
Testatsexemplar

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Hamburg

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020
und zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr
2020

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS



Inhaltsverzeichnis

Seite

Zusammengefasster Lagebericht.....	1
Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020.....	1
1. Bilanz zum 31. Dezember 2020.....	3
2. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020.....	5
3. Anhang für das Geschäftsjahr 2020.....	7
Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2020.....	23
BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS.....	1

Zusammengefasster Lagebericht

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

Der Konzern im Überblick



Holding/Übrige

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

Teilkonzern

Hafenlogistik

Börsennotierte A-Aktien

Teilkonzern

Immobilien

Nicht börsennotierte S-Aktien

Segment Container

- ▮ 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.
- ▮ Neue Geschäftsaktivitäten wie additive Fertigung, luftgestützte Logistikdienstleistungen u.a.
- ▮ Beratung und Training

Segment Immobilien

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

Aktionärsstruktur

Grundkapital: insgesamt 74.404.715 nennwertlose Namensaktien (Stückaktien)

davon 71.700.215 A-Aktien
– börsennotiert –

davon 2.704.500 S-Aktien
– nicht börsennotiert –

31 %

69 %

100 %

Streubesitz

22.238.863 A-Aktien

Freie und Hansestadt Hamburg

Aktienbestand: 49.461.352 A-Aktien + 2.704.500 S-Aktien

Konzernstruktur

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

Das operative Geschäft des HHLA-Konzerns wird von 33 inländischen und 18 ausländischen **Tochtergesellschaften und Beteiligungen** betrieben, die zum Konsolidierungskreis des Unternehmens zählen. Im Geschäftsjahr 2020 erweiterte die HHLA ihren Konsolidierungskreis zum Ausbau ihres Intermodalnetzwerks und zur Ausweitung ihrer digitalen Geschäftsaktivitäten. **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) und im

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

Das **Segment Intermodal** ist gemessen am Ergebnis das größte 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 europäischen Fernverkehr.

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

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

Das **Segment Immobilien** entspricht dem **Teilkonzern Immobilien**. Die Geschäftsaktivitäten umfassen die Entwicklung, die Vermietung sowie die kaufmännische und technische Objektbetreuung von Immobilien am Hamburger Hafendrand. 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 langfristig Wachstumsperspektiven. Denn wesentliche zentraleuropäische Länder haben ihre Wettbewerbsfähigkeit nach der Schuldenkrise gestärkt und damit die Voraussetzungen für weiter steigenden Außenhandel und Konsum geschaffen. Auch der osteuropäische Raum bietet Wachstumspotenziale und stabile Prognosen. Ob diese sich positiv entwickeln, hängt u. a. von der Lösung regionaler Konflikte sowie der Entwicklung der Rohstoff- und Energiepreise ab.

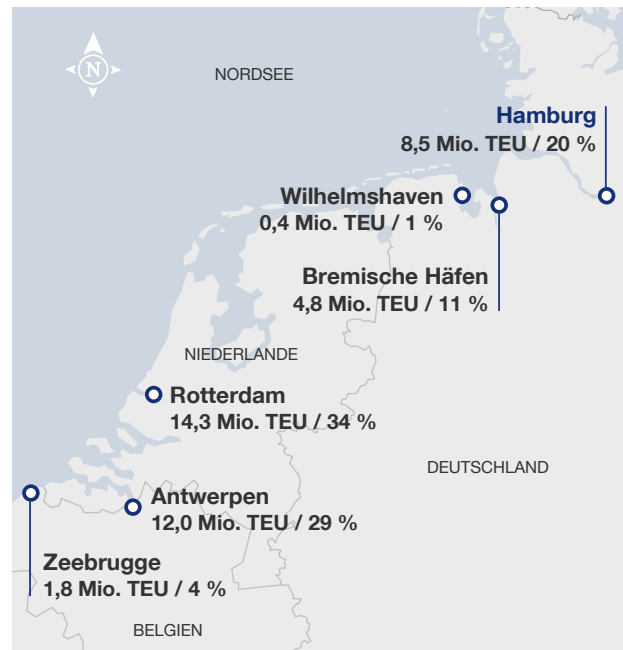
Im Jahr 2020 wirkte sich die Coronavirus-Pandemie negativ auf die Konjunktur und vor allem auf die Produktion und den Handel aus, allerdings weniger stark, als dies zuerst erwartet worden war. Der Internationale Währungsfonds (IWF) schätzt den Rückgang der Weltwirtschaft und des Welthandels für 2020 im Vergleich zum Vorjahr auf 3,5 % bzw. 9,6 %. **Wirtschaftliches Umfeld**

