aufgrund der Coronavirus-Pandemie in einem digitalen Format durchgeführt wurde. Von den angebotenen Aus- und Weiterbildungen wurden 490 Qualifizierungen durch eigene Ausbilderinnen und Ausbilder als interne gewerbliche Weiterbildungen mit 2.322 Ausbildungstagen durchgeführt. Im Rahmen des internen segmentübergreifenden Seminarangebots wurden zusätzlich 152 ein- bis mehrtägige Veranstaltungen mit über 1.654 Teilnehmertagen organisiert. Der Frauenanteil lag bei 38,6 %.

Weiterführende personalbezogene Informationen zu strategischem Personalmanagement, Personalentwicklung, Arbeitssicherheit und Gesundheitsförderung sowie Verträgen, Vergütungen und Zusatzleistungen werden ausführlich im Geschäftsberichtsteil [> Nachhaltigkeit/Soziales/Arbeitswelt](#) erläutert.

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Nach einem dynamischen Start in das Jahr 2021 geriet die Erholung der Weltwirtschaft im Jahresverlauf zunehmend ins Stocken. In vielen Teilen der Welt bremste das erneut zunehmende Infektionsgeschehen die wirtschaftliche Expansion. Die Infektionswellen, Maßnahmen und damit verbundenen konjunkturellen Auswirkungen verliefen dabei immer weniger synchron. In Ländern mit hohen Impfquoten wurden beispielsweise höhere Inzidenzen toleriert sowie auf umfassende Eindämmungsmaßnahmen verzichtet, die die wirtschaftlichen Aktivitäten stark eingeschränkt hätten. Nach Schätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) im Januar 2022 wird das Wachstum der **weltweiten Wirtschaftsleistung** für das Gesamtjahr 2021 insgesamt 5,9 % betragen.

Neben neuen Virusvarianten belastete die vor allem im zweiten Halbjahr ansteigende Inflation die Wirtschaft. Die Preise für fossile Brennstoffe verdoppelten sich fast im Berichtszeitraum, was vor allem in Europa die Energiekosten in die Höhe trieb.

Darüber hinaus behinderten 2021 Kapazitätsprobleme im Logistiksystem und Lieferengpässe den Aufschwung der Industrieproduktion, während die hohe Nachfrage nach Waren – insbesondere in den USA – zu einem zunehmenden Preisdruck führte. Gleichwohl prognostiziert der IWF einen deutlichen Nachholeffekt im **Handelsvolumen** nach dem pandemiebedingten Einbruch und geht von einem Wachstum von 9,3 % im Jahr 2021 aus.

In den **fortgeschrittenen Volkswirtschaften** stieg die gesamtwirtschaftliche Leistung im Gesamtjahr 2021 um 5,0 %. Die US-amerikanische Wirtschaft erholte sich schnell vom Einbruch zum Beginn der Pandemie und expandierte kräftig um 5,6 %. Der Aufschwung in der weltgrößten Volkswirtschaft ging mit einer stark gestiegenen Inflation einher. Auch in Europa wurde ein breiter Aufschwung durch Versorgungsengpässe und neue Infektionswellen gebremst. Der IWF erwartet, dass das Bruttoinlandsprodukt (BIP) des Euroraums 2021 um 5,2 % expandierte.

In den **aufstrebenden Volkswirtschaften** wurde eine starke konjunkturelle Erholung ebenfalls durch die Delta-Variante gedämpft. Nach Einschätzung des IWF liegt das Wirtschaftswachstum für den Berichtszeitraum bei 6,5 %.

Neben neuen Coronavirus-Ausbrüchen haben in **China** Unterbrechungen der Industrieproduktion durch Stromausfälle, rückläufige Immobilieninvestitionen und ein schneller als erwartet stattfindender Rückzug der öffentlichen Investitionen in der zweiten Jahreshälfte zu einer Verlangsamung der Konjunktur beigetragen. Gleichwohl expandierte die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt 2021 um 8,1 %.

Auch die **russische Wirtschaft** hatte nach der Erholung im ersten Halbjahr 2021 mit Gegenwind zu kämpfen. Einen weiteren Aufschwung bremsen Einschränkungen der Produktion als Folge neuer Coronavirus-Wellen. Die hohen Rohstoffpreise sind hingegen ein stimulierender Faktor. Für das russische BIP rechnen die Experten für 2021 mit einem Wachstum von 4,5 %. Nach seinen jüngsten Einschätzungen aus Oktober 2021 erwartet der IWF für die **Ukraine** dagegen eine geringere wirtschaftliche Dynamik mit einem Plus von 3,5 %, wobei neben der Pandemie vor allem der schwelende Konflikt mit Russland die Konjunktur dämpft. Die Volkswirtschaft in **Estland** wird 2021 dagegen voraussichtlich kräftig um 8,5 % expandieren.

Auch die Länder der **Europäischen Union** verzeichneten einen Aufschwung und expandierten um 5,2 %. Noch stärker wuchs das BIP in **Mittel- und Osteuropas**, es legte um 6,5 % zu.

Die konjunkturelle Erholung der **deutschen Wirtschaft** verlief im internationalen Vergleich nur schwach und fiel mit 2,7 % geringer aus als ursprünglich erwartet. Im vierten Quartal ist das

BIP nach Schätzungen des Statistischen Bundesamtes sogar gesunken.

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2021	2020
Welt	5,9	- 3,1
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	5,0	- 4,5
USA	5,6	- 3,4
Aufstrebende Volkswirtschaften	6,5	- 2,0
China	8,1	2,3
Russland	4,5	- 2,7
Euroraum	5,2	-6,4
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	6,5	- 1,8
Deutschland	2,7	- 4,6
Welthandel	9,3	- 8,2

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF); Januar 2022

Branchenumfeld

Der weltweite Containerumschlag hat sich in 2021 von den pandemiebedingten Einbrüchen mehr als erholt. Allerdings fiel das Wachstum nach jüngsten Schätzungen von Drewry im Gesamtjahr mit 6,5 % nicht so stark aus wie noch zur Jahresmitte 2021 erwartet, als eine Zunahme des weltweiten Umschlags um 8,2 % für möglich gehalten wurde. Als Ursache des gedämpften Wachstums nennen die Experten neben neuen Virusvarianten und einer steigenden Inflation insbesondere die anhaltenden Störungen in den Lieferketten und die Engpass-situation in den Häfen weltweit.

Entwicklung des Containerumschlags nach Fahrtgebieten

in %	2021	2020
Welt	6,5	-0,9
Asien insgesamt	5,4	-0,3
China	5,2	0,8
Europa insgesamt	4,6	-3,2
Nordwesteuropa	6,4	-3,9
Skandinavien und baltischer Raum	2,8	-3,4
Westliches Mittelmeer	4,6	-4,1
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	2,2	-0,8

Quelle: Drewry Maritime Research; Dezember 2021

Die spürbare Belebung der Umschlagaktivitäten schlug sich in allen Fahrtgebieten nieder, wenngleich in unterschiedlicher Ausprägung. Im weltweit umschlagstärksten Fahrtgebiet **Asien** lag die Wachstumsdynamik bei einem Plus von 5,4 %. Die chinesischen Häfen verzeichneten mit 5,2 % ein geringfügig schwächeres Wachstum aufgrund von Verspätungen, überlasteter Häfen und neuer COVID-19-Ausbrüche.

In **Europa** stieg das Containeraufkommen in den Häfen insgesamt um 4,6 %, wobei die Wachstumsimpulse mit einem Plus von 6,4 % insbesondere aus den nordwesteuropäischen Containerhäfen ausgingen. Angesichts der Engpässe in den führenden Häfen profitieren Wilhelmshaven, Zeebrugge und Dunkerque als wertvolle Ausweichhäfen von der hohen Nachfrage nach Umschlagkapazitäten.

Containerumschlag in den führenden Häfen Nordeuropas

in Mio. TEU	2021	2020	Veränd.
Rotterdam	15,3	14,4	6,6 %
Antwerpen	12,0	12,0	- 0,1 %
Hamburg	8,7	8,5	2,2 %
Bremische Häfen	5,0	4,8	5,2 %

Quelle: Port Authorities

Die Entwicklung in den großen **Containerhäfen der Nordsee** sowie den größten Häfen der Ostsee verlief uneinheitlich. Im Hamburger Hafen lag das Umschlagaufkommen im Berichtszeitraum mit 8,7 Mio. TEU leicht über dem Vorjahr (im Vorjahr: 8,5 Mio. TEU). Im größten Containerhafen Europas, in Rotterdam, wurden 2021 15,3 Mio. TEU und damit 6,6 % mehr Container als im Vorjahr umgeschlagen. In Antwerpen stagnierte der Containerumschlag angesichts der Pandemie bei 12 Mio. TEU. Die Bremischen Häfen hingegen erholten sich und schlugen 5,2 % mehr Container gegenüber 2020 um.

Nach jüngsten Schätzungen aus November 2021 – zu diesem Zeitpunkt waren die Auswirkungen der vierten Corona-Infektionswelle noch nicht vollumfänglich absehbar – zeichnet sich für 2021 im **gesamtmöglichen Güterverkehr in Deutschland** durch die gesamtwirtschaftliche Belebung eine spürbare Aufholbewegung ab. Das Transportaufkommen soll gegenüber dem Vorjahresniveau um 2,1 % wachsen, die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – sogar um 4,6 % steigen. Der Wiederanstieg spiegelt sich in allen Verkehrsträgern. Im Straßenverkehr wurden voraussichtlich 1,7 % mehr Güter als im Vorjahr transportiert. Die Transportleistung soll mit einem Plus von 4,5 % im Vorjahresvergleich noch stärker zulegen. Das Transportaufkommen im Eisenbahnverkehr soll kräftig um 6,3 % steigen. Die Transportleistung wird wahrscheinlich noch stärker und zwar um 7,1 % zunehmen. Für den Kombinierten Verkehr wird ebenfalls ein kräftiger Zuwachs erwartet. Das Aufkommen würde somit um 6,4 % und die Leistung um 5,8 % höher als im Vorjahr ausfallen.

Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

in %	2021	2020
Transportaufkommen	2,1	-3,5
Straßenverkehr	1,7	-2,7
Eisenbahnverkehr	6,3	-8,2
Kombinierter Verkehr	6,4	-4,5
Transportleistung	4,6	-3,7
Straßenverkehr	4,5	-2,2
Eisenbahnverkehr	7,1	-7,3
Kombinierter Verkehr	5,8	-4,0

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur; November 2021

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2021	2020	Veränd.
Umsatzerlöse	1.465,4	1.299,8	12,7 %
EBITDA	406,7	289,4	40,5 %
EBITDA-Marge in %	27,8	22,3	5,5 PP
EBIT	228,2	123,6	84,7 %
EBIT-Marge in %	15,6	9,5	6,1 PP
Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	112,3	42,6	163,9 %
Equity-Beteiligungsergebnis	4,4	3,6	20,8 %
ROCE in %	10,6	5,9	4,7 PP

Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf

Der HHLA-Konzern hat sich 2021 ungeachtet der andauernden Coronavirus-Pandemie erfolgreich entwickelt. Darüber hinaus waren im Mitteilungszeitraum grundsätzlich weder im Umfeld der HHLA noch innerhalb des Konzerns besondere Ereignisse und Geschäfte mit wesentlicher Auswirkung auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage zu verzeichnen.

Die im Geschäftsbericht 2020 gegebene Prognose für das Jahr 2021 wurde mit Veröffentlichung der Halbjahresergebnisse bereits für den Containertransport und die Umsatzerlöse im Teilkonzern Hafenlogistik und den Konzern angehoben. Im Oktober wurde die Erwartung für das Geschäftsjahr 2021 in nahezu allen Kennzahlen angepasst. Die Umsatz-Entwicklung für den Teilkonzern Hafenlogistik sowie den Konzern wurden in dem Zuge auf einen Bereich von 1.410 Mio. € bzw. 1.450 Mio. € konkretisiert (vormals: jeweils deutlicher Anstieg). Das Konzern-EBIT wurde auf einen Bereich von 205 Mio. € (vormals: 153 bis 178 Mio. €) und das EBIT für den Teilkonzern Hafenlogistik auf einen Bereich

von 190 Mio. € angehoben (vormals: 140 bis 165 Mio. €). Außerdem wurde das Investitionsvolumen aufgrund von Verzögerungen von geplanten Anlagenzugängen von vormals 250 bis 280 Mio. € im Konzern auf rund 200 Mio. € reduziert.

Während der Containerumschlag zum Jahresende nur einen leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr verzeichnen konnte (erwartet: moderater Anstieg), bestätigten sich bzw. übertrafen alle anderen Kennzahlen die zuletzt gegebene Prognose.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 stellte sich die wirtschaftliche und finanzielle Lage der HHLA im Geschäftsjahr 2021 stabil dar. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich um 3,3 Prozentpunkte auf 25,2 % (im Vorjahr: 21,9 %). Der dynamische Verschuldungsgrad veränderte sich deutlich von 5,1 auf 3,6. Zum Bilanzstichtag bestand kein weiterer Refinanzierungsbedarf.

Hinweise zur Berichterstattung

Die Entwicklung der langfristigen Zinsen führte zu einer Erhöhung des für die Ermittlung der Pensionsverpflichtungen relevanten Zinssatzes. Die Pensionsrückstellungen reduzierten sich entsprechend, das Eigenkapital erhöhte sich durch die zinsatzinduzierte Reduzierung der versicherungsmathematischen Effekte. Im Berichtsjahr erwarb die HHLA 50,01 % der Anteile an der Piattaforma Logistica Trieste S.r.l., Triest/Italien (nach Umfirmierung: HHLA PLT Italy S.r.l.). Die Gesellschaft wurde erstmals zum 31. März 2021 in den Konsolidierungskreis der HHLA als vollkonsolidierte Gesellschaft aufgenommen und dem Segment Container zugeordnet. Außerdem erfolgte der Erwerb von 80,0 % der Anteile an der iSAM AG mit Sitz in Mülheim an der Ruhr sowie ihrer drei Tochterunternehmen. Die Gesellschaften wurden erstmals zum 31. März 2021 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 2021 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 2021 war in der Entwicklung der **Leistungsdaten** der HHLA ein Anstieg zu verzeichnen. Beim Containerumschlag vollzog sich ein leichter Anstieg um 2,5 % gegenüber dem Vorjahr auf 6.943 Tsd. TEU (im Vorjahr: 6.776 Tsd. TEU). Die positive Entwicklung der Ladungsmenge in den Fahrtgebieten Fernost sowie Nord- und Südamerika sowie der Gewinn eines zusätzlichen Zubringerdienstes (Feeder) für den Ostseeraum im September 2021 hatten daran maßgeblichen Anteil. Bei den drei Hamburger Terminals betrug der Anstieg 2,2 %. Bei den internationalen Terminals war hingegen ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen. Das Transportvolumen erhöhte sich um 10,0 % auf 1.690 Tsd. TEU gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 1.536 Tsd. TEU). Der Anstieg resultierte ausschließlich aus den Schienentransporten. Die Straßen Transporte lagen in einem anhaltend schwierigen Marktumfeld auf dem Niveau des Vorjahres.

Vor diesem Hintergrund stiegen die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns im Berichtszeitraum um 12,7 % auf 1.465,4 Mio. € (im Vorjahr: 1.299,8 Mio. €). Die Ursache für die starke Zunahme sind neben der Entwicklung der Leistungsdaten tempo-

Soll-Ist-Vergleich

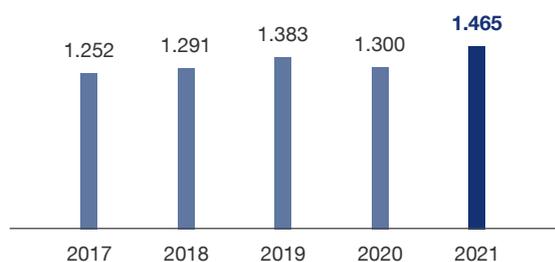
in Mio. €	Ist 31.12.2020	Prognose 25.03.2021	Prognose 12.08.2021	Prognose ¹ 20.10.2021	Ist 31.12.2021
Containerumschlag in Tsd. TEU	6.776	moderater Anstieg	moderater Anstieg	moderater Anstieg	6.943
Containertransport in Tsd. TEU	1.536	moderater Anstieg	deutlicher Anstieg	deutlicher Anstieg	1.690
Konzernumsatzerlöse	1.299,8	moderater Anstieg	deutlicher Anstieg	im Bereich von 1.450 Mio. €	1.465,4
davon Teilkonzern Hafenlogistik	1.269,3	moderater Anstieg	deutlicher Anstieg	im Bereich von 1.410 Mio. €	1.435,8
davon Teilkonzern Immobilien	38,1	leichter Anstieg	leichter Anstieg	Vorjahresniveau	38,1
Konzern-EBIT	123,6	von 153 bis 178 Mio. €	von 153 bis 178 Mio. €	im Bereich von 205 Mio. €	228,2
davon Teilkonzern Hafenlogistik	110,3	von 140 bis 165 Mio. €	von 140 bis 165 Mio. €	im Bereich von 190 Mio. €	212,6
davon Teilkonzern Immobilien	12,9	Vorjahresniveau	Vorjahresniveau	Vorjahresniveau	15,3
Investitionen (Konzern)	196,3	von 250 bis 280 Mio. €	von 250 bis 280 Mio. €	im Bereich von 200 Mio. €	231,6
davon Teilkonzern Hafenlogistik	178,7	von 220 bis 250 Mio. €	von 220 bis 250 Mio. €	im Bereich von 175 Mio. €	207,4

¹ Die Prognose zu den Investitionen wurde am 10.11.2021 mit der Quartalsmitteilung Januar bis September 2021 konkretisiert.

rär stark erhöhte Lagergelderlöse aufgrund anhaltender Schiffsverspätungen. Eine mit dem HHLA-Konzern nahezu übereinstimmende Entwicklung zeigte sich im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik, der mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik einen Umsatzanstieg um 13,1 % auf 1.435,8 Mio. € (im Vorjahr: 1.269,3 Mio. €) verzeichnete. Im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien blieben die Umsatzerlöse unverändert zum Vorjahr bei 38,1 Mio. € (im Vorjahr: 38,1 Mio. €). Der Teilkonzern Immobilien trug damit 2,0 % zum Konzernumsatz bei.

Umsatzerlöse

in Mio. €



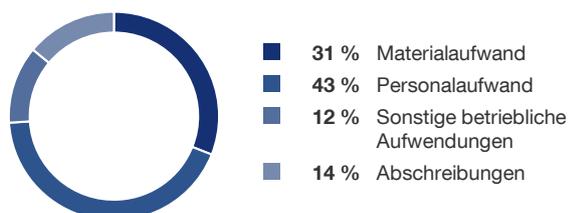
Die **Bestandsveränderungen** betragen im aktuellen Jahr 3,1 Mio. € (im Vorjahr: 0,1 Mio. €). Die **aktivierten Eigenleistungen** verringerten sich auf 4,2 Mio. € (im Vorjahr: 4,6 Mio. €).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** erhöhten sich leicht um 2,2 % auf 51,9 Mio. € (im Vorjahr: 50,8 Mio. €).

In den **operativen Aufwendungen** war eine deutliche Erhöhung um 5,3 % auf 1.296,4 Mio. € (im Vorjahr: 1.231,7 Mio. €) zu verzeichnen. Während der Materialaufwand und die Abschreibungen deutlich anstiegen, verzeichneten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen einen starken Anstieg. Im Personalaufwand wurde hingegen nur eine leichte Zunahme verzeichnet.

Aufwandsstruktur

Operative Aufwendungen 2021: 1.296 Mio. €



Der **Materialaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr deutlich um 6,8 % auf 404,8 Mio. € (im Vorjahr: 379,1 Mio. €).

Der Rückgang der Materialaufwandsquote auf 27,6 % (im Vorjahr: 29,2 %) hing mit dem überproportionalen Anstieg der Umsatzerlöse im Verhältnis zu den Leistungsdaten zusammen.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich um 1,2 % auf 554,4 Mio. € (im Vorjahr: 548,1 Mio. €). Neben den Tarifierhöhungen und den getätigten Akquisitionen wirkten sich insbesondere die Mengenentwicklung im Schienentransport sowie das zusätzliche Containerhandling resultierend aus der erhöhten Lagerlast an den Containerterminals aus. Die Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Durchführung eines Zukunftsprogramms zur Steigerung der Effizienz im Segment Container wurden im Jahresverlauf weiter aufgebaut. Der daraus resultierende Aufwand war aber erheblich geringer als der Zuführungsaufwand des Vorjahres. Die Personalaufwandsquote verringerte sich daher stark auf 37,8 % (im Vorjahr: 42,2 %).

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** sind im Berichtsjahr stark um 14,4 % auf 158,7 Mio. € (im Vorjahr: 138,7 Mio. €) angestiegen. Ursächlich waren unter anderem erhöhte Beratungsleistungen im Zusammenhang mit der Transformation im Segment Container. Das Verhältnis zum erwirtschafteten Umsatz beträgt 10,8 % (im Vorjahr: 10,7 %).

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen stieg das **Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** um 40,5 % auf 406,7 Mio. € (im Vorjahr: 289,4 Mio. €). Entsprechend stark fiel der Anstieg der EBITDA-Marge auf 27,8 % (im Vorjahr: 22,3 %) aus.

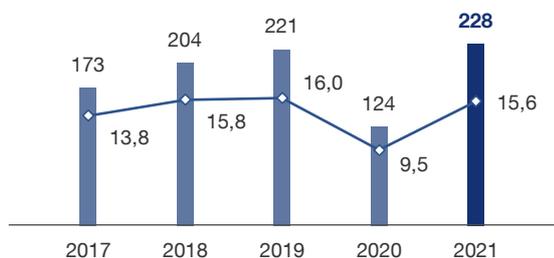
Beim **Abschreibungsaufwand** gab es mit 178,5 Mio. € eine deutliche Erhöhung um 7,6 % gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 165,8 Mio. €). Hier wirkten sich neben einer weiteren Wertberichtigung des Geschäfts- oder Firmenwerts der Bionic Production GmbH auch die Investition in weitere Umschlaggeräte, Transportfahrzeuge und Blocklagersysteme an den Hamburger Containerterminals, die Geschäftsausweitung in den Bahnverkehren und die Inbetriebnahme des Containerterminals in Triest aus.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** stieg im laufenden Jahr stark um 84,7 % auf 228,2 Mio. € (im Vorjahr: 123,6 Mio. €) an. Die wesentlichen Einflussfaktoren dafür sind die Entwicklung der Leistungsdaten, temporär stark erhöhte Lagergelderlöse aufgrund anhaltender Schiffsverspätungen und die im Vergleich zum Vorjahr erheblich reduzierten Zuführungen zur Restrukturierungsrückstellung im Zusammenhang mit der Durchführung eines Effizienzprogramms im Segment Container. Die EBIT-Marge lag mit 15,6 % (im Vorjahr: 9,5 %) deutlich über dem Vorjahr. Der Teilkonzern Hafenlogistik verzeichnete einen EBIT-Anstieg um 92,7 % auf 212,6 Mio. € (im Vorjahr: 110,3 Mio. €). Er erwirtschaftete damit im Berichtsjahr 93,2 % (im Vorjahr: 89,3 %) des operativen Konzernergebnisses. Im Teilkonzern

Immobilien wurde ein EBIT-Anstieg um 18,0 % auf 15,3 Mio. € (im Vorjahr: 12,9 Mio. €) erzielt. Hier wurden 6,8 % (im Vorjahr: 10,7 %) des operativen Konzernergebnisses erwirtschaftet.

Betriebsergebnis (EBIT)

in Mio. €, EBIT-Marge in %



Der Nettoaufwand aus dem **Finanzergebnis** erhöhte sich um 12,1 Mio. € bzw. 49,5 % auf 36,6 Mio. € (im Vorjahr: 24,5 Mio. €). Hierzu trug im Wesentlichen ein Aufwand aus der Neubewertung einer Ausgleichsverbindlichkeit für die Ergebnisabführung eines Tochterunternehmens mit Minderheitsgesellschafter in Höhe von 10,1 Mio. € (im Vorjahr: Ertrag in Höhe von 5,9 Mio. €) bei.

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns lag mit 30,6 % oberhalb des Vorjahres (im Vorjahr: 25,2 %).

Der **Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 163,9 % auf 112,3 Mio. € (im Vorjahr: 42,6 Mio. €). Der nicht beherrschende Anteil betrug im Geschäftsjahr 2021 20,6 Mio. € (im Vorjahr: 31,6 Mio. €). Wirtschaftlich werden dieser Position die im Finanzergebnis genannten Ergebnisse aus der Neubewertung der Ausgleichsverpflichtung gegenüber einem nicht beherrschenden Gesellschafter zugerechnet. Das **Ergebnis je Aktie** erhöhte sich um 163,9 % auf 1,50 € (im Vorjahr: 0,58 €). Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erzielte hierbei ein um 192,3 % höheres Ergebnis je Aktie von 1,43 € (im Vorjahr: 0,50 €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien lag mit einem Ergebnis je Aktie von 3,41 € ebenfalls über dem Vorjahr (im Vorjahr: 2,70 €). Wie im Vorjahr gab es auch 2021 keinen Unterschied zwischen unverwässertem und verwässertem Ergebnis je Aktie. Die Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 4,7 Prozentpunkte auf 10,6 % (im Vorjahr: 5,9 %). **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 16. Juni 2022 auf dieser Basis vorschlagen, je dividendenberechtigte **börsennotierte A-Aktie** eine Bardividende in Höhe von 0,75 € auszuschütten (im Vorjahr: 0,45 €). Für die **nicht börsennotierten S-Aktien** werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung wie im Vorjahr eine Bardividende in Höhe von 2,10 € vorschlagen. Der Ausschüttungsbetrag der S-Aktien würde damit wie im Vorjahr 5,7 Mio. € betragen.

Vermögens- und Finanzlage

Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns hat sich zum 31. Dezember 2021 gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 210,8 Mio. € auf 2.801,9 Mio. € erhöht.

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	2.294,0	2.150,9
Kurzfristiges Vermögen	507,9	440,2
	2.801,9	2.591,1
Passiva		
Eigenkapital	705,2	567,0
Langfristige Schulden	1.730,2	1.724,7
Kurzfristige Schulden	366,5	299,4
	2.801,9	2.591,1

Auf der Aktivseite der Bilanz erhöhten sich die **langfristigen Vermögenswerte** um 143,1 Mio. €. Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus dem Sachanlagevermögen, welches sowohl durch die Erstkonsolidierung der neuen Gesellschaften als auch investitionsbedingt angestiegen ist. Gegenläufig wirkten die planmäßigen Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen.

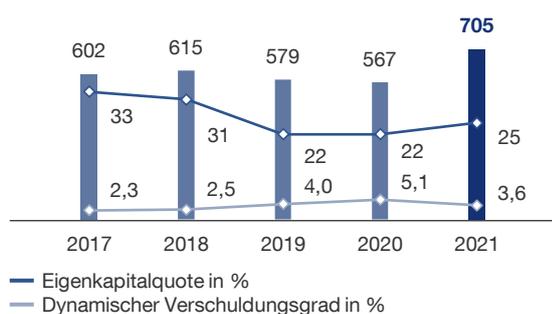
Das **kurzfristige Vermögen** erhöhte sich um 67,6 Mio. € auf 507,9 Mio. € (im Vorjahr: 440,2 Mio. €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einer Zunahme der Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen um 28,7 Mio. € auf 155,5 Mio. € (im Vorjahr: 126,9 Mio. €) sowie einer Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 21,4 Mio. € auf 188,3 Mio. € (im Vorjahr: 166,9 Mio. €).

Auf der Passivseite hat sich das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2020 um 138,2 Mio. € auf 705,2 Mio. € erhöht (im Vorjahr: 567,0 Mio. €). Erhöhend wirkten im Wesentlichen das positive Ergebnis der Berichtsperiode in Höhe von 132,9 Mio. € sowie eine Sacheinlage im Rahmen einer Kapitalerhöhung durch Aktiendividendenansprüche in das gezeichnete Kapital und in die Kapitalrücklage. Des Weiteren wirkten sich die zinsatzinduzierte Veränderung der versicherungsmathematischen Gewinne inklusive des erfolgsneutralen Steuereffekts und die

Erhöhung der nicht beherrschenden Anteile durch die Erstkonsolidierung der neuen Gesellschaften erhöhend aus. Gegenläufig wirkte die Ausschüttung der Dividenden sowie die Umgliederung der möglichen Verpflichtung aus einer Put-Option in die finanziellen Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Erstkonsolidierung der HHLA PLT Italy. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich auf 25,2 % (im Vorjahr: 21,9 %).

Eigenkapital

in Mio. €



Die **langfristigen Schulden** erhöhten sich um 5,5 Mio. € auf 1.730,2 Mio. € (im Vorjahr: 1.724,7 Mio. €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 55,0 Mio. €. Gegenläufig dazu wirkte die Reduzierung der Pensionsrückstellungen in Höhe von insgesamt 41,8 Mio. €.

Die Zunahme der **kurzfristigen Schulden** um 67,1 Mio. € auf 366,5 Mio. € (im Vorjahr: 299,4 Mio. €) resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten, der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen, der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen nicht-finanziellen Verbindlichkeiten.

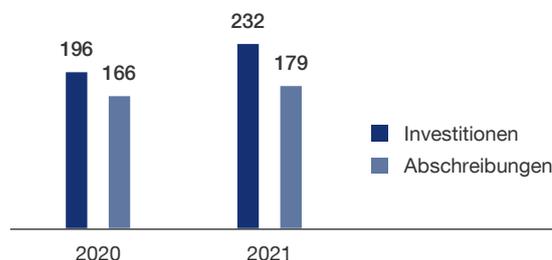
Investitionsanalyse

Das **Investitionsvolumen** lag im Geschäftsjahr 2021 bei 231,6 Mio. € (im Vorjahr: 196,3 Mio. €). Hierin sind nicht unmittelbar zahlungswirksame Zugänge aus Nutzungsrechten (Miete und Leasing) in Höhe von 43,4 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 7,7 Mio. €). Der Schwerpunkt der Investitionen lag auf dem Ausbau der Hamburger Containerterminals und der Erweiterung der intermodalen Transportkapazitäten. Die Finanzierung der Investitionsprojekte wurde aus dem operativen Cashflow des Geschäftsjahres abgedeckt.

Von den getätigten Investitionen entfielen 197,8 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 167,6 Mio. €), 11,0 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 7,9 Mio. €) und 22,8 Mio. € auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (im Vorjahr: 20,8 Mio. €).

Investitionen und Abschreibungen

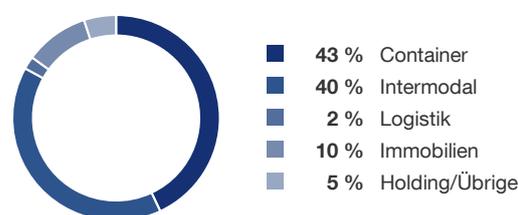
in Mio. €



Im **Segment Container** wurden Investitionen im Gesamtwert von 100,5 Mio. € getätigt (im Vorjahr: 85,9 Mio. €). Investiert wurde vor allem in die Beschaffung von Umschlaggeräten und in Lagerkapazitäten auf den Hamburger Containerterminals. Das Investitionsvolumen im **Segment Intermodal** betrug 93,4 Mio. € (im Vorjahr: 82,7 Mio. €). Dabei investierte hauptsächlich die METTRANS-Gruppe insbesondere in Waggons und Lokomotiven sowie die Entwicklung von bestehenden und neuen Hinterlandterminals. Die Investitionssumme im **Segment Logistik** belief sich auf 4,8 Mio. € (im Vorjahr: 7,0 Mio. €). Im **Pro-forma-Segment Holding/Übrige** wurden insgesamt 8,8 Mio. € für Investitionen aufgewendet (im Vorjahr: 5,2 Mio. €). Im **Segment Immobilien** betrugen die Investitionen insgesamt 24,2 Mio. € (im Vorjahr: 17,7 Mio. €). Investiert wurde überwiegend in die Entwicklung der Speicherstadt.

Investitionen nach Segmenten

Investitionsvolumen 2021: 232 Mio. €



Der Investitionsschwerpunkt im Segment Container zielt darauf ab, die Produktivität auf bestehenden Terminalflächen durch den Einsatz modernster Umschlagtechnologie zu steigern sowie Liegeplätze der Schiffsgrößenentwicklung folgend bedarfsgerecht auszubauen. Im Segment Intermodal zielen die Investitionen insbesondere darauf ab, das ansteigende Transportvolumen mit ausreichend Waggons und Lokomotiven zu unterlegen und die Leistungsfähigkeit und Reichweite der Hinterlandverbindungen weiter zu steigern.

Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten bestehen zum Geschäftsjahresende für offene Bestellungen in Höhe von 128,3 Mio. € (im Vorjahr: 125,0 Mio. €). Darin enthalten sind 122,6 Mio. € (im

Vorjahr: 85,0 Mio. €) für Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

Liquiditätsanalyse

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr von 291,2 Mio. € auf 315,9 Mio. €. Dieser Anstieg um 24,7 Mio. € ist im Wesentlichen auf ein im Vergleich zum Vorjahr um 104,6 Mio. € höheres EBIT zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die im Vergleich zum Vorjahr um 40,0 Mio. € höheren Ertragsteuerzahlungen, die Veränderung der Rückstellungen, die im Vergleich zum Vorjahr um 34,4 Mio. € niedriger waren, sowie die Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und anderer Aktiva um 27,0 Mio. €.

Der **Cashflow aus Investitionstätigkeit** (Mittelabfluss) lag mit 227,4 Mio. € über dem Vorjahreswert von 177,3 Mio. €. Zu dieser Erhöhung des Zahlungsmittelabflusses um 50,1 Mio. € trugen im Wesentlichen die Auszahlung für kurzfristige Einlagen (im Vorjahr: Einzahlung) und die im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegenen Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen bei.

Der **Free Cashflow** als Summe der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit reduzierte sich auf 88,5 Mio. € (im Vorjahr: 113,9 Mio. €).

Der **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** (Mittelabfluss) betrug im Berichtszeitraum 84,9 Mio. € (im Vorjahr: 150,9 Mio. €) und lag damit um 66,0 Mio. € unter dem Vorjahreswert, im Wesentlichen bedingt durch die im Berichtszeitraum neu aufgenommenen langfristigen Finanzkredite, die im Vergleich zum Vorjahr geringere Tilgung von Finanzkrediten sowie eine geringere Auszahlung von Ergebnisanteilen an nicht beherrschende Anteilseigner und an die Aktionäre des Mutterunternehmens.

Der HHLA-Konzern verfügte zum Jahresende 2021 über ausreichend Liquidität. Im Verlauf des Geschäftsjahres traten keine Liquiditätsengpässe auf. Der **Finanzmittelfonds** betrug per 31. Dezember 2021 insgesamt 173,0 Mio. € (zum 31. Dezember 2020: 168,8 Mio. €). Einschließlich aller kurzfristigen Einlagen erreichte die **verfügbare Liquidität** des Konzerns zum Jahresende 2021 einen Bestand von insgesamt 238,0 Mio. € (im Vorjahr: 208,8 Mio. €).

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2021	2020
Finanzmittelfonds am 01.01.	168,8	208,0
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	315,9	291,2
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 227,4	- 177,3
Free Cashflow	88,5	113,9
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 84,9	- 150,9
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	3,6	- 37,0
Währungskursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	0,6	- 2,2
Finanzmittelfonds am 31.12.	173,0	168,8
Kurzfristige Einlagen	65,0	40,0
Verfügbare Liquidität	238,0	208,8

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 Rohstoffpreisiskos 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.

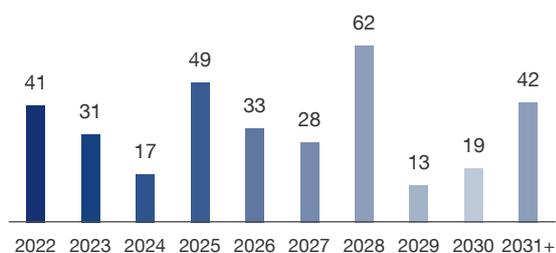
Zum Berichtsstichtag lagen die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** mit 334,6 Mio. € oberhalb des Werts des Vorjahres von 295,1 Mio. €. Der Konzern nahm im Geschäftsjahr 2021 Finanzierungen in Höhe von 34,0 Mio. € (im Vorjahr: keine) in Anspruch. Die im Berichtsjahr erfolgten Tilgungen in Höhe von 24,3 Mio. € lagen aufgrund von Sondertilgungen im Vorjahr unter dem Vergleichswert (im Vorjahr: 37,2 Mio. €). Aufgrund der vereinbarten Laufzeiten der Darlehen und einer stabilen Liquiditätsbasis bestand kein wesentlicher Refinanzierungsbedarf.

Die Darlehensverbindlichkeiten sind zum Bilanzstichtag fast ausschließlich in Euro abgeschlossen. Konditioniert sind diese zu ca. 85 % mit fixen und zu ca. 15 % mit variablen Zinssätzen. Im Rahmen der Fremdfinanzierung bestanden für einzelne Konzerngesellschaften Kreditauflagen (Covenants), die an bilanzielle Kennzahlen gebunden sind. Im Wesentlichen handelt es

sich dabei um die Erfüllung einer Mindesteigenkapitalquote bzw. um die Einhaltung eines maximalen Verschuldungsgrades. Covenants bestanden bei ca. 25 % 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 448,4 Mio. € aus (im Vorjahr: 457,1 Mio. €), die im Wesentlichen aus der Passivierung der Leasingverbindlichkeit gegenüber der Hamburg Port Authority (HPA) resultieren.

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 155,5 Mio. € (im Vorjahr: 126,9 Mio. €). Sie sind in Sichteinlagen und Tages- sowie kurzfristigen Termingeldern hauptsächlich bei inländischen Kreditinstituten mit ausgewiesener hoher Bonitätseinstufung angelegt. Der Konzern verfügte zum Bilanzstichtag über nicht genutzte Kreditlinien in Höhe von 9,8 Mio. € (im Vorjahr: 54,3 Mio. €). Der Ausnutzungsgrad der Kreditlinie beträgt 33,1 %. Der Rückgang resultiert aus der Beendigung der im Geschäftsjahr 2020 vorsorglich abgeschlossenen und nicht in Anspruch genommenen Kreditlinie in Höhe von 50,0 Mio. €. Vom gesamten Zahlungsmittelbestand unterlagen zum Berichtsstichtag 4,4 Mio. € (im Vorjahr: 3,7 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.

Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis

Mit Datum vom 28. September 2020 unterzeichnete die HHLA International GmbH, Hamburg, eine Beteiligungs- und Gesellschaftervereinbarung zum Erwerb von 50,01 % der Anteile an der Piattaforma Logistica Trieste S.r.l., Triest/Italien (PLT). Die Gesellschaft wurde am 7. Januar 2021 in HHLA PLT Italy S.r.l. umfirmiert. Der Gesellschaftszweck des Unternehmens sind die Planung, der Bau, die Instandhaltung und die Verwaltung der Logistikplattform zwischen Scalo Legnami und dem ehemaligen Stahlwerk Italsider im Hafenzentrum Triest. Dazu gehören unter anderem die Ausübung einer Geschäftstätigkeit als Hafenernehmer, die Lagerung von Materialien und Waren im Auftrag Dritter zu lagern sowie die Förderung, Organisation, Verwaltung und Vermarktung aller Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Austausch von Gütern, insbesondere des intermodalen Austauschs per Schiff, Zug und auf dem Landweg, sowie die Nutzung von Terminals, die für den Transport von Gütern und Logistik jeglicher Art und Beschaffenheit ausgerüstet sind. Die Gesellschaft wurde dem Segment Container zugeordnet.

Mit Beteiligungs- und Gesellschaftervereinbarung vom 16. Dezember 2020 erwarb die HHLA AG 80,0 % der Anteile an der iSAM AG mit Sitz in Mülheim an der Ruhr sowie ihrer drei Tochterunternehmen. Gesellschaftszweck des Unternehmens sind die Entwicklung von EDV-Software sowie deren Vertrieb, der Vertrieb von EDV-Hardware, die Beratung bei der Entwicklung innerbetrieblicher EDV-Konzepte sowie die Erarbeitung von Systemlösungen und deren Realisierung und die Beratung, Entwicklung und Erstellung von Konzepten der Automatisierung in Produktions-, Handels- und Dienstleistungsbetrieben. Die Gesellschaft wurde dem Segment Logistik zugeordnet.

Mit Gesellschaftsvertrag vom 14. Dezember 2020 und Umfirmierung errichtete die HHLA AG die Gesellschaft HHLA Digital Next GmbH mit Sitz in Hamburg. Gegenstand des Unternehmens sind die Entwicklung, die Ausgründung, die Beteiligung bzw. der Erwerb, das Halten und die Verwaltung sowie die Veräußerung von Unternehmen bzw. Beteiligungen in den Bereichen Transport und Logistik, insbesondere Start-up-Unternehmen aus dem „Trade and Transport Tech“-Umfeld. Die Gesellschaft wurde dem Segment Logistik zugeordnet.

Mit Gesellschaftsvertrag vom 16. Dezember 2021 errichtete die METRANS a.s., Prag/Tschechien, die Gesellschaft METRANS Zalaegerszeg Kft. mit Sitz in Budapest/Ungarn. Gegenstand

des Unternehmens ist der Erwerb eines Grundstücks. Die Gesellschaft wurde dem Segment Intermodal zugeordnet. **> Konzernanhang, Tz. 3 Zusammensetzung des Konzerns**

Darüber hinaus gab es im Geschäftsjahr 2021 keine wesentlichen Erwerbe, Veränderungen von Anteilen an Tochterunternehmen oder Änderungen im Konsolidierungskreis. Für nach dem Bilanzstichtag getätigte Unternehmenskäufe siehe **> Nachtragsbericht**.

Segmententwicklung

Segment Container

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2021	2020	Veränd.
Umsatzerlöse	841,9	737,5	14,2 %
EBITDA	256,7	160,4	60,0 %
EBITDA-Marge in %	30,5	21,7	8,8 PP
EBIT	155,3	65,4	137,4 %
EBIT-Marge in %	18,4	8,9	9,5 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	6.943	6.776	2,5 %

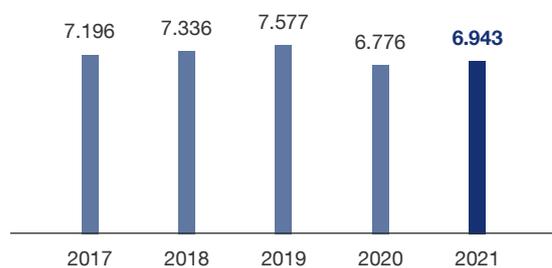
Im Berichtsjahr 2021 erhöhte sich der **Containerumschlag** an den **HHLA-Containerterminals** im Vergleich zum Vorjahr insgesamt leicht um 2,5 % auf 6.943 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 6.776 Tsd. TEU).

Das Umschlagvolumen der drei **Hamburger Containerterminals** lag dabei mit 6.328 Tsd. TEU um 2,2 % über dem Vergleichswert des Vorjahres (im Vorjahr: 6.193 Tsd. TEU). Zur positiven Entwicklung der Ladungsmenge trugen maßgeblich die Fahrtgebiete Fernost sowie Nord- und Südamerika bei. Die pandemiebedingten Mengenrückgänge des Vorjahres sowie der Verlust eines Fernostdienstes im Mai 2020 wurden dadurch mehr als ausgeglichen. Nach deutlich rückläufigen Mengen im ersten Quartal trug der Gewinn eines zusätzlichen Zubringerdienstes (Feeder) für den Ostseeraum im September 2021 dazu bei, dass die Mengen in den Zubringerverkehren im Berichtszeitraum nunmehr im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls ein leichtes Wachstum ausweisen. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag erhöhte sich im Berichtszeitraum geringfügig auf 20,4 % (im Vorjahr: 20,2 %).

Die **internationalen Containerterminals** verzeichneten einen deutlichen Zuwachs im Umschlagvolumen von 5,3 % auf 615 Tsd. TEU (im Vorjahr: 584 Tsd. TEU). Der Containerumschlag übertrifft damit geringfügig das Vor-Pandemie-Niveau von 2019 um 0,4 %. Dies ist im Wesentlichen auf die Mengenzuwächse in Odessa und Tallinn zurückzuführen. Am Terminal in Triest wurden bis einschließlich November 2021 nur RoRo-Schiffe abgefertigt. Der Startschuss für den Containerumschlag fiel im Dezember.

Containerumschlag

in Tsd. TEU



Die **Umsatzerlöse** im Segment erhöhten sich im Geschäftsjahr 2021 gegenüber dem Vorjahr stark um 14,2 % auf 841,9 Mio. € (im Vorjahr: 737,5 Mio. €). Der leichte Mengenzuwachs von 2,5 % wurde dabei von dem Anstieg der Durchschnittserlöse deutlich übertroffen. Die Erlöse je wasserseitig umgeschlagenen Container stiegen gegenüber dem Vorjahreszeitraum stark um 11,4 % an. Ursache hierfür ist ein temporär starker Anstieg der Lagergelder aufgrund anhaltender, zum Teil extremer Schiffsverspätungen.

Neben pandemiebedingten Verspätungen von Schiffsabfahrten weltweit trug auch die Blockade des Sueskanals im März zu längeren Verweildauern bei, die sich steigend auf die Lagergelder auswirkten. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr erstmals die Umsatzerlöse des Containerterminals in Triest berücksichtigt.

Die EBIT-Kosten erhöhten sich im Berichtszeitraum leicht um 2,1 % gegenüber dem Vorjahr. Neben geplant stark ansteigendem Projektaufwand für das Effizienzprogramm resultierten die Mehraufwendungen gegenüber dem Vorjahr insbesondere aus der erhöhten Lagerlast, die sowohl einen verstärkten Personaleinsatz als auch einen steigenden Materialaufwand zur Folge hatte. Zudem wirkten sich weitere Rückstellungen für die in Umsetzung befindlichen Restrukturierungsmaßnahmen, Tarifierhöhungen, steigende Energiepreise und die Anlaufkosten im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Containerterminals in Triest belastend aus.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** hat sich vor dem Hintergrund der lagergeldbedingt gestiegenen Durchschnittserlöse und der pandemiebedingt schwachen Vergleichsbasis aus dem Vorjahr trotz des geschilderten Mehraufwands mehr als verdoppelt und stieg um 137,4 % auf 155,3 Mio. € (im Vorjahr: 65,4 Mio. €). Die EBIT-Marge stieg um 9,5 Prozentpunkte und belief sich mit 18,4 % wieder leicht über dem Vor-Pandemie-Niveau (im Vorjahr: 8,9 % / 2019: 17,7 %).

Die HHLA setzte im Jahr 2021 die Investitionen in klimafreundliche Umschlaggeräte weiter fort. So übernahm der Container Terminal Tollerort (CTT) acht und der Container Terminal Burchardkai (CTB) insgesamt zehn neue Hybrid-Transportfiel im Dezember.

fahrzeuge mit deutlich reduzierten Verbrauchswerten im Vergleich zu dieselbetriebenen herkömmlich angetriebenen Geräten. Der CTB trug außerdem durch die Erweiterung und schrittweise Umrüstung seines Blocklagersystems zur kontinuierlichen Modernisierung und Effizienzsteigerung der Anlage bei und begann mit zusätzlichen Investitionen in die kontinuierliche Verbesserung der Bahninfrastruktur zur weiteren Steigerung des zukünftigen Bahntransports. Am Container Terminal Altenwerder (CTA) erhielt die Flotte weitere schadstoffärmere, batteriebetriebene automatische Transportfahrzeuge (AGVs). Zudem wurden elf weitere Fahrzeuge mit Liefertermin 2023 bestellt. In diesem Zusammenhang wurde auch die Energieinfrastruktur erweitert. Nach deren Inbetriebnahme stehen der AGV-Flotte insgesamt 18 automatische Stromtankstellen zur Verfügung. Zusätzlich wurde die erste batteriebetriebene Zugmaschine in Betrieb genommen. Die Erfahrungen aus diesem Pilotprojekt werden in die geplante Elektrifizierung der gesamten Zugmaschinenflotte einfließen. Auch die internationalen HHLA-Containerterminals investierten in den Flächenausbau und die Implementierung energieeffizienterer Geräte. So übernahm beispielsweise der Containerterminal in Tallinn zwei Containerbrücken vom CTB.

Segment Intermodal

Wesentliche Kennzahlen

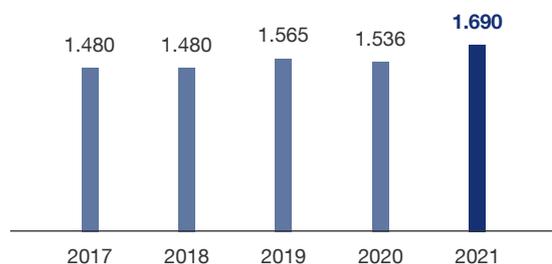
in Mio. €	2021	2020	Veränd.
Umsatzerlöse	519,4	476,8	8,9 %
EBITDA	151,1	131,8	14,6 %
EBITDA-Marge in %	29,1	27,7	1,4 PP
EBIT	104,3	88,3	18,2 %
EBIT-Marge in %	20,1	18,5	1,6 PP
Containertransport in Tsd. TEU	1.690	1.536	10,0 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafen hinterland verzeichneten die HHLA-Transportgesellschaften 2021 einen deutlichen Anstieg. Der **Containertransport** erhöhte sich um 10,0 % auf 1.690 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 1.536 Tsd. TEU). Dabei profitierten die Bahntransporte weiterhin stärker von der im zweiten Halbjahr 2020 einsetzenden Erholung des Ladungsaufkommens als die Straßentransporte. Die Bahntransporte stiegen im Vergleich zum Vorjahr um starke 12,8 % auf 1.379 Tsd. TEU (im Vorjahr: 1.222 Tsd. TEU), wobei sich der Anstieg im dritten und vierten Quartal durch die bereits starke Mengenerholung in den Vorjahresquartalen abschwächte. Das im Gesamtjahr erzielte Mengenwachstum resultierte sowohl aus den Verkehren mit den nordeuropäischen Häfen als auch aus starken Zuwächsen bei den kontinentalen Transportmengen. Die Straßentransporte lagen in einem anhaltend schwierigen Marktumfeld mit einer Transportmenge von 312 Tsd. TEU auf dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 314 Tsd. TEU). Gegenläufig zur allgemeinen

Mengenerholung waren die Transporte im Raum Hamburg weiter rückläufig.

Containertransport

in Tsd. TEU



Die **Umsatzerlöse** lagen mit 519,4 Mio. € um 8,9 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 476,8 Mio. €). Gleichwohl blieb der Anstieg hinter der Entwicklung der Transportmenge zurück. Obwohl der vorteilhafte Bahnanteil am Gesamtaufkommen der HHLA-Intermodaltransporte von 79,6 % auf 81,6 % gesteigert werden konnte, verringerten sich die durchschnittlichen Umsatzerlöse je TEU leicht aufgrund einer veränderten Struktur der Ladungsströme.

Vor dem Hintergrund der positiven Mengen- und Umsatzentwicklung stieg das **Betriebsergebnis (EBIT)** im Mitteilungszeitraum um 18,2 % auf 104,3 Mio. € (im Vorjahr: 88,3 Mio. €). Hierin enthalten ist eine im dritten Quartal rückwirkend gewährte höhere Trassenpreisförderung in Höhe von 11 Mio. €. Die EBIT-Marge liegt mit 20,1 % um 1,6 Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 18,5 %).

Die HHLA investiert weiter bedarfsgerecht in den Ausbau ihres Intermodalnetzwerkes. Die Mitte 2018 umgesetzte Senkung der Trassenpreise im deutschen Schienengüterverkehr unterstützt die Weiterentwicklung des intermodalen Leistungsspektrums. Mit der Inbetriebnahme von sieben neuen Mehrsystemlokomotiven im Laufe des Jahres 2021 verfügt die HHLA-Bahntochter METRANS über rund 130 Rangier- und Streckenlokomotiven sowie über eine Flotte von mehr als 3.200 Containertragwagen. Das Netzwerk besteht aus insgesamt 17 Terminals im Hinterland, von denen fünf als große Hub-Terminals fungieren. [> Konzern im Überblick/Geschäftstätigkeit](#)

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2021	2020	Veränd.
Umsatzerlöse	71,3	51,4	38,8 %
EBITDA	9,3	6,9	34,1 %
EBITDA-Marge in %	13,0	13,4	- 0,4 PP
EBIT	- 3,0	- 3,9	pos.
EBIT-Marge in %	- 4,2	- 7,5	pos.
Equity-Beteiligungsergebnis	3,9	3,4	13,7 %

In den Finanzkennzahlen des Segments Logistik sind die Geschäftsbereiche Fahrzeuglogistik und Beratung sowie Geschäftsaktivitäten enthalten, mit denen die HHLA neue Wachstumsfelder erschließen will. Im ersten Quartal 2021 wurde die iSAM AG (inklusive ihrer drei Tochterunternehmen), ein Spezialist für Automatisierungstechnik, in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Die Ergebnisse von Massengut- und Fruchtlogistik werden im Equity-Beteiligungsergebnis erfasst.

Die **Umsatzerlöse** der konsolidierten Gesellschaften übertrafen im Geschäftsjahr 2021 mit 71,3 Mio. € den Vorjahreswert um 38,8 % (im Vorjahr: 51,4 Mio. €). Der neu konsolidierte Bereich Automatisierungstechnik sowie ein starker Umsatzanstieg in der Fahrzeuglogistik trugen maßgeblich zu dieser Entwicklung bei.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** wies im Berichtszeitraum einen Verlust von 3,0 Mio. € aus (im Vorjahr: - 3,9 Mio. €). Hierfür waren Anlaufverluste in Zusammenhang mit den neuen Aktivitäten ursächlich. Die Fahrzeuglogistik konnte ihr Ergebnis stark steigern.

Die im Equity-Beteiligungsergebnis abgebildeten Gesellschaften verzeichneten einen insgesamt starken Umsatzanstieg. Das **Equity-Beteiligungsergebnis** stieg im Geschäftsjahr 2021 auf 3,9 Mio. € (im Vorjahr: 3,4 Mio. €).

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2021	2020	Veränd.
Umsatzerlöse	38,1	38,1	- 0,0 %
EBITDA	22,6	20,0	13,3 %
EBITDA-Marge in %	59,4	52,4	7,0 PP
EBIT	15,3	12,9	18,0 %
EBIT-Marge in %	40,0	33,9	6,1 PP

Der Hamburger Markt für Büroflächen bestätigte im vierten Quartal die deutlichen Erholungstendenzen der Vorquartale. So wurde im Jahr 2021 laut dem aktuellen Marktbericht von Grossmann & Berger mit einem Büroflächenumsatz von

490.000 m² der pandemiebedingt sehr schwache Vorjahreswert um 44,1 % übertroffen. Die Leerstandsquote in Hamburg stieg dagegen gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht auf 3,8 % (im Vorjahr: 3,5 %) an.

Bei den HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal, die von den starken Marktschwankungen während der COVID-19-Pandemie weit geringer betroffen waren, war auch im vierten Quartal bei einer an nähernden Vollvermietung weiter eine konstante Entwicklung zu verzeichnen. Die **Umsatzerlöse** wiesen im Jahr 2021 eine stabile Entwicklung aus und bestätigten mit 38,1 Mio. € somit den Wert des Vorjahres. Die pandemiebedingt erst im Jahresverlauf wieder einsetzenden Umsatzmietvereinbarungen sowie ein geplanter Erlösrückgang im Zuge der Revitalisierung einer Immobilie konnten durch gestiegene Mieterlöse einzelner Objekte kompensiert werden.

Das kumulierte **Betriebsergebnis (EBIT)** stieg per Ende des Geschäftsjahres bei einem moderat gesunkenen Instandhaltungsvolumen stark um 18,0 % auf 15,3 Mio. € (im Vorjahr: 12,9 Mio. €). Der wesentliche Grund hierfür waren vor allem sonstige betriebliche Erträge aus der Korrektur im Vorjahr im Zuge der COVID-19-Pandemie wertberechtigter Forderungen.

Nachtragsbericht

Die HHLA AG und die COSCO SHIPPING Ports Limited (CSPL), einem an der Börse in Hongkong notierten Terminalbetreiber und Mitglied der COSCO Shipping-Gruppe, haben am 21. September 2021 einen Vertrag über eine strategische Minderheitsbeteiligung von CSPL in Höhe von 35,0 % an der HHLA Container Terminal Tollerort GmbH (CTT), einer 100 %igen Tochtergesellschaft der HHLA AG, unterzeichnet. Der Vollzug der Transaktion steht weiterhin unter dem Vorbehalt verschiedener wettbewerbs- und außenwirtschaftsrechtlicher Genehmigungen (aufschiebenden Bedingungen), die bis zur Verabschiedung dieses Konzernabschlusses durch den Vorstand noch nicht erfüllt wurden. Der Aufsichtsrat der HHLA AG hat der Minderheitsbeteiligung bereits zugestimmt.

Die METRANS a.s, Prag/Tschechien, erwirbt mit Anteilskauf- und Übertragungsvertrag vom 16. Dezember 2021 direkt und mit Anteilskauf- und Übertragungsvertrag vom 16. Dezember 2021 indirekt über den Erwerb der Anteile an der CL EUROPORT s.r.o. mit Sitz in Plzen/Tschechien 100 % der Anteile an der CL EUROPORT Sp. z o.o. mit Sitz in Malaszewicze/Polen. Der Gegenstand des Unternehmens ist das Betreiben eines Containerterminals mit dem Angebot intermodaler Dienstleistungen rund um die Abwicklung von Containerzügen, Straßen-transport und Containerlagerung. Die Erstkonsolidierung der Gesellschaften erfolgt zum Erwerbszeitpunkt am 4. Januar 2022. Die Gesellschaft wird dem Segment Intermodal zugeordnet.

net sein. Die Aufnahme beider Gesellschaften in den Konsolidierungskreis der HHLA erfolgt zum 31. März 2022. **► Konzernanhang, Tz. 3 Zusammensetzung des Konzerns**

Nach dem Abschlussstichtag hat sich in der Ukraine die Auseinandersetzung um die politische Zukunft des Landes dramatisch zugespitzt. Mit dem Beginn der Invasion durch russische Truppen am 24. Februar 2022 muss davon ausgegangen werden, dass sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der konjunkturelle Verlauf in der Ukraine weiter verschlechtern. Darüber hinaus können Auswirkungen angekündigter Sanktionen und möglicher Gegenreaktionen auf die weltwirtschaftliche Entwicklung nicht abschließend bewertet werden. Aufgrund der skizzierten Entwicklung sind Effekte möglich, die die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage des HHLA-Konzerns negativ beeinflussen können. Anpassungen von Wertansätzen sind zukünftig nicht auszuschließen. **Risiko- und Chancenbericht**

Die HHLA ist in der Lage, diese Risiken zu tragen. Der Fortbestand des Konzerns ist hierdurch nicht gefährdet.

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Nach dem pandemiebedingten Rückgang 2020 kehrte die Weltwirtschaft 2021 wieder auf einen Wachstumspfad zurück. Gleichwohl erlitt die konjunkturelle Erholung zuletzt einige Dämpfer, so dass sich die Ausgangslage für das Jahr 2022 leicht eingetrübt hat. Infektionsgeschehen und Lieferengpässe werden auch 2022 die gesamtwirtschaftlichen Aktivitäten bremsen, sollen jedoch im Jahresverlauf schrittweise an Einfluss verlieren. Anzeichen einer strukturellen Inflation sind erkennbar. Der Zeitpunkt geldpolitischer Maßnahmen der Europäischen Zentralbank (EZB) bleibt abzuwarten, um die Auswirkungen auf die weitere Entwicklung besser beurteilen zu können. Nach jüngsten Einschätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) im Januar 2022 soll die **Weltwirtschaft** 2022 um 4,4 % expandieren. Die Erwartungen liegen 0,5 Prozentpunkte unter der vorherigen Prognose und spiegeln damit die nachlassende konjunkturelle Dynamik in der zweiten Hälfte 2021 wider. **► Wirtschaftliches Umfeld**

Erwartetes Bruttoinlandsprodukt (BIP)

Wachstumserwartung in %	2022	Trend vs. 2021
Welt	4,4	↘
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	3,9	↘
USA	4,0	↘
Aufstrebende Volkswirtschaften	4,8	↘
China	4,8	↘
Russland	2,8	↘
Euroraum	3,9	↘
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	3,5	↘
Deutschland	3,8	↗
Welthandel	6,0	↘

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF); Januar 2022

Die Dynamik des Welthandels wird sich 2022 im Zuge des abnehmenden konjunkturellen Expansionstempos etwas abschwächen. Jedoch werden eine erneut rückläufige Nachfrage und die erwartete Abschwächung der Pandemie dazu beitragen, Ungleichgewichte in den globalen Lieferketten zu verringern. Nach Schätzungen des IWF wird das weltweite **Handelsvolumen** in diesem Jahr um 6,0 % steigen.

Die Aussichten für die **Wirtschaftsregionen, die für die HHLA besondere Bedeutung** haben, sind für 2022 heterogen. So rechnet der IWF für China mit einem nachlassenden Wirtschaftswachstum und hat seinen aktualisierten Konjunkturausblick für die zweitgrößte Volkswirtschaft um 0,8 Prozentpunkte auf 4,8 % gesenkt (Stand: Januar 2022). Insbesondere die anhaltenden Probleme im chinesischen Immobiliensektor, die Null-COVID-Politik und die langsamer als erwartet verlaufende Erholung des privaten Verbrauchs schränken die wirtschaftlichen Aktivitäten ein. Dagegen wird die Erholung ölexportierender Länder wie Russland angesichts hoher Ölpreise grundsätzlich anhalten. Gleichwohl wurden die Wachstumserwartungen für die russische Wirtschaft aufgrund schlechter Ernten und einer unerwartet schlimmen Infektionswelle geringfügig nach unten revidiert. In den aufstrebenden Ländern Mittel- und Osteuropas wird die Wirtschaftskraft voraussichtlich um 3,5 % expandieren. In der Ukraine wird für 2022 eine Erholung mit einem Plus von 3,6 % erwartet, was jedoch neben der erfolgreichen Bekämpfung der Pandemie von der weiteren Entwicklung des geopolitischen Konfliktes mit Russland abhängig ist (IWF, Oktober 2021).

Die gesamtwirtschaftlichen **Aktivitäten des Euroraums** werden durch die aktuelle Infektionswelle, die Unsicherheiten im Hinblick auf neue Virusvarianten und die erneuten Maßnahmen zur Eindämmung belastet und dürften im Winterhalbjahr voraussichtlich leicht zurückgehen. Mit rückläufigem Infektionsgeschehen, Aufhebung der Mobilitätseinschränkungen und zunehmenden

der Stabilisierung der Lieferketten dürfte die industrielle Wertschöpfung wieder an Geschwindigkeit zunehmen. Dennoch wird sich damit die erwartete vollständige wirtschaftliche Erholung weiter verzögern. Das estnische BIP wird sich nach letzten Schätzungen des IWF aus Oktober 2021 mit einem Plus von 4,2 % kräftig ausdehnen. Die Wirtschaftsleistung Italiens wird um 3,8 % steigen. Für die deutsche Wirtschaft erwartet der IWF gegenüber 2021 ein beschleunigtes Wachstum (+3,8 %). Gleichwohl wurde die Prognose um 0,8 Prozentpunkte gesenkt, was hauptsächlich auf die Anfälligkeit der exportorientierten Wirtschaft für die Störungen in den Lieferketten zurückzuführen ist.

Ausblick auf das Branchenumfeld

Die Stärke und die Geschwindigkeit des Umschlagwachstums infolge der konjunkturellen Erholung sowie die anhaltenden Schiffsverspätungen haben 2021 zu einer starken Überlastung der Häfen geführt. Die Terminalbetreiber waren mit stark verspäteten, außerplanmäßigen Schiffsanläufen, steigenden Verweildauern der Container, Engpässen in der landseitigen Transportkette sowie Personalmangel durch Coronavirus-Ausbrüche konfrontiert. Auch 2022 werden die Störungen in den Lieferketten und die Engpasssituation vor allem in den Vorhäfen eine hohe Umschlagdynamik beeinträchtigen. Aus diesem Grund hat das Marktforschungsinstitut Drewry seine Prognose für den **Weltcontainerumschlag** im Vergleich zum September nach unten angepasst und erwartet für 2022 eine Zuwachsrate von 4,6 % (vormals: 8,2 %).

Für **China**, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, erwartet Drewry 2022 einen Anstieg des Containerumschlags von 4,8 %. Die Aussichten für die **europäischen Häfen** deuten für 2022 auf ein beschleunigtes Wachstum. Nach Schätzungen der Experten soll das Fahrtgebiet Europa im laufenden Geschäftsjahr um 6,0 % wachsen. Der Aufschwung schlägt sich in fast allen europäischen Fahrtgebieten nieder, nur für die nordwesteuropäischen Häfen wird gegenüber 2021 eine nachlassende Umschlagdynamik erwartet.

Erwarteter Containerumschlag nach Fahrtgebieten

Wachstumserwartung in %	2022	Trend vs. 2021
Welt	4,6	↘
Asien insgesamt	4,8	↘
China	4,8	↘
Europa insgesamt	6,0	↗
Nordwesteuropa	4,6	↘
Skandinavien und baltischer Raum	7,6	↗
Westliches Mittelmeer	6,8	↗
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	7,3	↗

Quelle: Drewry Maritime Research; Dezember 2021

Angesichts der vorhandenen Containerterminalkapazitäten in der Nordrange und der Ostsee wird der intensive Wettbewerb zwischen den Häfen anhalten. Von den Engpässen in den führenden Häfen der Nordrange durch die gestörten Lieferketten profitieren kleinere Häfen wie Wilhelmshaven, Zeebrugge und Dunkerque.

Auch die Lage auf dem Containerschiffmarkt bleibt angespannt. In der Vergangenheit waren die hohe Bestellaktivität der Reeder und die aufgebauten Überkapazitäten in der Containerschifflotte Ursache für diese Situation. Angesichts der deutlichen wirtschaftlichen Imbalancen infolge der Pandemie kommt es jedoch zu erheblichen Kapazitätsengpässen in der Containerschiffahrt. Schiffe und Container sind wegen der hohen Transportnachfrage Mangelware und haben die Frachtraten insbesondere im Spotmarkt auf Rekordhöhen geführt. Gleichzeitig hat die Termintreue der Linienreeder spürbar abgenommen.

Das Marktforschungsinstitut AXS Alphaliner geht davon aus, dass die Gesamtstellplatzkapazität der Flotte im Prognosezeitraum auf 26,0 Mio. TEU ansteigen wird. Für 2022 wird die Auslieferung von 185 Schiffen mit einer Stellplatzkapazität von rund 1,1 Mio. TEU erwartet. Davon werden zehn Schiffe der 18.000-24.000-TEU-Klasse angehören.

Im Hinblick auf das ungebrochene Schiffsgrößenwachstum und das damit verbundene erhöhte Mengenaufkommen pro Schiffsanlauf wird der Druck auf die Terminals und die Hinterlandtransportsysteme anhalten. Zudem werden die Herausforderungen aktuell durch den weltweit stark gestörten Containerlinienverkehr erhöht. Infolge stark unregelmäßiger Schiffsanläufe und veränderter Rotationen und von Hafenauslassungen steigen die durchschnittlichen Anlaufmengen, so dass die Umschlagspitzen zunehmen und die Häfen und die gesamte Logistikette weiterhin belasten.

Erwarteter Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

Wachstumserwartung in %	2022	Trend vs. 2021
Transportaufkommen	3,1	↗
Straßenverkehr	3,0	↗
Eisenbahnverkehr	4,2	↘
Kombinierter Verkehr	5,3	↘
Transportleistung	3,7	↘
Straßenverkehr	3,5	↘
Eisenbahnverkehr	4,8	↘
Kombinierter Verkehr	5,7	↘

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur; November 2021

Die zuletzt im November 2021 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegebene Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr in Deutschland sieht für das Jahr 2022 eine fortwährende Erholung im gesamten deutschen Güterverkehrsmarkt. Die Experten rechnen für den gesamtmodalen Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr mit einer kräftigen Steigerung des Transportaufkommens. In der Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – wird sich hingegen eine von den Experten erwartete Abschwächung des Außenhandels in geringeren Wachstumsraten bemerkbar machen. Für den Straßengüterverkehr wird für 2022 im Transportaufkommen ein Zuwachs von 3,0 % und in der Transportleistung von 3,5 % prognostiziert. Im Eisenbahngüterverkehr wird sich der außerordentlich starke Anstieg der Massenguttransporte in 2022 nicht wiederholen. Im Güteraufkommen auf der Schiene verringert sich die Zuwachsrate auf 4,2 %, gleichzeitig wird auch die Transportleistung mit 4,8 % in 2022 langsamer steigen. Hingegen wird der Kombinierte Verkehr im laufenden Jahr voraussichtlich kaum an Tempo verlieren. Das Aufkommen wird um 5,3 % und die Leistung um 5,7 % zulegen.

Konzernentwicklung

Vergleich zur Vorjahresprognose

Die im Geschäftsbericht 2020 gegebene Prognose für das Jahr 2021 wurde mit Veröffentlichung der Halbjahresergebnisse bereits für den Containertransport und die Umsatzerlöse im Teilkonzern Hafenlogistik und den Konzern angehoben. Im Oktober wurde die Erwartung für das Geschäftsjahr 2021 für nahezu alle Kennzahlen angepasst. Die Umsatzentwicklung für den Teilkonzern Hafenlogistik sowie den Konzern wurden in dem Zuge auf einen Bereich von 1.410 Mio. € bzw. 1.450 Mio. € konkretisiert (vormals: jeweils deutlicher Anstieg). Das Konzern-EBIT wurde auf einen Bereich von 205 Mio. € (vormals: 153 bis 178 Mio. €) und das EBIT für den Teilkonzern Hafenlogistik auf einen Bereich von 190 Mio. € angehoben (vormals: 140 bis 165 Mio. €). Außerdem wurde das Investitionsvolumen aufgrund von Verzögerungen von geplanten Anlagenzugängen von vormals 250 bis 280 Mio. € im Konzern auf rund 200 Mio. € reduziert.

Während der Containerumschlag zum Jahresende nur einen leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr verzeichnen konnte (erwartet: moderater Anstieg), bestätigten sich bzw. übertrafen alle anderen Kennzahlen die zuletzt gegebene Prognose.

Erwartete Ertragslage

Durch die Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts haben sich die bestehenden Unsicherheiten im gesamtwirtschaftlichen Umfeld verstärkt. Für das unmittelbar vom Kriegsgeschehen betroffene HHLA-Containerterminal in Odessa muss davon ausgegangen werden, dass die Geschäftstätigkeit zu

mindest temporär zum Erliegen kommt. Die weitere Entwicklung ist in Abhängigkeit von der Gesamtsituation in der Region derzeit nicht prognostizierbar. Weiterhin ist zu erwarten, dass der Russland-Ukraine-Konflikt insbesondere durch die Auswirkungen angekündigter Sanktionen und möglicher Gegenreaktionen zu noch nicht einzuschätzenden Beeinträchtigungen der konjunkturellen Entwicklung in Europa und darüber hinaus führen kann.

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Unsicherheiten ist eine verlässliche Prognose aktuell nicht möglich. Daher geht die HHLA in ihrem Ausblick 2022 der erwarteten Mengen- und Umsatzentwicklung von den gegenwärtig absehbaren Rahmenbedingungen aus. Neben der zuvor beschriebenen Erwartung für den Container Terminal Odessa (CTO) wird angenommen, dass sich die Lagergelderlöse im Segment Container im Verlauf des zweiten Halbjahres sukzessive normalisieren. Die Angaben zu einer möglichen EBIT-Entwicklung erfolgen in Bandbreiten, die den zuvor genannten Unsicherheiten soweit absehbar Rechnung tragen.

Mögliche Auswirkungen auf die Vermögenswertansätze des Container Terminal Odessa lassen sich zum Zeitpunkt der Erstellung der Prognose nicht verlässlich bewerten, sie sind deshalb nicht berücksichtigt. **> Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage; Nachtragsbericht; Risiko- und Chancenbericht**

Im **Teilkonzern Hafenlogistik** wird sowohl für den Containerumschlag als auch den Containertransport mit einem moderaten Anstieg gegenüber dem Vorjahr gerechnet. Für die Umsatzerlöse wird insgesamt von einem moderaten Anstieg gegenüber dem Vorjahr ausgegangen. Nachdem das operative Betriebsergebnis (EBIT) im Geschäftsjahr 2021 durch deutlich erhöhte Lagergelderlöse und eine rückwirkend gewährte höhere Trassenpreisförderung positiv beeinflusst war, wird vor dem Hintergrund der bestehenden Risiken für das aktuelle Geschäftsjahr für den Teilkonzern Hafenlogistik ein EBIT in einer Bandbreite von 160 bis 195 Mio. € für möglich gehalten. Dabei wird innerhalb dieser Spanne im Segment Container ein starker Rückgang und im Segment Intermodal ein moderater Anstieg des jeweiligen Segment-EBIT für möglich gehalten.

Für den **Teilkonzern Immobilien** wird für Umsatz und EBIT ein moderater Anstieg gegenüber dem Vorjahr erwartet.

Auf **Konzernebene** wird mit einem moderaten Umsatzanstieg und einem Betriebsergebnis (EBIT) in einer Bandbreite von 175 bis 210 Mio. € gerechnet.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage

Auf Basis der zum 31. Dezember 2021 verfügbaren **Liquidität** geht die HHLA davon aus, dass die Finanzmittel jederzeit ausreichen werden, um den fälligen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

Zur weiteren Steigerung der Produktivität und Erhöhung der Kapazität in den Segmenten Container und Intermodal ist für das Jahr 2022 von **Investitionen** auf Konzernebene in einer Bandbreite von 300 bis 350 Mio. € auszugehen. Davon entfallen 270 bis 320 Mio. € auf den Teilkonzern Hafenlogistik. Die Investitionsschwerpunkte liegen im Segment Container auf der effizienten Nutzung der bestehenden Terminalflächen im Hamburger Hafen sowie der Erweiterung der ausländischen Terminals und im Segment Intermodal insbesondere auf der Erweiterung der eigenen Transport- und Umschlagkapazitäten. Die Prognose der Investitionen steht unter dem Vorbehalt, dass es zu keinen ungeplanten Verzögerungen bei den Anlagenzugängen aufgrund von Materialengpässen oder andauernder Störungen in den Lieferketten kommt. Die HHLA achtet weiter auf die Skalierbarkeit ihrer Investitionen und wird diese – soweit erforderlich – an die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung anpassen, um die finanzielle Stabilität des Konzerns zu sichern.

Die HHLA wird alles in ihrer Macht Stehende unternehmen, um Leib und Leben aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Ukraine zu schützen. Ein weiterer Fokus der Steuerung liegt auf dem Gesundheitsschutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Aufrechterhaltung des Betriebs der systemrelevanten kritischen Infrastrukturen in den Segmenten Container und Intermodal.

Es bleibt das Ziel der HHLA, ihre ertragsorientierte **Ausschüttungspolitik**, die eine Auszahlung zwischen 50 und 70 % des Jahresüberschusses nach Anteilen Dritter als Dividende vorsieht, fortzusetzen.

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, das Berichtswesen und die Organe der Konzerngesellschaften. 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

Das Risiko- und Chancenmanagementsystem ist ein wesentlicher Teil des Governance-Systems der HHLA und orientiert sich in seiner Ausgestaltung am internationalen Risikomanagementstandard „COSO Enterprise Risk Management (2013)“. Wesentliche Elemente des Risikomanagementsystems sind: Identifizierung, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Berichterstattung der Risiken, klare Verantwortlichkeiten der Prozessbeteiligten (Vorstand bzw. 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 (Tragfähigkeit)				
< 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 Bruttoisiko (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen) und Nettoisiko (unter Berücksichtigung von Maßnahmen). Aufbauend auf den Vorgaben gem. FISG (Gesetz zur Stärkung der Finanzmarktintegrität) bzgl. der Angemessenheit und Wirksamkeit von Risikomanagementsystemen erfolgen Konkretisierungen bei der systematischen Wirksamkeitsprüfung risikosteuernder Maßnahmen.

Anschließend erfolgt eine systematische Risikoaggregation zur Ermittlung der Konzernrisiken. Im Vergleich zum Vorjahr wurde hierbei eine Weiterentwicklung der Systematisierung im Rahmen der Tragfähigkeitsanalyse vorgenommen.

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 der strategische Rahmen, u. a. in Form der Stärkung des Kerngeschäfts und der Erschließung zusätzlicher Wachstumsfelder, gesetzt. Der Vorstand der HHLA nutzt für die Planung, Steuerung und Kontrolle von segment-spezifischen 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.

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.

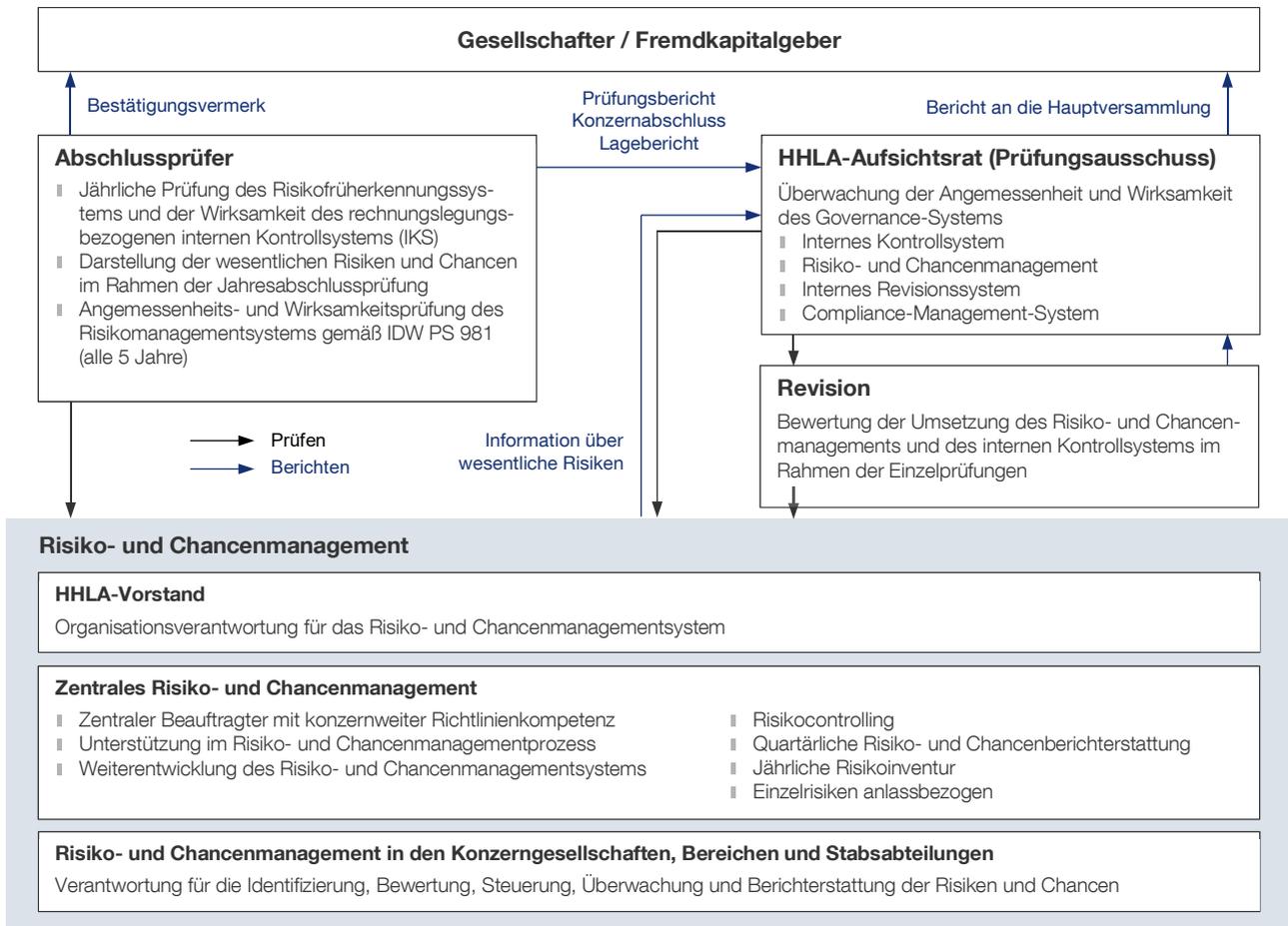
Das interne Kontrollsystem und Risiko- und Chancenmanagement der Rechnungslegung basieren auf den Kriterien, die in dem vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen Arbeitspapier „Internal Control – Integrated Framework“ festgelegt sind. Prozessabläufe der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

Angemessene und wirksame 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 der Rechnungslegung obliegt der Revision im Rahmen von Einzelprüfungen. Darüber hinaus nimmt der Abschlussprüfer im 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.

Risiko- und Chancenmanagement und internes Kontrollsystem der Rechnungslegung



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 Buchhaltungssysteme 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 prozessintegrierten Kontrollen im Rahmen ihrer Einzelprüfungen. Der Aufsichtsrat der HHLA befasst sich mit der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems, des Compliance-Management-Systems und des internen Revisionssystems. Der Abschlussprüfer nimmt im Auftrag des Aufsichtsrats im Rahmen der Konzernabschlussprüfung eine Beurteilung des Risikofrüherkennungs- und -überwachungssystems vor.

Gesamtdarstellung der Risiken und Chancen

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 – vor allem unter den Vorzeichen der weiter anhaltenden Coronavirus-Pandemie –, weiterhin bestehende geopolitische Spannungen und die Entwicklung des Markt- und Wettbewerbsumfelds. 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 weiteren Intensivierung der entsprechenden Schutzmaßnahmen. Des Weiteren steigen Risiken aus Klimaveränderungen, vor allem in Form von Extremwetterereignissen, in ihrer Bedeutung.

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

	Schadenshöhe	Eintrittswahrscheinlichkeit	Trend vs. Vorjahr
Marktrisiken	bedeutend	unwahrscheinlich	→
Finanzrisiken	mittel	unwahrscheinlich	↘
Sonstige Risiken	mittel	unwahrscheinlich	→
IT-Risiken	mittel	unwahrscheinlich	↗
Leistungsrisiken	unbedeutend	möglich	↗
Rechtliche Risiken	unbedeutend	unwahrscheinlich	↗
Strategische Risiken	-	-	↓

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 aus der Gegenüberstellung der Risiken und der Tragfähigkeit des Konzerns 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.

Die Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts führt zu einem Anstieg der die Geschäftsaktivitäten in der Ukraine und die gesamtwirtschaftliche Entwicklung betreffenden Risiken. Die HHLA ist in der Lage, diese Risiken zu tragen. Der Fortbestand des Konzerns wird hierdurch nicht gefährdet.

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.

Nach der durch die Coronavirus-Pandemie 2020 bedingten Rezession verzeichnete die Weltwirtschaft 2021 ein Wachstum in Höhe von 5,9 %. Gleichwohl geriet die Erholung der Weltwirtschaft im Jahresverlauf zunehmend ins Stocken, so dass sich die Ausgangslage für das Jahr 2022 leicht eintrübte. Nach

jüngsten Einschätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) im Januar 2022 soll die Weltwirtschaft 2022 um 4,4 % expandieren. Die Erwartungen liegen 0,5 Prozentpunkte unter der vorherigen Prognose. Neben den Auswirkungen der anhaltenden Coronavirus-Pandemie, vor allem in Form von gestörten Lieferketten und daraus resultierenden Ungleichgewichten bei Angebot und Nachfrage, einer möglichen strukturellen Inflation sowie angebots-, geo- und klimapolitisch bedingter Energiepreissteigerungen in Europa lassen auch die sich verschärfenden weltwirtschaftlichen und geopolitischen Spannungen – derzeit insbesondere durch die Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts seit dem 24. Februar 2022 – diese Prognose unter Vorbehalt stehen.

Zudem ist die zukünftige Entwicklung der Welthandelsströme als Folge protektionistischer Tendenzen, die sich u. a. in den Handelskonflikten der USA mit China zeigen, weiterhin mit Unsicherheiten behaftet. Hinzu kommen weitere bzw. verlängerte Sanktionen gegenüber Russland sowie Währungskrisen und die Volatilität der Öl- und Gaspreise. **➤ Prognosebericht/Gesamtwirtschaftlicher Ausblick**

Für China, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, wurde die Wachstumsprognose gegenüber der letzten Prognose für 2022 um 0,8 Prozentpunkte auf 4,8 % gesenkt. Ausschlaggebend sind insbesondere ein geschwächter Immobiliensektor, die Folgen der Null-COVID-19-Strategie und die langsamer als erwartet verlaufende Erholung des privaten Konsums. **➤ Wirtschaftliches Umfeld**

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 Konjunkturentwicklung 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. Die Implikationen der anhaltenden Coronavirus-Pandemie stehen dem aktuell jedoch weiterhin gegenüber. Angesichts der Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Coronavirus-Pandemie liegen diese Chancen jedoch weiterhin im unwahrscheinlichen Bereich, auch wenn die Möglichkeit auf einen Übergang der Pandemie zu einer Endemie besteht. Der zeitliche Verlauf lässt sich zum Zeitpunkt der Berichterstellung jedoch noch nicht verlässlich abschätzen. Mit dem Angriff Russlands auf die Ukraine am 24. Februar 2022 ist die Krisensituation in der Ukraine eskaliert. Die Sanktionen westlicher Staaten gegenüber Russland werden derzeit verschärft. Letztjährige Chancen bzgl. einer schrittweisen Aufhebung von Sanktionen sind damit auszuschließen.

Das Marktforschungsinstitut Drewry hat seine Prognose für den Weltcontainerumschlag 2022 zuletzt nach unten angepasst und erwartet nunmehr eine Zuwachsrate von 4,6 %. Auch diese Einschätzung unterliegt angesichts der anhaltenden Störungen in den Lieferketten, der Inflationsgefahren und des derzeit eskalierten Russland-Ukraine-Konflikts einer erhöhten Unsicherheit. Hierauf basierende Mengen- und Auslastungsrisiken bleiben weiter für die HHLA relevant, werden jedoch zunächst weiterhin als unwahrscheinlich eingestuft. **➤ Prognosebericht/Ausblick auf das Branchenumfeld**

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.

Mit der Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts ist mit einem (Teil-)Verlust von russlandbezogenen Transport- bzw. Umschlagsmengen in den Segmenten Container und Intermodal zu rechnen. **➤ Prognosebericht/Konzernentwicklung**

Wettbewerbsumfeld

Das Wettbewerbsumfeld an der nordeuropäischen Küste ist durch Fragmentierung einerseits und den zunehmenden Einfluss der Reeder auf Terminals andererseits zu charakterisieren. Die Wettbewerbsintensität ist unverändert hoch. Entscheidend für die aktive Positionierung der Containerterminals in Hamburg sind Zuverlässigkeit und hohe wasserseitige Produktivität auch unter Corona-Bedingungen, attraktive Dienstleistungen rund um den Container sowie marktfähige Preise. Im Rahmen von Transformationsprozessen wurden klare Ziele zur Erhöhung der Produktivität sowie Verbesserung der Betriebskostenbasis definiert. Die schrittweise Umsetzung soll bis 2025 erfolgen. 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 Wettbewerbsintensität im schienengebundenen Containertransport bleibt im Zuge der vielfältig zu beobachtenden Bewegungen am Markt, wie z. B. der Ankündigung von Reedern und Logistikunternehmen, eigene Verkehre zu etablieren, weiter hoch. Die entsprechenden Mengenverlagerungs- und Erlösrisiken bei den intermodalen Tochtergesellschaften der HHLA steigen daher im Vergleich zum Vorjahr weiter an.

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. Im Segment Intermodal sind deshalb die Zuverlässigkeit und Fahrplantreue der Zugverbindungen, die Skalierbarkeit des Shuttlesystems, der Ausbau des Terminalnetzwerks und eine wettbewerbsfähige Kostenbasis notwendige Voraussetzungen, um erwartetes Wachstum auf der Schiene auch weiterhin zu ermöglichen. Investitionen in eigene Hub-Terminals, wie den Baubeginn für einen weiteren Hub-Terminal in Ungarn im September 2021 sowie die Beteiligung an dem Logistiker CL EUROPORT in Malaszewicze Anfang Januar 2022, 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 in einem starken Wettbewerb. Als Ursachen hierfür galten jahrelang im Wesentlichen strukturelle Überkapazitäten sowie niedrige Frachtraten. Im Verlauf der Coronavirus-Pandemie und angesichts der in einigen Fahrtgebieten sprunghaft angestiegenen Nachfrage kam es zu einem starken Wettbewerb um Schiffstransportkapazitäten, der die Frachtraten stark nach oben trieb. Hiervon profitierten die Reederkunden in erheblichem Maße. Sie erzielen derzeit Rekordergebnisse.

Hierdurch ist die HHLA weiterhin Risiken und Chancen durch temporäre oder strukturelle Verlagerungen von Diensten zwischen den Häfen der Nordrange ausgesetzt. Aufgrund der mit dem Schiffsgrößenwachstum einhergehenden höheren Mengen je Dienst und Schiffsanlauf steigen zudem die Auswirkungen auf die Auslastungssituation der Seehafenterminals. Risiken aus wesentlichen Änderungen der aktuellen Dienststruktur erhöhen sich im Vergleich zum Vorjahr weiter und liegen im möglichen Bereich.

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. Für den CTT kann durch die beabsichtigte Minderheitsbeteiligung von CSPL in Höhe von 35 %, wodurch der Tollerort ein bevorzugter Hub für COSCO-Verkehre in Europa wird, langfristig Planungs- und Beschäftigungssicherheit geschaffen werden. Hier steht derzeit die Genehmigung der Bundesbehörden noch aus. 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.

Energiepreissteigerungen

Fossile Energieträger sind durch geo- und umweltpolitische Maßnahmen Beschaffungspreisrisiken ausgesetzt, die sich in den energieintensiven Segmenten Container und Intermodal ergebnisbelastend auswirken können. Mit der Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts verstärkt sich das Risiko steigender Energiepreise. [➤ Prognosebericht/Gesamtwirtschaftlicher Ausblick](#)

Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz sowie eine strategisch ausgerichtete Beschaffungspolitik für Strom aus vorrangig klimaneutraler Produktion bestimmen daher das Handeln der HHLA.

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 verkehrsträgerneutrale 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. Zudem erfolgten 2021 Beschlüsse der Bundesregierung, die Trassenkosten zu senken. Darüber hinaus sollen in den kommenden Jahren weitere Maßnahmen zur Steigerung des Anteils der Schienentransporte im Modalsplit getroffen werden. Etwaige Risiken, dass die Profitabilität der Bahngesellschaften durch eine nicht verkehrsträger- und wettbewerbsneutrale Trassenentgeltspolitik beeinträchtigt wird und es folglich zu erhöhten Traktions-/Trassenkosten kommen könnte, stellen daher derzeit keine wesentlichen Risiken für die HHLA dar. [➤ Risiken und Chancen/1. Marktumfeld; 3. Sonstige Risiko- und Chancenfaktoren; 7. Strategisches Umfeld](#)

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 Logistikette von höchster Qualität und Zuverlässigkeit anzubieten.

ten. 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

Werthaltigkeit von Beteiligungen

Eine hinter den Erwartungen zurückbleibende wirtschaftliche Entwicklung kann zu Wertberichtigungsbedarf bei Vermögenswerten führen. So besteht z. B. aufgrund der Fixkostenintensität des Geschäftsmodells das Risiko, dass auslastungsbedingte Ergebnisabweichungen kurzfristig nur eingeschränkt kompensiert werden können, wenn sich die Nachfrage nach den Dienstleistungen der HHLA nicht wie erwartet entwickelt. Die HHLA prüft regelmäßig die Werthaltigkeit der Vermögenswerte und nimmt falls erforderlich Korrekturen vor. Durch die Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts ist das Risiko von Auswirkungen auf die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage nicht auszuschließen. Im Sinne eines risikoadäquaten Handelns hat HHLA entsprechende Risiken wo möglich durch Abschluss von Versicherungen oder Bundesgarantien Rechnung getragen. Die Risikobewertung bleibt aufgrund der anhaltend hohen Wettbewerbsintensität im Hamburger Hafen, der Start-up-charakteristisch nur eingeschränkt prognostizierbaren Geschäftsentwicklung von neuen Geschäftsaktivitäten und der unsicheren Folgen aus dem eskalierten Russland-Ukraine-Konflikt sowie inflationserwartungsinduziert steigender Diskontierungszinssätze für die Durchführung von Werthaltigkeitstests unverändert im Bereich einer mittleren Schadenshöhe. 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 Transferrisiken bestehen daher insbesondere durch Kursschwankungen der zentral- und osteuropäischen Währungen. So kann vor allem das Risiko einer Abwertung der ukrainischen Währung Hrywnja – insbesondere angesichts des eskalierten Russland-Ukraine-Konflikts – gegenüber dem Planansatz nicht ausgeschlossen werden. Die entsprechenden Wechselkursrisiken unterliegen gestiegenen Unsicherheiten im Zuge der zukünftigen Entwicklung der weltweiten Coronavirus-Pandemie und insbesondere aufgrund der Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts zum Zeitpunkt des Berichts. Des Weiteren bestehen u. a. Wechselkursrisiken aus der Bewertung von Euro-Darlehen bei Gesellschaften, deren Ausschüttung in lokaler Währung ausgezahlt wird. Die Höhe dieser Risiken wird sowohl durch Kursentwicklungen als auch durch die Entwicklung des Darlehensbestands beeinflusst. Derzeit liegen die Risiken unter dem Vorjahresniveau, mittelfristig

können die Risiken vor allem vor dem Hintergrund des geplanten Ausbaus der Intermodalaktivitäten wieder ansteigen.

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

Forderungsausfälle

Die Liquiditäts- und Ergebnislage der Reeder hat sich 2021 trotz der Unsicherheiten in den Märkten im Zuge der Coronavirus-Pandemie weiter verbessert. **➤ Risiken und Chancen/1. Marktumfeld**

So wird das Risiko einer Kundeninsolvenz mit entsprechenden Umschlag- und Forderungsverlusten im Containersegment derzeit als sehr unwahrscheinlich angesehen, entsprechende Risiken liegen daher für den Betrachtungszeitraum im unwesentlichen Bereich. Entsprechend sinken die potenziellen Schadenshöhen für Forderungsausfallrisiken stark. Unsicherheiten bezüglich etwaiger weiterer pandemiebedingter Wirtschaftseinbrüche, der Entwicklung der Bunkerkosten und der volatilen Frachtraten bleiben jedoch bestehen, so dass das Risiko weiter beobachtet wird.

Bedingt durch die Coronavirus-Pandemie ergeben sich Mietausfallrisiken und damit Risiken durch gegebenenfalls entstehende Kosten für erforderliche Um- bzw. Rückbauten auf Mietflächen bei den Logistikimmobilien und in der Speicherstadt. Gewährte Mietstundungen sollen Mieter unterstützen, die wirtschaftlich schwierige Zeit zu überstehen. Die HHLA steht in engem Kontakt mit den Mietern, um zügig gegebenenfalls weitere Maßnahmen ergreifen zu können. Etwaige Risikoeintritte werden daher als unwahrscheinlich bewertet (im Vorjahr: möglich).

Die HHLA setzt zur Reduzierung von Delkredererisiken Bonitätsprüfungen ein. Durch ein aktives Forderungsmanagement wird die Einhaltung der vertraglich vereinbarten Zahlungsziele überwacht.

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 eine erneute Erhöhung des versicherungsmathematischen Verlusts verbunden mit einer sinkenden Eigenkapitalquote bewirken. Angesichts der aktuellen Zinsentwicklungen wird im Rahmen der Risikobewertung von einer geringeren Wahrscheinlichkeit eines erneuten Absinkens des aktuellen Zinsniveaus ausgegangen, so dass sich die potenzielle Schadenshöhe stark gegenüber

dem Vorjahr verringert. Vor dem Hintergrund der Coronavirus-Pandemie und der hiermit verbundenen Auswirkungen auf die Geldpolitik ist ein Risikoeintritt nicht auszuschließen, wird jedoch als unwahrscheinlich angesehen. Die Risikobewertung entspricht damit im Wesentlichen dem Vorjahresstand. Die HHLA überwacht die Entwicklung des Zinsniveaus, um gegebenenfalls die Rückstellungshöhe anzupassen.

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. Das verbleibende Risiko bleibt im Wesentlichen unverändert gegenüber der Vorjahresbetrachtung.

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.

Extremwetterereignisse

Im Zuge des Klimawandels ist weltweit ein Anstieg von Extremwetterereignissen zu beobachten. Außergewöhnlich schwere Stürme oder Starkregenereignisse können auch in Europa sowohl die Hafeninfrastuktur als auch die Bahnnetzwerke beschädigen. Insbesondere im Intermodalverkehr können hierdurch Betriebsabläufe infolge witterungsbedingt gesperrter Gleisabschnitte beeinträchtigt werden. Um schienengebundene Containertransporte aufrechtzuerhalten, ist eine hohe Flexibilität von Betriebsmitteln und des operativen Personals erforderlich. Darauf wird der Betrieb im Segment Intermodal konsequent ausgerichtet, um das kundenseitig vereinbarte Leistungsversprechen auch bei herausfordernden Witterungsbedingungen zu gewährleisten. Temporär steigende Mehrkosten können ereignisabhängig nicht ausgeschlossen werden.

Beteiligungsoptionen

Über ein rein organisches Wachstum hinaus prüft und bewertet die HHLA im Rahmen ihrer Wachstums- und Innovationsstrategie systematisch Akquisitionsoptionen. Im Fokus potenzieller

Beteiligungen stehen dabei Hafenprojekte in perspektivisch attraktiven Wachstumsmärkten sowie innovative Technologieunternehmen und Start-ups im Verkehrs- und Logistiksektor. 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. So wurde am 7. Januar 2021 die mehrheitliche Übernahme des Multifunktionsterminals PLT im italienischen Seehafen Triest vollzogen, wodurch das Hafen- und Intermodalnetzwerk der HHLA strategisch erweitert wird. Des Weiteren beteiligte sich die HHLA Anfang 2021 mehrheitlich an der iSAM AG, einem weltweit tätigen Spezialisten für Automatisierungstechnik, u. a. für den Hafenumschlag. Zudem wurden Anfang Januar 2022 Mehrheitsanteile an dem Logistiker CL EUROPORT in Malaszewicze in der Nähe der weißrussischen Grenze erworben, wodurch das Güterverkehrsnetz um einen Knotenpunkt innerhalb Mittel- und Osteuropas, aber auch für euroasiatische Transporte erweitert wurde. [➤ Nachtragsbericht](#)

Technologische Innovationen und Digitalisierung

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. Hierfür setzt die HHLA z. B. maschinelles Lernen am CTA und am CTB ein, um die Positionierung von Containern im Lager zu optimieren und hierdurch die Produktivität zu steigern.

Darüber hinaus hat die HHLA neue Geschäftseinheiten gegründet und beteiligt sich an zukunftssträchtigen Start-ups, um technologischen und unternehmerischen Innovationspotenzialen in der Logistik, vor allem im Bereich der innovativen Geschäftsaktivitäten entlang der materiellen und digitalen logistischen Wertschöpfung, den notwendigen Raum zu geben. Ein Beispiel hierfür ist das Buchungsportal modility, über dessen Plattform der Zugang zum Kombinierten Verkehr vereinfacht wird.

Durch die innovative Weiterentwicklung des Kerngeschäfts und die Erschließung neuer Wachstumstreiber können sich zukünftig zusätzliche Chancen zur Effizienzsteigerung und zu entsprechender Wertschöpfung ergeben. Gleichzeitig sind sie mit gewissen Anlaufkosten und einem unternehmerischen Risiko verbunden, das wohlbedacht und entsprechend den Chancen austariert ist. [➤ Forschung und Entwicklung](#)

4. IT-Risiken

Die Geschäftsprozesse der HHLA sind in hohem Maße abhängig von der Verfügbarkeit und Sicherheit von IT-Anwendungen.

Bei einem Cyberangriff können zeitweise Einschränkungen oder Ausfälle von IT-Anwendungen, u. a. durch die Zerstörung von Daten, weiterhin nicht ausgeschlossen werden. Umfangreiche Maßnahmen, wie z. B. Prävention, u. a. durch spezifische Filtermechanismen, das Vorhalten von Back-up-Systemen, vor allem 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. Angesichts der Zunahme von Cyberangriffen auf Unternehmen, insbesondere vor dem Hintergrund des eskalierten Russland-Ukraine-Konflikts, steigt auch das Risiko für die HHLA, von einem schadenverursachenden Angriff betroffen zu sein.

5. Risiken der Leistungserstellung

Die Risiken der Leistungserstellung verstärken sich im Vergleich zum Vorjahr vor allem aufgrund der Verschlechterung externer Rahmenbedingungen im Bauwesen und der fortschreitenden internen Transformationsprozesse.

Aufgrund der gegenwärtigen Baukonjunktur und des globalen Baustoffmangels bestehen derzeit Preiskalkulationsrisiken für Bauprojekte in der Speicherstadt, bei denen Bauleistungen noch nicht vergeben worden sind. Maßnahmen wie die enge Einbindung des Einkaufs in die Projekte dienen der Kostenoptimierung. Dennoch gilt ein Risikoeintritt derzeit als wahrscheinlich.

Konflikte bei Tarifverhandlungen oder im Zusammenhang mit Transformationsprozessen können zu Unterbrechungen oder Verzögerungen im Betriebsablauf mit den entsprechenden Ergebnisauswirkungen vor allem im Container- und Intermodalsegment führen. Da im Intermodalsegment externe Streiks relevant sind, stellen Kommunikation mit Kunden und Flexibilität im Routing wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der potenziellen Schadenshöhen dar. Im Containersegment können interne Arbeitskämpfmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden. Diesen wird mit umfangreicher Kommunikation zu den Prozessschritten und einer intensiven Einbindung des Betriebsrats begegnet.

Des Weiteren könnten sich Transformationsprozesse und damit die Erreichung von geplanten Projektzielen möglicherweise zeitlich verzögern. Auch hier erfolgen umfassende Kommunikationsmaßnahmen und eine enge Einbindung aller Beteiligten, um etwaigen Verzögerungen zu begegnen.

Des Weiteren kann unverändert nicht ausgeschlossen werden, dass Anlagen, die aufgrund unerwarteter Marktentwicklungen nicht mehr bedarfsgerecht eingesetzt werden können oder sich nachträglich als ungeeignet erweisen, abgeschrieben werden müssen. Durch Maßnahmen, vor allem in Form von Tests und Analysen im Vorfeld der Beschaffung, liegt ein Risikoeintritt im unwahrscheinlichen Bereich.

Pandemien können neben konjunkturbedingten Auswirkungen auch dazu führen, dass durch Erkrankungsfälle Betriebsabläufe im HHLA-Konzern gestört oder unterbrochen werden. Die HHLA hat im Zuge der derzeitigen Coronavirus-Pandemie umfangreiche Maßnahmen umgesetzt, um den Schutz der Beschäftigten und die Durchführung der Betriebsabläufe zu gewährleisten. Die Risikosituation wird laufend überprüft, Maßnahmen werden entsprechend angepasst. In der momentanen Bewertung liegen Leistungsrisiken durch Pandemien im unwesentlichen Bereich.

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. Zudem können etwaige Zuwiderhandlungen in bestimmten Rechtsgebieten (z. B. Wettbewerb, Datenschutz) zu Bußgeldern führen, die auf Konzernkennzahlen fußen und somit unter Umständen wesentliche Größenordnungen erreichen.

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 regelmäßig 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 tragen die regelmäßig wiederkehrende Analyse von Compliance-Risiken und das systembasierte Business-Partner-Screening, mit dem konzernweit die einheitliche risikoorientierte Überprüfung von Geschäftspartnern der HHLA umgesetzt wird, ebenfalls zur frühzeitigen Erkennung von Compliance-Risiken und damit zur

Risikominimierung bei. Dies gilt auch für den mittlerweile konzernweit zur Anwendung kommenden HHLA-Lieferantenkodex.

Prozessrisiken

Durch Veränderung von Ausgangsprämissen oder Rahmenbedingungen kann es in Projekten zu einer wesentlichen Unterschreitung der hinterlegten Wirtschaftlichkeitsrechnung kommen. Dies kann die Auflösung langfristiger Verträge notwendig machen und ggf. Rechtsstreitigkeiten zur Folge haben. Die HHLA ergreift vorbeugend Maßnahmen, u. a. in Form des Einsatzes juristischer Expertise, um entsprechende Streitigkeiten zu vermeiden bzw. beizulegen.

Neue behördliche Regularien

Gesetzesänderungen, Reformen von Regularien oder die Anpassung von Auflagen können Veränderungen bei HHLA-internen Prozessen oder an Bestandsanlagen erforderlich machen oder zu Kostensteigerungen führen. 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, sofern möglich, zu reduzieren.

Umgekehrt können sich Chancen aus neuen Regularien entwickeln, die im Wesentlichen die Marktpotenziale von technologischen Innovationen erhöhen.

7. 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.

Zum Erhalt und Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens sowie zur Optimierung der Abläufe für den hinterlandseitigen Zu- und Ablauf der Warenströme sind die Moder-

nisierung und der Ausbau der regionalen Straßen- und Schieneninfrastruktur erforderlich. So können im Intermodalsegment 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 etwaige Ergebnisauswirkungen derzeit nicht zu den für den HHLA-Konzern wesentlichen Risiken zählen. Für die HHLA mittelfristig besonders wichtige Projekte sind jedoch der künftige Ersatz der Köhlbrandbrücke durch einen Tunnel bis voraussichtlich Ende 2034, der Bau der Hafenterrasse (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.

Erklärung zur Unternehmensführung

Der folgende Abschnitt beinhaltet die gemeinsame **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 daher ausdrücklich. Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im Geschäftsjahr 2021 sorgfältig mit den Empfehlungen und Anregungen des DCGK befasst und am 13. Dezember 2021 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 unter www.hhla.de/corporate-governance  zugänglich ist – lautet wie folgt:

„Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass seit dem 11. Dezember 2020 (Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“ oder „DCGK“) in der Fassung vom 16. Dezember 2019 mit folgenden Ausnahmen entsprochen wurde und zukünftig entsprochen wird:

a) Die Mandatsgrenzen nach den Empfehlungen C.4 und C.5 DCGK werden derzeit nicht von allen Aufsichtsrats- und Vorstandsmitgliedern eingehalten. Der Aufsichtsrat und der Nominierungsausschuss achten bei der Auswahl von Kandidatinnen und Kandidaten für Vorstand und Aufsichtsrat seit jeher darauf, dass diesen für die Wahrnehmung ihres Mandats genügend Zeit zur Verfügung steht. Dies beinhaltet in der Regel auch die Einhaltung der Mandatsgrenzen nach den Empfehlungen C.4 und C.5. Der Aufsichtsrat ist jedoch der Ansicht, dass die Frage, ob ein Mitglied genügend Zeit für sein Mandat aufbringen kann, jeweils anhand der Umstände des Einzelfalls beurteilt werden muss. Die Anzahl der Mandate kann dabei eine Indikation, sollte aber kein allein entscheidendes Kriterium sein, zumal die Wahrnehmung externer Mandate auch einen Mehrwert für die HHLA bieten kann. Der Aufsichtsrat hält es deshalb für vertretbar, wenn Aufsichtsrats- oder Vorstandsmitglieder diese Mandatsgrenzen in Einzelfällen überschreiten.

b) Hinsichtlich der Ausgestaltung der Vorstandsvergütung empfiehlt der Kodex unter anderem, dass die Leistungskriterien für die variablen Vergütungsbestandteile sich überwiegend an strategischen Zielsetzungen orientieren sollen und dass die variable Vergütung aus kurz- und langfristigen Anteilen bestehen soll, wobei die variable Vergütung, die sich aus dem Erreichen langfristig orientierter Ziele ergibt, den Anteil aus kurzfristig orientierten Zielen übersteigen soll (G.1 zweiter Spiegelstrich, G.6 und G.7). Die dem Vorstandsmitglied gewährten langfristig variablen Vergütungsbeträge sollen von ihm überwiegend in Aktien der Gesellschaft angelegt oder entsprechend aktienbasiert gewährt werden. Über die langfristig variablen Gewährungsbeträge soll das Vorstandsmitglied erst nach vier Jahren verfügen können (G.10). In begründeten Fällen soll eine variable Vergütung einbehalten oder zurückgefordert werden können (G.11 Satz 2). Im Falle einer Beendigung eines Vorstandsvertrages soll die Auszahlung noch offener variabler Vergütungsbestandteile, die auf die Zeit bis zur Vertragsbeendigung entfallen, nach den ursprünglich vereinbarten Zielen und Vergleichsparametern und nach den im Vertrag festgelegten Fälligkeitszeitpunkten oder Haltedauern erfolgen (G.12). Diesen Empfehlungen entspricht das Vergütungssystem für den Vorstand der HHLA nur eingeschränkt. Die variable Vergütung des HHLA-Vorstands bemisst sich im Wesentlichen an der Erreichung bestimmter Kennzahlen bzw. Zielgrößen – nämlich insbesondere EBIT, ROCE und weitere ESG-Ziele – für den Drei-Jahres-Durchschnitt des aktuellen und der beiden vorherigen Geschäftsjahre und sieht insoweit keine Unterteilung in kurz- und langfristige Komponenten vor. Aktienbasierte Bestandteile und Haltefristen sowie Einbehalts- und Rückforderungsrechte sind nicht vorgesehen. Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass die variable Vergütung des HHLA-Vorstands auch in ihrer derzeitigen Ausgestaltung hinreichend auf eine langfristige Unternehmensentwicklung ausgerichtet

ist. Sofern bei vorzeitiger Vertragsbeendigung eine Abfindung erfolgt, wird diese grundsätzlich im Zeitpunkt des Ausscheidens fällig. Dies ermöglicht eine klare Trennung und vermeidet spätere Auseinandersetzungen. Die Hauptversammlung vom 10. Juni 2021 hat das Vergütungssystem für den Vorstand mit großer Mehrheit (95,8 % der abgegebenen Stimmen) gebilligt.

c) Nach Empfehlung G.3 soll der Aufsichtsrat zur Beurteilung der Üblichkeit der konkreten Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder im Vergleich zu anderen Unternehmen eine geeignete Vergleichsgruppe anderer Unternehmen heranziehen, deren Zusammensetzung er offenlegt. Die Offenlegung der Vergleichsgruppe wird voraussichtlich erstmals im Rahmen des nach § 162 AktG zu erstellenden Vergütungsberichts im Vorfeld der ordentlichen Hauptversammlung 2022 erfolgen.

Hamburg, 13. Dezember 2021

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Der Vorstand Der Aufsichtsrat“

Vergütungsbericht und Vergütungssystem

Der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2021 nebst dem Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG, das geltende Vergütungssystem gemäß § 87a Abs. 1 und 2 Satz 1 AktG und der letzte Vergütungsbeschluss gemäß § 113 Abs. 3 AktG werden unter www.hhla.de/corporategovernance öffentlich zugänglich gemacht.

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 und dem Datenschutz unterliegenden Daten formuliert, siehe www.hhla.de/compliance ☞ Darüber hinaus ist 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. zu den Themen 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 tragen das konzernweit in der Implementierung befindliche Business-Partner-Screening-System im Rahmen einer risikoorientierten Überprüfung von Geschäftspartnern sowie ein Lieferantenkodex 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 CMS wurde in 2020/2021 einer Wirksamkeitsprüfung nach IDW PS 980 unter Berücksichtigung der Anforderungen von ISO 19600 durch die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, unterzogen und die Wirksamkeit bestätigt. Das System wird auch künftig fortlaufend weiterentwickelt und an etwaige Veränderungen der Risikolandschaft angepasst.

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 wirtschaftliche Lage des Unternehmens sowie wesentliche Geschäftsereignisse erfolgen insbesondere durch die Finanzberichte (Geschäftsbericht, Halbjahresfinanzbericht und Quartalsmitteilungen), Analysten- und Bilanzpressekonzferenzen, 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. Darüber hinaus steht die Investor-Relations-Abteilung als Ansprechpartner für Fragen von Aktionären, Investoren und Analysten zur Verfügung.

Der Vorstand der HHLA

Arbeitsweise des Vorstands

Entsprechend den Vorgaben des 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 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 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 arbeitet zum Wohle des Unternehmens vertrauensvoll mit dem Aufsichtsrat zusammen. Er informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle unternehmensrelevanten 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. Nebentätigkeiten, insbesondere Aufsichtsratsmandate in konzernfremden Gesellschaften, bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Wesentliche Geschäfte zwischen den Konzernunternehmen einerseits und den Vorstandsmitgliedern sowie ihnen nahestehenden Personen oder Unternehmen andererseits bedürfen ebenfalls der Zustimmung des Aufsichtsrats und müssen marktüblichen Bedingungen entsprechen. **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. 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 Interesse einer näheren Konturierung der Diversitätsaspekte

hat der Aufsichtsrat das folgende **Diversitätskonzept für den Vorstand** verabschiedet.

Zielsetzung des Diversitätskonzepts

Der Vorstand spielt eine zentrale Rolle bei der Weiterentwicklung der HHLA und des Konzerns. Der Aufsichtsrat ist insoweit 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.

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 interner Kontrollverfahren.

Internationalität

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

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 gegenwärtig aus vier 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.

Der aktuelle Vorstand der HHLA

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

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

Langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand

Der Aufsichtsrat sorgt gemeinsam mit dem Vorstand für dessen langfristige Nachfolgeplanung. 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 2021 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 den quartalsweisen Berichten über den Gang der Geschäfte und 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) und die Entscheidung über die externe Prüfung der nichtfinanziellen Erklärungen bzw. Berichte.

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 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 Gewinnverwendungsvorschlag, soweit diese sich auf den Teilkonzern Immobilien beziehen.

Personalausschuss

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

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 das System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder und die Festsetzung der Vergütung der einzelnen Mitglieder vor, vertritt die Gesellschaft im Rahmen des rechtlich Zulässigen bei sonstigen Rechtsgeschäften mit Vorstandsmitgliedern und entscheidet über die Zustimmung zur Bestellung von Prokuristen.

Nominierungsausschuss

Mitglieder: Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vors.),
Andreas Rieckhof, Dr. Sibylle Roggencamp

Zuständigkeit: Der Nominierungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben, der Vorgaben der Geschäftsordnung, der Empfehlungen des Kodex, des Anforderungs- bzw. Kompetenzprofils für den Aufsichtsrat 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, Andreas Rieckhof

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 der HHLA im Dezember 2021 sein Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat wie nachfolgend ersichtlich aktualisiert. Das Anforderungsprofil enthält 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. 2 Nr. 6 HGB.

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.

Zeitliche Verfügbarkeit

Jedes Aufsichtsratsmitglied stellt sicher, dass ihm die für die Wahrnehmung des Aufsichtsratsmandats erforderliche Zeit zur Verfügung steht. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass in der Regel vier bis sechs Aufsichtsratssitzungen jährlich stattfinden, die jeweils angemessener Vorbereitung bedürfen. Abhängig von der Mitgliedschaft in einem oder mehreren Ausschüssen entsteht zusätzlicher 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.

Mandatsgrenzen

Aufsichtsratsmitglieder der HHLA, die dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, sollen in der Regel nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahrnehmen. Aufsichtsratsmitglieder der HHLA, die keinem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, sollen in der Regel insgesamt nicht mehr als fünf solcher externen Mandate wahrnehmen, wobei insoweit ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt zählt. Vergleichbare Funktionen sind dabei insbesondere Mandate in Kontrollgremien ausländischer börsennotierter Gesellschaften oder Mandate in Kontrollgremien von Gesellschaften, die der gesetzlichen Mitbestimmung unterliegen. Demgegenüber ist der mit der Mitgliedschaft in Aufsichts- oder Beiräten kleinerer Unternehmen verbundene

(zeitliche) Aufwand regelmäßig deutlich geringer, weshalb derartige Mandate grundsätzlich nicht als vergleichbare Funktionen angesehen werden.

Altersgrenze und Zugehörigkeitsdauer

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 den Sektoren Transport und Logistik, insbesondere den Bereichen Hafenlogistik und Intermodal, sowie dem Immobiliensektor vertraut sein; und mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats muss über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und ein weiteres Mitglied über Sachverstand auf dem Gebiet 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 Transport- und Logistikgeschäft, idealerweise in den Bereichen Hafenlogistik und Intermodal, einschließlich der relevanten Märkte und der Kundenbedürfnisse;
- in den Bereichen Betrieb und Technik, einschließlich IT-Systemen, Informationstechnologie 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;

- in der Abschlussprüfung sowie
- im Bereich Rechnungslegung inklusive 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 erachtet es der Aufsichtsrat als angemessen, dass mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter – darunter der Aufsichtsratsvorsitzende, der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und der Vorsitzende des Personalausschusses – unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sind. Darüber hinaus sollen dem Aufsichtsrat auf Seiten der Anteilseigner mindestens zwei Mitglieder – darunter der Vorsitzende des Prüfungsausschusses – angehören, die zudem unabhängig vom kontrollierenden Aktionär sind (vgl. Empfehlungen C.6 bis C.10 DCGK).

Zur Vermeidung potenzieller Interessenkonflikte sollen dem Aufsichtsrat nicht mehr als zwei ehemalige Vorstandsmitglieder und außerdem keine Personen angehören, die Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben oder die in einer persönlichen Beziehung zu einem wesentlichen Wettbewerber stehen. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen.

Vielfalt (Diversität)

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 50 % zu erreichen.

Daneben spiegelt sich die Vielfalt (Diversität) im Aufsichtsrat u. a. im individuellen beruflichen Werdegang und Tätigkeitsbereich sowie im unterschiedlichen Erfahrungshorizont seiner Mitglieder (z. B. Ausbildung, 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 Per-

sonen 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 zwölf Jahre an. Die Mandatsgrenzen werden von den meisten Mitgliedern eingehalten. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats sind grundsätzlich alle Anteilseignervertreter unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand, wobei der Aufsichtsrat vorsorglich darauf hinweist, dass die HHLA wesentliche geschäftliche Beziehungen zur Hamburg Port Authority AöR unterhält, die als Anstalt öffentlichen Rechts der Aufsicht der Finanzbehörde und der Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg unterliegt, in denen wiederum auch die Aufsichtsratsmitglieder Dr. Sibylle Roggenkamp und Andreas Rieckhof tätig sind. Der Aufsichtsratsvorsitzende Herr Prof. Dr. Grube, der Prüfungsausschussvorsitzende Herr Dr. Kloppenburg und Herr Prof. Dr. Schwenker sind darüber hinaus auch unabhängig vom kontrollierenden Aktionär. 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 (in der bisherigen, bis zum 30. Juni 2021 gültigen Fassung) sowie der Empfehlung D.4 DCGK. Herr Prof. Dr. Schwenker verfügt zudem über besonderen Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung, so dass auch bereits die Anforderungen des §§ 100 Abs. 5 und 107 Abs. 4 AktG in der seit dem 1. Juli 2021 geltenden Fassung erfüllt sind.

Der Nominierungsausschuss und der Aufsichtsrat werden die vorstehenden 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 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 mit Hilfe 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 Zusammensetzung des Aufsichtsrats, zur Tätigkeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse sowie zur Zusammenarbeit mit dem Vorstand im Berichtszeitraum finden sich im [Bericht des Aufsichtsrats](#). Auf der Website des Unternehmens unter www.hhla.de sind zudem die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und Lebensläufe der amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats veröffentlicht, die auch Informationen zum Werdegang und zu weiteren Mandaten bzw. wesentlichen Tätigkeiten enthalten und jährlich aktualisiert werden.

Angaben nach § 289f Abs. 2 Nr. 4 bis 5a 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. Nach dem durch das Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (sog. Zweites Führungspositionengesetz – FüPoG II) eingefügten § 76 Abs. 3a AktG müssen dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft, für die das Mitbestimmungsgesetz gilt, künftig mindestens jeweils ein Mann und eine Frau angehören, sofern der Vorstand aus mehr als drei Personen besteht. Die HHLA hat diese künftige Vorgabe im Berichtszeitraum bereits eingehalten.

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 2021 betrug der Frauenanteil in beiden Führungsebenen jeweils 25 %.

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 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.

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 2021, 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. Außerdem 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.

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)
- CTD Container-Transport-Dienst GmbH² (Vorsitz)
- Deutsche Lufthansa AG, Köln³
- Evonik Industries AG, Essen³
- HHLA Digital Next GmbH² (Vorsitz) (seit 01.02.2021)
- HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH² (Vorsitz)
- HHLA International GmbH² (Vorsitz)
- HHLA Sky GmbH² (Vorsitz)
- HPC Hamburg Port Consulting GmbH² (Vorsitz)
- METRANS a.s., Prag² (Vorsitz)
- modility GmbH² (Vorsitz)
- 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 AG² (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
- iSAM AG, Mülheim an der Ruhr (Vorsitz) (seit 19.01.2021)
- SCA Service Center Altenwerder GmbH² (Vorsitz)
- Service Center Burchardkai GmbH² (Vorsitz)

Dr. Roland Lappin

Finanzvorstand

Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Hamburg

Erstbestellung: 2003

Laufende Bestellung: bis 30.04.2026

Weitere Mandate¹

- Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH² (Vorsitz)
- GHZ Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH² (Vorsitz)
- Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH⁴
- HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH²
- HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH² (Vorsitz)
- HHLA International GmbH²
- HHLA Rosshafen Terminal GmbH² (Vorsitz)
- 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

Torben Seebold

Arbeitsdirektor

Diplom-Jurist, Hamburg

Erstbestellung: 2019

Laufende Bestellung: bis 31.03.2027

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 (Bahntechnologie) Holding Germany GmbH, Berlin (Vorsitz)
- Bombardier Transportation GmbH, Berlin (Vorsitz)
- Deufol SE, Hofheim am Taunus
- RIB Software SE, Stuttgart³ (bis 31.01.2022)
- Vantage Towers AG, Düsseldorf (Vorsitz)³
- Vossloh AG, Werdohl³ (Vorsitz)

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

Angestellter im technischen Bereich bei der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- Keine

Dr. Isabella Niklas

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

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2018

Weitere Mandate¹

- GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH⁵
- GNH Gasnetz Hamburg GmbH (seit 01.12.2021)⁵
- HADAG Seetouristik und Fährdienst AG⁵
- Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg
- Hapag-Lloyd AG^{3,6}
- SBH Schulbau Hamburg⁵
- SNH Stromnetz Hamburg GmbH⁵
- Hamburger Energiewerke GmbH (ehem. Wärme Hamburg 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.-Kauffrau (FH), Norderstedt
Kaufmännische Angestellte
HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- Keine

Andreas Rieckhof

M.A. in Geschichte, Politischen Wissenschaften und Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Hamburg
Staatsrat der Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: August 2020

Weitere Mandate¹

- FHG Flughafen Hamburg GmbH⁵
- HHT Hamburg Tourismus GmbH⁵ (Vorsitz)
- HIW Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH⁵ (Vorsitz)
- HMC Hamburg Messe und Congress GmbH⁵ (Vorsitz)
- Life Science Nord Management GmbH⁵ (Vorsitz in geraden Jahren)
- ReGe Hamburg-Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH⁵ (Vorsitz)
- ZAL Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH⁵ (Vorsitz)

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
- Hamburger Hochbahn AG⁵
- Hamburgischer Versorgungsfonds AöR⁵
- Hamburg Musik GmbH⁵
- HSH Portfoliomanagement AöR, Kiel⁵ (Vorsitz in geraden Jahren)
- 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
- Hamburger Sparkasse AG (HASPA), Hamburg (Vorsitz)
- HASPA Finanzholding (Präses des Verwaltungsrats)
- Hensoldt AG, Taufkirchen³
- M.M. Warburg & Co. KGaA, Hamburg

Maya Schwiigershausen-Güth

M. A. in Politikwissenschaft, Soziologie, Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Berlin
Leiterin Bundesfachgruppe Maritime Wirtschaft, ver.di Bund

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- Hapag-Lloyd AG^{3,6}

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

Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht

1. Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt 75.219.438,00 €. Es ist eingeteilt in 75.219.438 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital der Gesellschaft von jeweils 1,00 €, davon 72.514.938 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, siehe [> 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 ist gemäß § 3 Abs. 4 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 20. Juni 2022 durch Ausgabe von bis zu 32.558.313 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 32.558.313,00 € 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 Der Vorstand wurde in der Hauptversammlung am 10. Juni 2021 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 9. Juni 2026 zu jedem zulässigen Zweck 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. Der Erwerb kann nach Wahl des Vorstands über die Börse, mittels eines an sämtliche A-Aktionäre gerichteten öf-

fentlichen Kaufangebots oder mittels einer öffentlichen Aufforderung zur Abgabe von Verkaufsangeboten erfolgen. Der Vorstand wurde weiterhin ermächtigt, A-Aktien der Gesellschaft, die aufgrund vorstehender oder vorheriger Ermächtigungen erworben werden, mit Zustimmung des Aufsichtsrats neben der Veräußerung über die Börse oder durch Angebot an alle A-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 mit ihr im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, die Übertragung auf bzw. das Angebot zum Erwerb an Mitarbeiter der Gesellschaft oder an Mitarbeiter oder Organmitglieder eines im Sinne der §§ 15 ff. AktG mit ihr verbundenen Unternehmens, die Veräußerung gegen Sachleistungen sowie die Einziehung, auch im vereinfachten Verfahren gemäß § 237 Abs. 3–5 AktG. In den genannten Fällen – mit Ausnahme der Einziehung – ist zudem das Andienungs- bzw. Bezugsrecht der A-Aktionäre auf die eigenen Aktien ausgeschlossen; das Andienungs- bzw. Bezugsrecht der S-Aktionäre ist generell 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 Schuld-scheindarlehen 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 Fälligkeitstellung 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.

Die Gesellschaft hat ferner im September 2021 einen Darlehensvertrag über ein Darlehen in Höhe von 60 Mio. € zur Finanzierung der Sanierung und Entwicklung von Gebäuden der Hamburger Speicherstadt abgeschlossen. Im Falle eines Kontrollwechsels bei der HHLA ist die Darlehensgeberin zur sofortigen Kündigung des Vertrages berechtigt. Ein Kontrollwechsel liegt vor, wenn die Beteiligungsquote der Freien und Hansestadt Hamburg (unter Einbeziehung mittelbarer Beteiligungen) am Grundkapital der HHLA auf unter 50 % sinkt.

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. **› Ziffer 9**

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 AG 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 35 inländischen und 23 ausländischen Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrieben. Im Geschäftsjahr 2021 erweiterte die HHLA ihren Konsolidierungskreis zum Ausbau ihres Intermodalnetzwerks, zur Ausweitung ihrer digitalen Aktivitäten und Prozessautomatisierung sowie durch den Erwerb eines weiteren Containerterminals. 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 Hafelogistik. 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 2021 insgesamt 1.027 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (im Vorjahr: 1.043). Davon waren 234 Lohnempfänger (im Vorjahr: 253), 721 Gehaltsempfänger (im Vorjahr: 721) sowie 72 Auszubildende (im Vorjahr: 69). Von den 1.027 Beschäftigten wurden im Berichtsjahr 389 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.

Ertragslage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2021	2020	Veränd.
Umsatzerlöse	143,1	133,5	7,2 %
Sonstige Erträge und Aufwendungen	- 195,7	- 205,7	4,9 %
Betriebsergebnis	- 52,6	- 72,2	27,1 %
Finanzergebnis	- 23,4	- 23,7	1,3 %
Beteiligungsergebnis	157,5	94,9	66,0 %
Ertragsteuern	- 19,5	11,9	- 263,9 %
Jahresüberschuss	62,0	10,9	468,8 %

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 betragen die Umsatzerlöse 143,1 Mio. € (im Vorjahr: 133,5 Mio. €). Der Anstieg um 9,6 Mio. € resultierte im Wesentlichen aus Dienstleistungsverrechnungen mit Tochtergesellschaften der HHLA AG.

Die **sonstigen Erträge und Aufwendungen** entlasten das Ergebnis im Vorjahresvergleich um zusätzlich 10,0 Mio. €. Dies resultierte im Wesentlichen aus im Vorjahr erhöhten Aufwendungen im Zuge von Restrukturierungsmaßnahmen im Segment Container.

Die leichte Verbesserung des **Finanzergebnisses** gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf höhere Zinserträge im Rahmen des Konzernclearings mit Tochtergesellschaften zurückzuführen.

Die Entwicklung des **Beteiligungsergebnisses** ist im Wesentlichen auf die Geschäftsentwicklung des Segments Intermodal und den im Segment Container im Vorjahr erhöhten Aufwendungen im Zuge von Restrukturierungsmaßnahmen zurückzuführen. Die ergebniswirksam vereinnahmten Jahresüberschüsse aus den Tochtergesellschaften und Beteiligungen der HHLA AG haben sich im Vorjahresvergleich um 62,6 Mio. € auf 157,5 Mio. € erhöht (im Vorjahr: 94,9 Mio. €).

Der Anstieg der **Ertragsteuern** um 31,4 Mio. € resultierte überwiegend aus dem verbesserten Jahresergebnis vor Steuern.

Der **Jahresüberschuss** der Gesellschaft betrug im Berichtsjahr 62,0 Mio. € (im Vorjahr: 10,9 Mio. €). Davon entfallen auf die A-Sparte ein Jahresüberschuss von 53,8 Mio. € (im Vorjahr: 4,9 Mio. €) und auf die S-Sparte 8,2 Mio. € (im Vorjahr: 6,0 Mio. €).

Soll-Ist-Vergleich

in Mio. €	Ist 2020	Prognose 2021	Ist 2021
Jahresüberschuss	10,9	stark verbessert	62,0

Die prognostizierte Entwicklung des Jahresergebnisses ist wie erwartet eingetreten.

Vermögenslage

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	31,5	32,5
Finanzanlagen	460,4	441,7
Sonstige Aktiva	816,8	741,2
Bilanzsumme	1.308,7	1.215,4
Passiva		
Eigenkapital	515,7	474,6
Rückstellungen für Pensionen	342,7	334,8
Sonstige Passiva	450,3	406,0
Bilanzsumme	1.308,7	1.215,4
Eigenkapitalquote in %	39,4	39,0
Anlagenintensität in %	2,4	2,7

Die Restbuchwerte der **immateriellen Vermögensgegenstände** und des **Sachanlagevermögens** betragen zum Bilanzstichtag 31,5 Mio. € (im Vorjahr: 32,5 Mio. €). Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen betragen im Berichtsjahr 5,3 Mio. € (im Vorjahr: 4,9 Mio. €). Der Investitionsschwerpunkt lag dabei auf dem Ausbau der IT-Landschaft.

Das **Finanzanlagevermögen** erhöhte sich um insgesamt 18,7 Mio. € auf 460,4 Mio. € infolge der eingangs beschriebenen Erweiterung des Konsolidierungskreises, der Begebung von Ausleihungen sowie gegensätzlichen Wertberichtigungen.

Das **Eigenkapital** hat sich gegenüber dem Jahresende 2020 um 41,1 Mio. € erhöht. Der Anstieg begründet sich im Wesentlichen aus dem Jahresüberschuss in Höhe von 62,0 Mio. €. Gegenläufig wirkte die Ausschüttung der Bardividende in Höhe von 20,8 Mio. €.

Entwicklung der Pensionsrückstellungen

in Tsd. €	2021	2020
Bilanzwert am 01.01.	334.761	330.110
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand	27.069	23.826
Rentenzahlungen	- 19.131	- 19.175
Bilanzwert am 31.12.	342.699	334.761

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 1,87 % (im Vorjahr: 2,30 %) 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 342,7 Mio. € (im Vorjahr: 334,8 Mio. €).

Finanzlage

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2021	2020
Finanzmittelfonds am 01.01.	466,7	431,4
Cashflow aus laufender Tätigkeit	18,0	67,0
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 37,2	- 2,2
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 0,8	- 29,5
Finanzmittelfonds am 31.12.	446,7	466,7
davon ggü. Tochtergesellschaften	260,9	291,9
davon liquide Mittel	185,8	174,8

Der **Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit** betrug im Berichtsjahr 18,0 Mio. € (im Vorjahr: 67,0 Mio. €). Er war wesentlich durch das Betriebsergebnis und vereinnahmte Beteiligungsergebnisse geprägt. Die Finanzierung der Investitionen erfolgte mittels Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit sowie der Aufnahme von Fremdkapital.

Der **Finanzmittelfonds** setzte sich im Rahmen bestehender Cash-Pool-Verträge aus Forderungen gegenüber Tochtergesellschaften in Höhe von 260,9 Mio. € (im Vorjahr: 291,9 Mio. €), liquiden Mitteln in Form von Bankguthaben in Höhe von 103,3 Mio. € (im Vorjahr: 92,8 Mio. €), davon kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten in Höhe von 65,0 Mio. € (im Vorjahr: 40,0 Mio. €), sowie Clearing-Forderungen gegenüber der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (HGV), in Höhe von 82,5 Mio. €

(im Vorjahr: 82,0 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 wird das Ergebnis der HHLA AG im nächsten Jahr durch einen Buchgewinn aus dem erwarteten Vollzug eines Anteilsverkaufs bestimmt. Durch die Beendigung eines Ergebnisabführungsvertrages aufgrund von Steuerrechtsänderungen wird im Jahr 2022 der betroffene Gewinn nicht vereinnahmt, wodurch das Beteiligungsergebnis der HHLA AG im Vergleich zum Vorjahr geringer ausfallen wird. Nach dem Jahr 2022 erfolgt dann eine phasenverschobene Vereinnahmung der Gewinne. ➤ **Prognosebericht**

Erwartete Ertragslage 2022

Auf Basis der im Prognosebericht des Konzerns erwarteten Ertragslage des HHLA-Konzerns und der vorherigen Ausführungen geht die HHLA AG insgesamt von einem Jahresüberschuss auf Vorjahresniveau aus. Auch für die HHLA AG ist eine verlässliche Prognose aufgrund der im Prognosebericht des Konzerns beschriebenen unsicheren Rahmenbedingungen weiterhin nicht möglich.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage 2022

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

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 kommunizierten 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 7. März 2022

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Der Vorstand



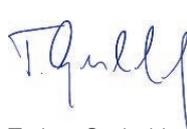
Angela Titzrath



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 2021**

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Bilanz zum 31. Dezember 2021

Aktiva

	EUR	31.12.2021	EUR	31.12.2020
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	6.809.868,89		7.554.946,10	
2. Entgeltlich erworbene Software	1.002.897,95		667.840,50	
3. Anlagen in der Entwicklung	17.356.864,28	25.169.629,12	15.360.344,10	23.583.130,70
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.533.924,03		4.308.873,28	
2. Technische Anlagen und Maschinen	5.718,73		969.190,94	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.427.868,22		3.272.261,95	
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	329.440,05	6.296.951,03	385.148,22	8.935.474,39
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	433.831.063,73		426.119.324,71	
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	17.820.000,00		5.500.000,00	
3. Beteiligungen	8.012.876,79		9.584.387,19	
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	715.276,40	460.379.216,92	715.785,13	441.699.497,03
		491.845.797,07		474.218.102,12
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	243.019,47		245.314,50	
2. Umlaufvermögen	432.088,88		747.312,27	
		675.108,35		992.626,77
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	727.939,56		1.079.427,43	
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	1.176.654,63		250,00	
3. Forderungen gegen die HGV – davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 1.154.327,25 (i. Vj. EUR 0,00) – Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg	82.500.000,00		82.000.000,00	
4. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	526.307.409,92		468.821.236,06	
5. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4.921,11		0,00	
6. Sonstige Vermögensgegenstände – davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 66.588,00 (i. Vj. EUR 66.588,00) –	8.027.016,75	618.743.940,97	8.211.348,89	559.812.262,38
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten				
		103.266.698,16		92.754.484,24
		722.685.747,48		653.559.373,39
C. Rechnungsabgrenzungsposten				
		1.270.991,29		1.024.319,17
D. Aktive latente Steuern				
		92.911.660,08		86.642.059,56
		1.308.714.195,92		1.215.443.854,24

Passiva

	EUR	31.12.2021	EUR	31.12.2020
A. Eigenkapital				
I. Gezeichnetes Kapital				
1. Helenlogistik	72.514.938,00		71.700.215,00	
2. Immobilien	2.704.500,00	75.219.438,00	2.704.500,00	74.404.715,00
II. Kapitalrücklage				
1. Helenlogistik	176.573.426,91		160.285.484,69	
2. Immobilien	506.206,26	177.079.633,17	506.206,26	160.791.690,95
III. Gewinnrücklagen				
1. Gesetzliche Rücklage				
a) Helenlogistik	5.125.000,00	5.330.000,00	5.125.000,00	5.330.000,00
b) Immobilien	205.000,00		205.000,00	
2. Andere Gewinnrücklagen				
a) Helenlogistik	57.218.380,36	58.540.734,22	57.218.380,36	58.540.734,22
b) Immobilien	1.322.353,86	63.870.734,22	1.322.353,86	63.870.734,22
IV. Bilanzgewinn				
1. Helenlogistik	198.592.452,13	199.549.363,17	137.107.716,31	175.504.837,61
2. Immobilien	40.956.911,04	515.719.186,56	38.397.121,30	474.571.977,76
B. Rückstellungen				
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	342.699.304,20		334.760.818,15	
2. Steuerrückstellungen	10.155.530,85		2.107.471,28	
3. Sonstige Rückstellungen	83.209.677,30		87.512.153,67	
	436.064.512,35		424.380.443,10	
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	166.180.586,77		166.180.586,77	
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	415.088,88		709.028,27	
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.406.169,15		3.428.756,93	
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	0,00		9.946,67	
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	98.197.449,06		82.738.215,55	
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	9.837.043,99		6.254.288,23	
7. Sonstige Verbindlichkeiten – davon aus Steuern EUR 1.935.151,36 (i. Vj. EUR 8.467.933,09) – – davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 193.236,94 (i. Vj. EUR 291.856,39) –	46.636.497,31		47.346.407,76	
D. Rechnungsabgrenzungsposten				
		346.692.835,18		306.669.240,18
		45,06		0,00
E. Passive latente Steuern				
		10.237.634,77		9.822.193,18
		1.308.714.195,92		1.215.443.854,24

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

	01.01.2021 - 31.12.2021		01.01.2020 - 31.12.2020	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		143.136.929,48		133.493.943,37
2. Verminderung (i.Vj. Erhöhung) des Bestands an unfertigen Leistungen		-315.223,39		105.468,11
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		652.505,87		655.771,79
4. Sonstige betriebliche Erträge		8.034.563,74		1.984.131,21
--davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 13.678,13 (i. Vj. EUR 35.790,60)--				
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	5.838.390,60		6.649.719,08	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	7.339.303,42	13.177.694,02	6.640.157,47	13.289.876,55
6. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	93.775.546,62		92.061.979,17	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung --davon für Altersversorgung EUR 671.356,91 (i. Vj. EUR -1.688.757,89)--	16.429.904,73	110.205.451,35	13.567.212,95	105.629.192,12
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		6.301.531,41		4.741.915,26
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen --davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 59.929,54 (i. Vj. EUR 42.539,21)--		62.950.131,11		84.428.005,94
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		104.297.623,30		62.462.586,74
10. Erträge aus Beteiligungen --davon aus verbundenen Unternehmen EUR 50.940.977,21 (i. Vj. EUR 48.731.638,03)--		55.829.870,46		52.975.480,68
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge --davon aus verbundenen Unternehmen EUR 4.204.984,91 (i. Vj. EUR 3.868.910,52)--		4.207.018,53		3.910.849,49
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		11.248.949,91		166.488,30
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme		2.655.913,71		20.541.820,77
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen --davon Aufwendungen aus der Abzinsung EUR 24.292.701,91 (i. Vj. EUR 24.219.021,54)--		27.615.375,45		27.636.182,32
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag --davon Ertrag aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 5.854.158,93 (i. Vj. EUR 23.136.730,52)--		19.543.603,46		-11.860.691,87
16. Ergebnis nach Steuern		62.144.637,57		11.015.442,00
17. Sonstige Steuern		155.565,26		160.501,03
18. Jahresüberschuss		61.989.072,31		10.854.940,97
19. Gewinnvortrag		175.504.837,61		219.363.530,44
20. Ausschüttung		37.944.546,75		54.713.633,80
21. Bilanzgewinn		199.549.363,17		175.504.837,61

Anhang für das Geschäftsjahr 2021

1. Allgemeines

Der Jahresabschluss der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA AG) zum 31. Dezember 2021 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 offengelegt 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	2021	2020
Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	5 - 10	5 - 10
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 1,87 % (im Vorjahr: 2,30 %) 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 14.155 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 %	31.12.2021	31.12.2020
Abzinsungssatz	1,87	2,30
Lebenshaltungskostensteigerung	2,00	2,00
Entgelttrend	2,00	2,00
Anpassung der laufenden Renten	1,00 - 2,00	1,00 - 2,00
Fluktuationsrate	2,10	2,10
Anpassung der Sozialversicherungsrenten gemäß Rentenversicherungsbericht des Jahres	2021	2020

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 2021 mit dem von der Deutsche Bundesbank veröffentlichten Zinssatz von 0,34 % (im Vorjahr: 0,51 %) 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 2021 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 1,35 % (im Vorjahr: 1,60 %) zu Grunde gelegt. Der Rechnungszins von 1,35 % 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 6.810 T€ sowie um einen in der Entwicklung befindlichen selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenstand mit Entwicklungskosten in Höhe von 17.357 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 Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg ist ein Posten in Höhe von 1.154 T€ mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr enthalten. In den sonstigen Vermögensgegenständen ist ein Posten in Höhe von 67 T€ mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr enthalten. In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind 7.795 T€ 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€	31.12.2021	31.12.2020
Immaterielle Vermögensgegenstände	0	1
Sachanlagen	1.540	1.705
Finanzanlagen	160	57
Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	945	915
Rückstellungen	90.266	83.958
Verbindlichkeiten	1	6
	92.912	86.642

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

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) beträgt 75.219.438,00 € (zum 31. Dezember 2020: 74.404.715,00 €) und ist eingeteilt in 75.219.438 (zum 31. Dezember 2020: 74.404.715) auf den Namen lautende Stückaktien zu einem Nennwert von jeweils 1,00 €. Davon sind 72.514.938 (zum 31. Dezember 2020: 71.700.215) A-Aktien und 2.704.500 S-Aktien (AktienGattungen).

Im Geschäftsjahr erfolgte eine Kapitalerhöhung im Zusammenhang mit der Dividendenausschüttung an die A-Aktionäre. Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 10. Juni 2021 wurde beschlossen, einen Teil des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr 2020 durch die Zahlung einer Dividende auf Stammaktien in Höhe von 0,45 € pro A-Aktie und in Höhe von 2,10 € pro S-Aktie auszuschütten. Den A-Aktionären wurde dabei auf Basis eines Bezugsangebots an alle A-Aktionäre das Recht eingeräumt, ihre durch den Gewinnverwendungsbeschluss entstandenen Dividendenansprüche anteilig in Höhe von 0,32 € (anteiliger Dividendenanspruch) als Sacheinlage gegen Gewährung neuer A-Aktien aus einer Kapitalerhöhung aus dem Genehmigten Kapital I (§ 3 Abs. 4 der Satzung) einzubringen (Aktien Dividende). Der restliche Anteil der Dividende in Höhe von 0,13 € wurde – unabhängig von der Ausübung des Wahlrechts durch die A-Aktionäre - in bar geleistet. Den S-Aktionären wurde kein entsprechendes Wahlrecht eingeräumt.

Das Wahlrecht zugunsten der Aktien Dividende wurde für insgesamt 53.445.828 A-Aktien ausgeübt. Unter Zugrundelegung von Bezugsverhältnis und Bezugspreis und den weiteren Regelungen zur Aktien Dividende wurden insgesamt 814.723 neue A-Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital der Gesellschaft von je 1,00 € ausgegeben, die aus dem Genehmigten Kapital I geschaffen wurden. Das Grundkapital der HHLA AG beträgt mithin nunmehr 75.219.438 Aktien, davon 72.514.938 A-Aktien und unverändert 2.704.500 S-Aktien. Die Barauszahlung der Dividende in Höhe von insgesamt 15.162 T€ erfolgte nach Ablauf der Bezugsfrist am 6. Juli 2021.

Der verbleibende, nicht ausgeschüttete Gewinn wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Aus dem genehmigten Kapital I wurden Dividendenansprüche der Aktionäre in Höhe von 17.103 T€ eingebracht. Die Kapitalrücklage hat sich hieraus um 16.288 T€ auf 177.080 T€ erhöht. Die dazu angefallenen Transaktionskosten wurden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Unter dem Genehmigten Kapital I (vgl. § 3 Abs. 4 der Satzung) ist der Vorstand – nach der teilweisen Ausnutzung des Genehmigten Kapitals I im Zusammenhang mit der Aktiendividende – noch ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 20. Juni 2022 durch Ausgabe von bis zu 32.558.313 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 32.558.313,00 € zu erhöhen. Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien ausgeschlossen. Darüber hinaus ist der Vorstand berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien in den im Beschluss näher definierten Fällen auszuschließen, z.B. bei der Ausgabe gegen Sacheinlagen. 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 sämtliche A-Aktien anzurechnen sind, die unter anderen Ermächtigungen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben wurden oder auszugeben sind.

Unter dem Genehmigten Kapital II (vgl. § 3 Abs. 5 der Satzung) ist der Vorstand 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. 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.

Die ordentliche Hauptversammlung der HHLA AG 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 ordentliche Hauptversammlung vom 10. Juni 2021 hat den Vorstand ermächtigt, bis zum 9. Juni 2026 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 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 an alle Aktionäre im Verhältnis ihrer Beteiligungsquoten – nach näherer Maßgabe des Beschlusses unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre zu verwenden und/oder ohne weiteren Hauptversammlungsbeschluss ganz oder teilweise einzuziehen. Die Ermächtigung darf zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken, nicht aber zum Zwecke des Handels in eigenen Aktien ausgenutzt werden.

Die HHLA AG verfügt derzeit über keine eigenen Aktien. Pläne zum Rückkauf von Aktien bestehen nicht.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hält zum Bilanzstichtag über die Gesellschaft HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, 70,35 % der Stimmrechte.

Die Gewinnrücklagen der Gesellschaft umfassen die gesetzliche Rücklage (5.330 T€; im Vorjahr: 5.330 T€) und die anderen Gewinnrücklagen (58.541 T€; im Vorjahr: 58.541 T€).

Aus dem zum 31. Dezember 2020 bestehenden Bilanzgewinn von 175.505 T€ sind im Geschäftsjahr 2021 37.945 T€ ausgeschüttet worden.

Für das Berichtsjahr werden Vorstand und Aufsichtsrat auf der Hauptversammlung am 16. Juni 2022 vorschlagen, je dividendenberechtigter börsennotierter A-Aktie eine Bardividende in Höhe von 0,75 € (im Vorjahr: 0,45 €) und je nicht börsennotierter S-Aktie eine Bardividende

in Höhe von 2,10 € (im Vorjahr: 2,10 €) auszuschütten. Basierend auf der Anzahl der dividendenberechtigten Aktien zum 31. Dezember 2021 folgt hieraus eine Ausschüttungssumme von 54.386 T€ für den Teilkonzern Hafenlogistik und 5.679 T€ für den Teilkonzern Immobilien.

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 vortragen bzw. in diese Rücklagen eingestellt worden sind.

Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für Organisationsumbaumaßnahmen im Segment Container (49.265 T€), Restrukturierung im Bereich Projekt- und Kontraktlogistik (558 T€) und andere Personalaufwendungen (13.867 T€) enthalten.

Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen, Lebensarbeitszeitkonten und Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung sind in Höhe von insgesamt 2.726 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 zugrundeliegenden Verpflichtungen verrechnet.

Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung

in T€	31.12.2021	31.12.2020
Erfüllungsbetrag der Verpflichtung	257	220
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	257	202
Nettowert der Rückstellung für Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung	0	18
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	102	102

Neben der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Rückstellungen erfolgte eine entsprechende Verrechnung der zugehörigen Aufwendungen (11 T€) und Erträge (55 T€) aus der Abzinsung.

Altersteilzeitverpflichtung

in T€	31.12.2021	31.12.2020
Erfüllungsbetrag der Verpflichtung	441	397
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	115	143
Nettowert der Rückstellung für Altersteilzeit	326	254
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	116	142

Neben der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Rückstellungen erfolgte mangels Erträgen keine entsprechende Verrechnung der zugehörigen Aufwendungen (4 T€) aus der Abzinsung.

Verpflichtung aus Lebensarbeitszeitkonten

in T€	31.12.2021	31.12.2020
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen	341	335
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	104	104
Nettowert der Rückstellung für Lebensarbeitszeitkonten	237	231
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	141	141

Neben der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Rückstellungen erfolgte eine entsprechende Verrechnung der zugehörigen Aufwendungen (5 T€) und Erträge (0 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€	31.12.2021	31.12.2020
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.634	1.586
Sachanlagen	8.190	7.860
Finanzanlagen	38	0
Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	318	244
Rückstellungen	58	132
	10.238	9.822

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€	31.12.2021	31.12.2020
Bürgschaften	24.814	29.610
Patronatserklärungen	66.385	49.131
	91.199	78.741

Bürgschaften und Patronatserklärungen wurden nahezu ausschließlich zugunsten von Tochtergesellschaften abgegeben, bei denen die HHLA AG die unternehmerische Führung ausübt. Die zugrundeliegenden 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€	31.12.2021	31.12.2020
Fälligkeit innerhalb eines Jahres	12.077	12.773
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	5.389	5.092
Fälligkeit zwischen einem und fünf Jahren	21.637	30.017
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	1.398	1.957
Fälligkeit über fünf Jahre	149.920	179.005
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	0	0
	183.634	221.795

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen entfallen insbesondere auf Mietverträge. Zum Bilanzstichtag besteht ein Bestellobligo in Höhe von 26.398 T€ (im Vorjahr: 27.666 T€).

Ausschüttungssperre

Die Aktivierung von selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenständen führte zu einem ausschüttungsgesperren Betrag in Höhe von 16.367 T€. Die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert von zu saldierendem Vermögen in Zusammenhang mit Altersteilzeitvereinbarungen und Altersversorgungsverpflichtungen führte zu einem ausschüttungsgesperren Betrag von 105 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 14.155 T€. Der Überhang der aktiven über die passiven latenten Steuern führte zu einem ausschüttungsgesperren Betrag von 97.270 T€. Der Gesamtbetrag der ausschüttungsgesperren Beträge beläuft sich mithin auf 127.897 T€, wobei gemäß Satzung ein Betrag von 135.062 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 58.541 T€ zuzüglich dem Bilanzgewinn in Höhe von 199.549 T€ gegenüber.

4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereiche

in T€	2021	2020
Leistungsentgelte Konzernunternehmen (inkl. Vermietung)	130.387	123.300
Vermietung (an Dritte)	6.794	6.845
Güterumschlag und Lagerei	687	767
Sonstige Umsätze	5.269	2.582
	143.137	133.494

Die Umsatzerlöse wurden nur im Inland erzielt.

Verminderung des Bestandes an unfertigen Leistungen

Die Verminderung resultiert aus Mietnebenkosten.

Andere aktivierte Eigenleistungen

Hierbei handelt es sich um Eigenleistungen für aktivierte Software, für den Neubau einer Trafostation und den Neubau einer Gebäudeleittechnik-Zentrale.

Sonstige betriebliche Erträge

Periodenfremde Erträge in Höhe von 7.354 T€ ergaben sich im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen (5.909 T€).

Personalaufwand

Durchschnittliche Mitarbeiterzahl

	31.12.2021	31.12.2020
Lohnempfänger	241	260
Gehaltsempfänger	717	721
Auszubildende	65	61
	1.023	1.042

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 5.850 T€.

Steuern

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag umfassen im Wesentlichen die Körperschaftsteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie die Gewerbesteuer des Geschäftsjahres 2021.

In den Steuern von Einkommen und vom Ertrag sind periodenfremde Steuererträge in Höhe von 39 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)
- | CTD Container-Transport-Dienst GmbH² (Vorsitz)
- | Deutsche Lufthansa AG, Köln³
- | Evonik Industries AG, Essen³
- | HHLA Digital Next GmbH² (Vorsitz) (seit 01.02.2021)
- | HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH² (Vorsitz)
- | HHLA International GmbH² (Vorsitz)
- | HHLA Sky GmbH² (Vorsitz)
- | HPC Hamburg Port Consulting GmbH² (Vorsitz)
- | METRANS a.s., Prag² (Vorsitz)
- | modility GmbH² (Vorsitz)
- | 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
- | iSAM AG, Mülheim an der Ruhr (Vorsitz) (seit 19.01.2021)
- | SCA Service Center Altenwerder GmbH² (Vorsitz)
- | Service Center Burchardkai GmbH² (Vorsitz)

Dr. Roland Lappin

Finanzvorstand

Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Hamburg

Erstbestellung: 2003

Laufende Bestellung: bis 30.04.2026

Weitere Mandate¹

- | Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH² (Vorsitz)
- | DHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereiimmobilien-Verwaltung mbH² (Vorsitz)
- | Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH⁴
- | HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH²
- | HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH² (Vorsitz)
- | HHLA International GmbH²
- | HHLA Rosshafen Terminal GmbH² (Vorsitz)
- | 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

Torben Seebold

Arbeitsdirektor

Diplom-Jurist, Hamburg

Erstbestellung: 2019

Laufende Bestellung: bis 31.03.2027

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 (Bahntechnologie) Holding Germany GmbH, Berlin (Vorsitz)
- | Bombardier Transportation GmbH, Berlin (Vorsitz)
- | Deufol SE, Hofheim am Taunus
- | RIB Software SE, Stuttgart³ (bis 31.01.2022)
- | Vantage Towers AG, Düsseldorf (Vorsitz)³
- | Vossloh AG, Werdohl³ (Vorsitz)

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
Angestellter im technischen Bereich bei der
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

| Keine

Dr. Isabella Niklas

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

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2018

Weitere Mandate¹

| GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH⁵
| GNH Gasnetz Hamburg GmbH (seit 01.12.2021)⁵
| HADAG Seetouristik und Fährdienst AG⁵
| Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg
| Hapag-Lloyd AG^{3,6}
| SBH Schulbau Hamburg⁵
| SNH Stromnetz Hamburg GmbH⁵
| Hamburger Energiewerke GmbH (ehem. Wärme Hamburg 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

Andreas Rieckhof

M.A. in Geschichte, Politischen Wissenschaften und Sozial- und Wirt-
schaftsgeschichte, Hamburg
Staatsrat der Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Han-
sestadt Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: August 2020

Weitere Mandate¹

| FHG Flughafen Hamburg GmbH⁵
| HHT Hamburg Tourismus GmbH⁵ (Vorsitz)
| HIW Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH⁵ (Vor-
sitz)
| HMC Hamburg Messe und Congress GmbH⁵ (Vorsitz)
| Life Science Nord Management GmbH⁵ (Vorsitz in geraden Jahren)
| ReGe Hamburg-Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH⁵ (Vorsitz)
| ZAL Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH⁵ (Vorsitz)

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
| Hamburger Hochbahn AG⁵
| Hamburgischer Versorgungsfonds AöR⁵
| Hamburg Musik GmbH⁵
| HSH Portfoliomanagement AöR, Kiel⁵ (Vorsitz in geraden Jahren)
| 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
| Hamburger Sparkasse AG (HASPA), Hamburg (Vorsitz)
| HASPA Finanzholding (Präses des Verwaltungsrats)
| Hensoldt AG, Taufkirchen³
| M.M. Warburg & Co. KGaA, Hamburg

Maya Schwiegershausen-Güth

M. A. in Politikwissenschaft, Soziologie, Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Berlin
Leiterin Bundesfachgruppe Maritime Wirtschaft, ver.di Bund

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

I Hapag-Lloyd AG^{3, 6}

- 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
- 6 Minderheitsbeteiligung 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 309 T€ gewährt. Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen 3.200 T€. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 1.157 T€ gezahlt. In den Pensionsrückstellungen sind für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene 23.964 T€ enthalten. Ergänzende Erläuterungen zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats sind in dem Vergütungsbericht der HHLA AG enthalten.

Corporate Governance Kodex

Auch im Geschäftsjahr 2021 haben sich Vorstand und Aufsichtsrat mit Themen der Corporate Governance befasst. Am 13. Dezember 2021 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 11. Dezember 2020 (Zeitpunkt der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“ oder „DCGK“) in der Fassung vom 7. Februar 2017 bzw. ab deren Geltung in der Fassung vom 16. Dezember 2019 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.

Anteilsbesitzliste

Die in der Anteilsbesitzliste veröffentlichten Angaben zur Höhe des Eigenkapitals und zum Ergebnis des Geschäftsjahres der einzelnen Gesellschaften werden im Geschäftsjahr 2021 grundsätzlich für alle Gesellschaften mit dem Datenstand des letzten festgestellten Jahresabschlusses geführt.

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.

Die Honorare für Abschlussprüfungsleistungen umfassen sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr vor allem die Honorare für die Jahres- und Konzernabschlussprüfung der HHLA AG sowie die prüferische Durchsicht von Zwischenabschlüssen. Die anderen Bestätigungsleistungen umfassen im Wesentlichen die Prüfung des Compliance-Management-Systems, die Prüfung des Vergütungsberichts, die Prüfung des nichtfinanziellen Berichts nach ISAE 3000 (revised) sowie die Prüfung von Finanzinformationen insbesondere nach dem Erneuerbare-Energie-Gesetz (EEG) und dem Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz (KWKG). Die Steuerberatungsleistungen im Vorjahreszeitraum umfassen Schulungsleistungen zu Mitteilungspflichten im Zusammenhang mit internationaler Steuergestaltung. Zudem wurden sonstige Leistungen in Form von Workshops im Zusammenhang mit strategischen Projekten erbracht. Als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021 wie auch für das Vorjahr wurde die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestellt.

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

Die HHLA AG und die COSCO SHIPPING Ports Limited (CSPL), einem an der Börse in Hongkong notierten Terminalbetreiber und Mitglied der COSCO Shipping-Gruppe, haben am 21. September 2021 einen Vertrag über eine strategische Minderheitsbeteiligung von CSPL in Höhe von 35,0 % an der HHLA Container Terminal Tollerort GmbH (CTT), einer 100 %igen Tochtergesellschaft der HHLA AG, unterzeichnet. Der Vollzug der Transaktion steht weiterhin unter dem Vorbehalt verschiedener wettbewerbs- und außenwirtschaftsrechtlicher Genehmigungen (aufschiebenden Bedingungen), die bis zur Verabschiedung dieses Jahresabschlusses durch den Vorstand noch nicht erfüllt wurden. Der Aufsichtsrat der HHLA AG hat der Minderheitsbeteiligung bereits zugestimmt.

Mit Wirkung zum 31. Dezember 2021 wurde der zwischen den Gesellschaften HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg (CTA) und der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg seit dem Geschäftsjahr 2010 bestehende Ergebnisabführungsvertrag gekündigt.

Nach dem Abschlussstichtag hat sich in der Ukraine die Auseinandersetzung um die politische Zukunft des Landes dramatisch zugespitzt. Mit dem Beginn der Invasion durch russische Truppen am 24. Februar 2022 muss davon ausgegangen werden, dass sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der konjunkturelle Verlauf in der Ukraine weiter verschlechtern. Darüber hinaus können Auswirkungen angekündigter Sanktionen und möglicher Gegenreaktionen auf die weltwirtschaftliche Entwicklung nicht abschließend bewertet werden. Aufgrund der skizzierten Entwicklung sind Effekte möglich, die die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage der HHLA AG negativ beeinflussen können. Anpassungen von Wertansätzen sind zukünftig nicht auszuschließen. **➤ Zusammengefasster Lagebericht, Risiko- und Chancenbericht**

Die HHLA ist in der Lage, diese Risiken zu tragen. Der Fortbestand der HHLA AG ist hierdurch nicht gefährdet.

Weitere Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 nicht ein.

Hamburg, den 7. März 2022

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Der Vorstand



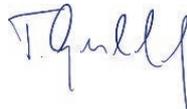
Angela Titzrath



Jens Hansen



Dr. Roland Lappin



Torben Seebold

Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern zum 31. Dezember 2021

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, 4b, 5}	100,0		76.961	2020	0
Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg ^{1, 4c, 5}		100,0	26	2020	0
HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg ^{1, 4b, 5}	100,0		1.942	2020	0
HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg ^{1, 4b, 5}	100,0		34.771	2020	0
HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg ^{1, 4b, 5}		100,0	26.208	2020	0
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg ¹	74,9		80.433	2020	0
SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg ^{1, 5}		74,9	601	2020	0
Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg ²		37,5	320	2020	135
HVCC Hamburg Vessel Coordination Center GmbH, Hamburg ²	66,0		100	2020	0
CuxPort GmbH, Cuxhaven ²	25,1		14.390	2020	-31
Cuxcargo Hafenbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven ³	50,0		42	2020	4
Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven ³	50,0		13	2020	0
DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagsbetriebe mbH, Hamburg ²	40,4		1.148	2020	371
HHLA International GmbH, Hamburg ^{1, 4b, 5}	100,0		8.360	2020	0
HHLA TK Estonia AS, Tallinn/Estland ¹		100,0	59.029	2020	-285
HHLA PLT Italy S.r.l., Triest/Italien ¹		50,01	k.A.	2020	k.A.
SC Container Terminal Odessa, Odessa/Ukraine ¹		100,0	43.748	2020	5.485
Segment Intermodal					
CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg ^{1, 4c, 5}	100,0		1.256	2020	0
HHLA Project Logistics LLC, Poti/Georgien ¹		75,0	1.633	2020	343
LLC "HHLA Intermodal Ukraine", Odessa/Ukraine ¹		100,0	46	2020	-2
LLC "Ukrainian Intermodal Company", Odessa/Ukraine ¹		100,0	-130	2020	-190
METRANS a.s., Prag/Tschechien ¹	100,0		304.096	2020	55.819
METRANS Adria D.O.O., Koper/Slowenien ¹		100,0	1.414	2020	623
METRANS (Danubia) a.s., Dunajská Streda/Slowakei ¹		100,0	107.976	2020	14.247
METRANS (Danubia) Kft., Győr/Ungarn ¹		100,0	2.548	2020	754
METRANS Danubia Krems GmbH, Krems an der Donau/Österreich ¹		100,0	586	2020	34
METRANS D.O.O., Rijeka/Kroatien ^{1, 3}		100,0	15	2020	4
METRANS DYKO Rail Repair Shop s.r.o., Prag/Tschechien ¹		100,0	7.725	2020	1.259
METRANS İSTANBUL STI, Istanbul/Türkei ¹		100,0	-76	2020	-26
METRANS Konténer Kft., Budapest/Ungarn ¹		100,0	10.812	2020	1.548
METRANS (Polonia) Sp.z o.o, Warschau/Polen ¹		100,0	11.370	2020	3.183
METRANS Rail s.r.o., Prag/Tschechien ¹		100,0	3.362	2020	2.890
METRANS Rail (Deutschland) GmbH, Leipzig ¹		100,0	9.111	2020	2.088
METRANS Szeged Kft., Budapest/Ungarn ¹		100,0	k.A.	2020	k.A.
METRANS Umschlagsgesellschaft mbH, Hamburg ¹		100,0	22	2020	-3
METRANS Zalaegerszeg Kft., Budapest/Ungarn ¹		100,0	k.A.	2020	k.A.

Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern zum 31. Dezember 2021

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital		Eigenkapital in T€	Ergebnis des Geschäftsjahres	
	direkt (in %)	indirekt (in %)		Jahr	in T€
TIP Žilina, s.r.o., Dunajská Streda/Slowakei ¹		100,0	-4.847	2020	-2.513
UniverTrans Kft., Budapest/Ungarn ¹		100,0	3.033	2020	910
METRANS Railprofi Austria GmbH, Krems an der Donau/Österreich ¹		80,0	2.237	2020	2.167
IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg ³	50,0		43	2020	2
IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG, Hamburg ³	50,0		60	2020	-3
Segment Logistik					
HHLA Digital Next GmbH, Hamburg ¹	100,0		k.A.	2020	k.A.
HHLA Next GmbH, Hamburg ^{2, 3}	100,0		k.A.	2020	k.A.
iSAM AG, Mülheim an der Ruhr ¹	80,0		k.A.	2020	k.A.
iSAM Asia Pacific Pty Ltd, Paddington, Queensland/Australien ¹		80,0	k.A.	2020	k.A.
iSAM Automation Canada Corp., Port Moody, British Columbia/Kanada ¹		80,0	k.A.	2020	k.A.
iSAM Automation Switzerland AG, Freienbach/Schweiz ^{2, 3}		80,0	k.A.	2020	k.A.
iSAM North America Corp., Mobile, Alabama/USA ¹		80,0	k.A.	2020	k.A.
iSAM HWS Holding GmbH i.L., Mülheim an der Ruhr ^{2, 3}		40,0	k.A.	2020	k.A.
Bionic Production GmbH, Lüneburg ¹	50,1		3.167	2020	-2.314
HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg ^{3, 4a, 5}	100,0		1.023	2020	0
omoqo GmbH i.G., Hamburg ^{3, 3}		100,0	-	2020	-
UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg, Hamburg ¹	51,0		9.993	2020	548
ARS-UNIKAI GmbH, Hamburg ²		25,5	36	2020	14
HHLA Sky GmbH, Hamburg ¹	100,0		54	2020	-2.282
Third Element Aviation GmbH, Bielefeld ²		29,7	356	2020	-11
modility GmbH, Hamburg ¹	100,0		1.428	2020	-322
HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg ²	51,0		20.366	2020	38
Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ²	51,0		914	2020	311
Hansaport Hafenebetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{2, 4b}	49,0		k. A.	2020	k. A.
Hyperport Cargo Solutions GmbH i.G., Hamburg ²	50,0		-	2020	-
Spherie UG (haftungsbeschränkt), Hamburg ²	25,1		316	2019	-375
Holding/Übrige					
GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg ^{3, 4c, 5}	100,0		3.609	2020	0
HHLA-Personal-Service GmbH, Hamburg ^{3, 4b, 5}	100,0		45	2020	0
Teilkonzern Immobilien					
Segment Immobilien					
Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{3, 4a, 5}	100,0		4.518	2020	0
HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH, Hamburg ^{3, 3}	100,0		37	2020	-59
HHLA 1. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg ^{3, 4d}	100,0		14.305	2020	1.263
HHLA 2. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg ^{3, 4d}	100,0		69.185	2020	6.647

1 Beherrschte Unternehmen

2 At-equity bilanzierte Unternehmen

3 Wegen der insgesamt untergeordneten Bedeutung dieser Gesellschaften werden sie im Konzernabschluss nicht konsolidiert bzw. nicht nach der Equity-Methode bewertet, sondern als Anteil an verbundene Unternehmen bzw. als sonstige Beteiligung ausgewiesen

4a Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung gem. § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen

4b Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung sowie der Erstellungspflicht für den Lagebericht gem. § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen

4c 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

4d Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung gem. § 264b HGB in Anspruch genommen

5 Mit diesen Unternehmen bestanden 2021 Ergebnisabführungsverträge

**Entwicklung des Anlagevermögens
im Geschäftsjahr 2021**

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2021

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte	
	1.1.2021 EUR	Zugänge EUR	Invest. Forderung EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2021 EUR	1.1.2021 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2021 EUR	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	10.708.213,73	567.606,51	0,00	0,00	8.371,28	11.284.391,52	3.153.267,63	1.321.257,00	0,00	4.474.524,63	6.809.866,89	7.554.946,10
2. Entgeltlich erworbene Software	18.922.436,73	858.975,16	0,00	1.106,00	0,00	19.180.205,89	17.654.596,23	523,817,71	1.106,00	18.177.307,94	1.002.897,95	667.840,50
3. Anlagen in der Entwicklung	15.360.344,10	2.004.897,46	0,00	0,00	-8.371,28	17.356.864,28	0,00	0,00	0,00	17.356.864,28	17.356.864,28	15.360.344,10
	44.390.994,56	3.431.575,13	0,00	1.106,00	0,00	47.821.461,69	20.807.863,86	1.845.074,71	1.106,00	22.651.832,57	25.169.629,12	23.583.130,70
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	29.032.449,64	0,00	39.116,94	628.534,57	0,00	29.369.099,15	24.773.576,66	1.735.832,31	628.534,57	25.830.874,40	2.533.924,03	4.308.873,28
2. Technische Anlagen und Maschinen	6.867.688,73	0,00	0,00	0,00	0,00	6.867.688,73	5.898.467,79	963.472,21	0,00	6.861.940,00	5.716,73	969.180,94
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	15.692.569,52	1.676.704,14	0,00	598.728,90	240.966,32	17.013.511,08	12.420.307,57	1.757.152,18	591.816,89	13.585.642,86	3.427.868,22	3.272.261,95
4. Konsolidierte Anzahlungen und Anlagen im Bau	385.148,22	185.258,15	0,00	0,00	-240.966,32	329.440,05	0,00	0,00	0,00	329.440,05	329.440,05	385.148,22
	51.977.826,41	1.861.962,41	39.116,94	1.226.263,47	0,00	52.575.408,29	43.042.352,02	4.456.456,70	1.220.351,46	48.278.457,26	6.286.951,03	8.935.474,39
III. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	426.172.074,71	19.555.821,78	0,00	2.041.443,25	0,00	443.686.253,24	52.750,00	9.802.439,51	0,00	9.855.189,51	433.831.063,73	426.119.324,71
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	5.000.000,00	12.820.000,00	0,00	500.000,00	0,00	17.820.000,00	0,00	0,00	0,00	17.820.000,00	17.820.000,00	5.000.000,00
3. Beteiligungen	9.549.287,21	0,00	0,00	0,00	0,00	9.549.287,21	184.900,02	1.351,510,40	0,00	1.536.410,42	8.012.876,79	9.364.367,19
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	95.000,00	0,00	0,00	0,00	95.000,00	0,00	95.000,00	0,00	95.000,00	0,00	0,00
5. Wertpapiere des Anlagevermögens	715.785,13	0,00	0,00	506,73	0,00	715.278,40	0,00	0,00	0,00	715.278,40	715.278,40	715.785,13
	441.937.147,05	32.470.621,78	0,00	2.541.951,98	0,00	471.868.816,85	237.650,02	11.248.949,91	0,00	11.486.589,93	460.379.216,92	441.689.487,03
	538.305.988,02	37.764.157,20	39.116,94	3.788.321,45	0,00	572.262.696,83	64.087.865,90	17.850.481,32	1.221.457,46	80.476.889,76	491.845.797,07	474.218.102,12

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Verbindlichkeitspiegel zum 31. Dezember 2021

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	18.680.586,77	167.500.000,00	100.550.000,00	186.180.586,77
<i>im Vorjahr</i>	<i>680.586,77</i>	<i>165.500.000,00</i>	<i>98.500.000,00</i>	<i>166.180.586,77</i>
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	415.088,88	0,00	0,00	415.088,88
<i>im Vorjahr</i>	<i>709.028,27</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>709.028,27</i>
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.381.692,83	1.024.476,32	0,00	5.406.169,15
<i>im Vorjahr</i>	<i>3.098.849,24</i>	<i>329.907,69</i>	<i>0,00</i>	<i>3.428.756,93</i>
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freie und Hansestadt Hamburg	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>im Vorjahr</i>	<i>9.946,67</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>9.946,67</i>
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	98.197.449,08	0,00	0,00	98.197.449,08
<i>im Vorjahr</i>	<i>82.738.215,55</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>82.738.215,55</i>
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	9.837.043,99	0,00	0,00	9.837.043,99
<i>im Vorjahr</i>	<i>6.254.298,23</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>6.254.298,23</i>
7. Sonstige Verbindlichkeiten	37.156.497,31	9.500.000,00	9.500.000,00	46.656.497,31
<i>im Vorjahr</i>	<i>35.928.208,56</i>	<i>11.420.199,20</i>	<i>9.500.000,00</i>	<i>47.348.407,76</i>
--davon aus Steuern	1.935.151,36	0,00	0,00	1.935.151,36
<i>im Vorjahr</i>	<i>8.467.933,09</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>8.467.933,09</i>
--davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	193.238,94	0,00	0,00	193.238,94
<i>im Vorjahr</i>	<i>291.858,39</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>291.858,39</i>
Gesamtsumme	168.668.358,86	178.024.476,32	110.050.000,00	346.692.835,18
<i>im Vorjahr</i>	<i>129.419.133,29</i>	<i>177.250.106,89</i>	<i>108.000.000,00</i>	<i>306.669.240,18</i>

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Bilanz der A-Sparte zum 31. Dezember 2021

	31.12.2021		31.12.2020	
	EUR	EUR	EUR	EUR
A k t i v a				
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	6.809.866,89	7.554.946,10		
2. Entgeltlich erworbene Software	17.356.864,28	15.360.344,10		
3. Anlagen in der Entwicklung			23.583.130,70	
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.533.924,03	4.308.873,28		
2. Technische Anlagen und Maschinen	5.718,73	969.190,94		
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.427.868,22	3.272.261,95		
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	329.440,05	6.296.951,03		
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	347.573.077,07	339.861.338,05		
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	17.820.000,00	5.500.000,00		
3. Beteiligungen	8.012.876,79	9.394.387,19		
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	715.276,40	374.121.230,26	385.441.510,37	
		405.387.810,41	387.960.115,46	
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	243.019,47	245.314,50		
2. Umlieferbare Leistungen	432.088,88	747.312,27		
		675.108,35	992.626,77	
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	727.939,56	1.079.427,43		
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	1.176.654,63	250,00		
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	462.612.206,70	426.750.599,76		
5. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4.921,11	0,00		
6. Sonstige Vermögensgegenstände	8.027.015,75	547.548.737,75	8.211.348,89	511.041.626,08
–davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr				
		1.024.716.864,47	92.288.896,07	
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		650.700.710,57	604.303.148,92	
C. Rechnungsabgrenzungsposten		1.270.991,29	1.024.319,17	
D. Aktive latente Steuern		91.869.568,56	85.523.205,99	
		1.149.429.080,83	1.078.810.789,54	
P a s s i v a				
A. Eigenkapital				
I. Gezeichnetes Kapital		72.514.938,00	71.700.215,00	
II. Kapitalrücklage		176.573.426,91	160.285.484,69	
III. Gewinnrücklagen				
1. Gesetzliche Rücklage	5.125.000,00		5.125.000,00	
2. Andere Gewinnrücklagen	57.218.380,36	62.343.380,36	57.218.380,36	
IV. Bilanzgewinn		158.592.452,13	137.107.716,31	
		470.024.197,40	431.436.796,36	
B. Rückstellungen				
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	342.699.304,20		334.760.818,15	
2. Steuerrückstellungen	10.376.565,78		1.881.386,74	
3. Sonstige Rückstellungen	83.209.677,30		87.512.153,67	
	436.285.547,28		424.154.358,56	
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	86.885.430,60		86.885.430,60	
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	415.066,86		709.028,27	
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.406.169,15		3.428.756,93	
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	0,00		9.946,67	
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	97.923.085,45		82.700.250,17	
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	9.837.043,99		6.254.298,23	
7. Sonstige Verbindlichkeiten	40.621.127,93		41.287.004,43	
–davon aus Steuern				
–davon im Rahmen der sozialen Sicherheit				
(i. Vj. EUR 8.467.933,09)–				
(i. Vj. EUR 193.238,94 (i. Vj. EUR 291.888,39))–				
	241.087.946,00		221.274.715,30	
D. Rechnungsabgrenzungsposten		45,06	0,00	
E. Passive latente Steuern		2.031.945,09	1.944.919,32	
		1.149.429.080,83	1.078.810.789,54	

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung der A-Sparte für die Zeit
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

	01.01.2021 - 31.12.2021		01.01.2020 - 31.12.2020	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		143.136.929,48		133.493.943,37
2. Verminderung (i.Vj. Erhöhung) des Bestands an unfertigen Leistungen		-315.223,39		105.468,11
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		652.505,87		655.771,79
4. Sonstige betriebliche Erträge		8.008.487,63		1.984.131,21
--davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 13.678,13 (i. Vj. EUR 35.790,60)--				
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	5.838.390,60		6.649.719,08	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	7.339.303,42	13.177.694,02	6.640.157,47	13.289.876,55
6. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	93.775.546,62		92.061.979,17	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	16.429.904,73	110.205.451,35	13.567.212,95	105.629.192,12
--davon für Altersversorgung EUR 671.356,91 (i. Vj. EUR -1.688.757,89)--				
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		6.301.531,41		4.741.915,26
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		61.571.543,81		83.249.701,84
--davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 59.929,54 (i. Vj. EUR 42.539,21)--				
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		102.779.006,19		61.335.169,01
10. Erträge aus Beteiligungen		45.568.287,74		45.065.278,55
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 40.679.394,49 (i. Vj. EUR 40.821.435,90)--				
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		3.872.837,42		3.723.423,87
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 3.870.803,80 (i. Vj. EUR 3.681.484,90)--				
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		11.248.949,91		166.488,30
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme		2.655.913,71		20.541.820,77
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		26.026.007,60		26.161.127,88
--davon Aufwendungen aus Abzinsung EUR 24.292.701,91 (i. Vj. EUR 24.219.021,54)--				
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		18.610.341,30		-12.415.905,19
--davon Ertrag aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 6.259.936,80 (i. Vj. EUR 23.438.429,55)--				
16. Ergebnis nach Steuern		53.905.397,83		4.998.968,38
17. Sonstige Steuern		155.565,26		160.501,03
18. Jahresüberschuss		53.749.832,57		4.838.467,35
19. Gewinnvortrag		137.107.716,31		181.303.432,76
20. Ausschüttung		32.265.096,75		49.034.183,80
21. Bilanzgewinn		158.592.452,13		137.107.716,31

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung der S-Sparte für die Zeit
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

	01.01.2021 - 31.12.2021		01.01.2020 - 31.12.2020	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Sonstige betriebliche Erträge		26.076,11		0,00
2. Sonstige betriebliche Aufwendungen		1.378.587,30		1.178.304,10
3. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		1.518.617,11		1.127.417,73
4. Erträge aus Beteiligungen		10.261.582,72		7.910.202,13
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 10.261.582,72 (i. Vj. EUR 7.910.202,13)--				
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		334.181,11		187.425,62
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 334.181,11 (i. Vj. EUR 187.425,62)--				
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		1.589.367,85		1.475.054,44
7. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		933.262,16		555.213,32
--davon Aufwand aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 405.777,87 (i. Vj. EUR 301.699,03)--				
8. Ergebnis nach Steuern		8.239.239,74		6.016.473,62
9. Jahresüberschuss		8.239.239,74		6.016.473,62
10. Gewinnvortrag		38.397.121,30		38.060.097,68
11. Ausschüttung		5.679.450,00		5.679.450,00
12. Bilanzgewinn		40.956.911,04		38.397.121,30

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 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB 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 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 genannten Erklärung zur Unternehmensführung

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 beschrieben. 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 2021 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
- ❸ Restrukturierungsmaßnahmen

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 € 441,8 Mio (33,8 % 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 oder Wertaufholung vorliegen, die beizulegenden Werte der wesentlichen Anteile an verbundenen Unternehmen und wesentlichen Beteiligungen als Barwerte der

erwarteten künftigen Zahlungsströme, die sich aus den von den gesetzlichen Vertretern erstellten Planungsrechnungen ergeben, mittels Discounted-Cash-Flow-Modellen ermittelt. Hierbei werden auch Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Einflussfaktoren sowie die erwarteten Auswirkungen der anhaltenden Corona-Krise auf die Geschäftstätigkeit der verbundenen Unternehmen und der Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, 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€ 11.154.

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, auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Krise 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 wesentlichen Anteile an verbundenen Unternehmen und der wesentlichen Beteiligungen sachgerecht mittels Discounted-Cash-Flow-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. Zudem haben wir die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der Auswirkungen der Corona-Krise auf die Geschäftstätigkeit der verbundenen Unternehmen und der Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, gewürdigt und deren Berücksichtigung bei der Ermittlung der erwarteten Zahlungsströme nachvollzogen. 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 unter dem Bilanzposten „Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“ Pensionsrückstellungen in Höhe von € 342,7 Mio (26,2 % der Bilanzsumme) ausgewiesen, die sich aus dem handelsrechtlichen Erfüllungsbetrag der unmittelbaren Verpflichtungen aus den Pensionsplänen der Gesellschaft zusammensetzen. Die Bewertung der Verpflichtungen erfolgt nach der Methode der laufenden Einmalprämien (Anwartschaftsbarwertmethode). Dabei sind insbesondere Annahmen über die langfristigen Gehalts- und Rententrends, die durchschnittliche Lebenserwartung und die Fluktuation zu treffen.

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 versicherungsmathematischen 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 Rückstellungsberechnung 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.

③ Restrukturierungsmaßnahmen

- ① Im Zuge eines Effizienzprogramms zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit hat die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2020 Restrukturierungsmaßnahmen beschlossen und erstmalig aufwandswirksam erfasst. Daher werden im Jahresabschluss der Gesellschaft unter dem Bilanzposten „Sonstige Rückstellungen“ für diese Maßnahmen Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von € 37,5 Mio (2,9 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Im Rahmen dieses Effizienzprogramms sollen die Personalkosten dauerhaft gesenkt werden. Unter anderem soll in diesem Zusammenhang die Anzahl der Mitarbeiter reduziert werden. Die von der Gesellschaft angestrebte sozialverträgliche Umsetzung des Programms erfolgt mittels Altersteilzeitregelungen. Diese Altersteilzeitregelungen mit anteiliger Freistellung noch in der Aktivphase bilden die Grundlage für den angestrebten Stellenabbau der Gesellschaft. Für ungewisse Verbindlichkeiten sind Rückstellungen nach § 249 Abs. 1 S. 1 HGB zu bilden. Hierfür muss insbesondere eine Außenverpflichtung vorliegen, die in der Vergangenheit rechtlich entstanden ist oder wirtschaftlich verursacht wurde, und es muss ernsthaft mit einer Inanspruchnahme gerechnet werden. Aus unserer Sicht war dieser Sachverhalt von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung, da die Bilanzierung von Restrukturierungsrückstellungen in einem hohen Maße auf Einschätzungen

und Annahmen der gesetzlichen Vertreter beruht und diese einen bedeutsamen Einfluss auf die Bildung bzw. die Höhe gegebenenfalls zu bildender Rückstellungen haben.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir das Vorliegen der einzelnen Ansatzkriterien sowie die sachgerechte Bewertung der Restrukturierungsrückstellung beurteilt. Hierzu haben wir uns entsprechende Nachweise von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft vorlegen lassen und diese gewürdigt. Darüber hinaus haben wir die von der Gesellschaft durchgeführten Bewertungen der einzelnen Rückstellungsbestandteile in Bezug auf deren Eignung, Methodik und Nachvollziehbarkeit der Wertermittlung gewürdigt. Damit einhergehend haben wir uns ein Verständnis über die zugrunde liegenden Ausgangsdaten, Wertparameter und getroffenen Annahmen verschafft, diese kritisch gewürdigt und beurteilt, ob sie innerhalb einer vertretbaren Bandbreite liegen. Darüber hinaus haben wir die Ordnungsmäßigkeit der in die Berechnungen eingehenden Ausgangsdaten in Stichproben untersucht. Hierbei konnten wir uns davon überzeugen, dass dieser Sachverhalt sowie die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen für den Ansatz und die Bewertung der Restrukturierungsrückstellung hinreichend dokumentiert und begründet sind. Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und -annahmen stimmen insgesamt mit unseren Erwartungen überein und liegen auch innerhalb von aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten.
- ③ Die Angaben zu den Restrukturierungsrückstellungen sind in Abschnitt 1. und 2. des Anhangs (Anlage II) unter den sonstigen Rückstellungen enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts:

- Die sonstigen Informationen umfassen zudem 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 oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu 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 Gesetzesentsprechung 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***Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB****Prüfungsurteil*

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei hhlaag_EA_ESEF-2021-12-31.ZIP enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Jahresabschlusses und des Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (10.2021)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. 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 – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts ermöglichen.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 10. Juni 2021 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 23. Dezember 2021 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 Einklang stehen.

HINWEIS AUF EINEN SONSTIGEN SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Jahresabschluss und dem geprüften Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Jahresabschluss und Lagebericht – auch die im Bundesanzeiger bekanntzumachenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der „Vermerk

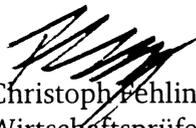
über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB“ und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Christoph Fehling.

Hamburg, den 11. März 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft


Christoph Fehling
Wirtschaftsprüfer


Dr. Martin Kleinfeldt
Wirtschaftsprüfer





20000005117190