Vor allem die Aussicht auf Impfungen und damit verbunden ein absehbares Ende der weltweiten Lockdown-Maßnahmen wirken sich positiv auf die Prognosen für die Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welthandels aus. Nach Schätzungen des IWF wird sich das globale Wachstum 2021 nach rückläufigen Entwicklungen 2020 positiv entwickeln. **Prognosebericht**

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

Containerumschlag in den Nordrange-Häfen

Umschlagvolumen und Marktanteile 2020



Quelle: Port Authorities / Marktanteile eigene Berechnung

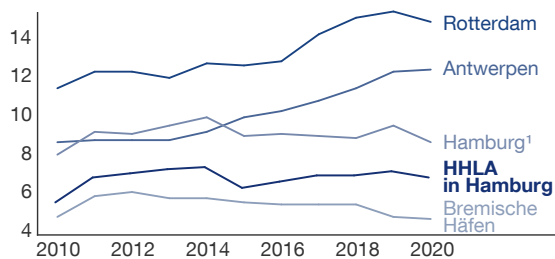
Neben der geografischen Lage und der Hinterlandanbindung der Häfen wirkt sich die seeseitige Erreichbarkeit auf die Wettbewerbsposition der Terminalbetreiber aus. Eine hohe Bedeutung hat das lokale Ladungsaufkommen im direkten Einzugsbereich des jeweiligen Hafenstandorts. Als weitere Wettbewerbsfaktoren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

Nachdem APM Terminals (APMT) Ende 2019 eine Absichtserklärung für den Verkauf von APM Terminals Rotterdam auf der Maasvlakte 1 an Hutchison Ports unterzeichnet hatte, hat die niederländische Anti-Kartell-Behörde die Übernahme durch Hutchison Ports Netherlands, die Muttergesellschaft von ECT, im Oktober 2020 genehmigt. Der Wettbewerb in Nordeuropa ist weiterhin sehr intensiv, wobei die Häfen zunehmend von den sich ändernden Reederkonstellationen abhängig sind. Die damit einhergehenden Verlegungen der weniger standortgebundenen Feederverkehre haben einen 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 8,5 Mio. TEU rangiert Hamburg 2020 weltweit unter den Häfen auf Platz 18 und ist damit weiterhin der drittgrößte europäische Containerhafen nach Rotterdam und Antwerpen. In Hamburg blieb die HHLA mit einem Umschlagvolumen von 6,8 Mio. TEU im Jahr 2020 das größte Containerumschlagunternehmen und konnte den Marktanteil der HHLA-Containerterminals am Umschlag im Hamburger Hafen auf 80 % ausbauen (im Vorjahr: 75 %). Bedeutendste Fahrtgebiete waren Fernost, Nordamerika sowie Skandinavien und der baltische Raum.

Containerumschlag in den größten Nordrange-Häfen

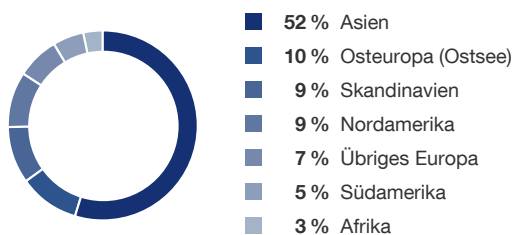
in Mio. TEU



¹ inkl. HHLA / Quelle: Port Authorities

Containerumschlag nach Fahrtgebieten

im Hamburger Hafen 2020



Quelle: Hamburg Hafen Marketing e.V.

Im **Segment Intermodal** nutzt die HHLA vor allem die Vorteile der Eisenbahninfrastruktur des Hamburger Hafens, der als bedeutendster Schienenknotenpunkt Europas 2,7 Mio. TEU jährlich umschlägt. Darüber hinaus sind weitere an der Nord- und Ostsee sowie an der nördlichen Adria gelegene Häfen in das Intermodalnetzwerk der HHLA eingebunden, das zunehmend auch Kontinentalverkehre beinhaltet. Im Containertransport per Bahn konkurrieren die Gesellschaften mit einer Vielzahl von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateuren im Kombinierten Verkehr (KV), aber auch mit anderen Verkehrs-

trägern, 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.

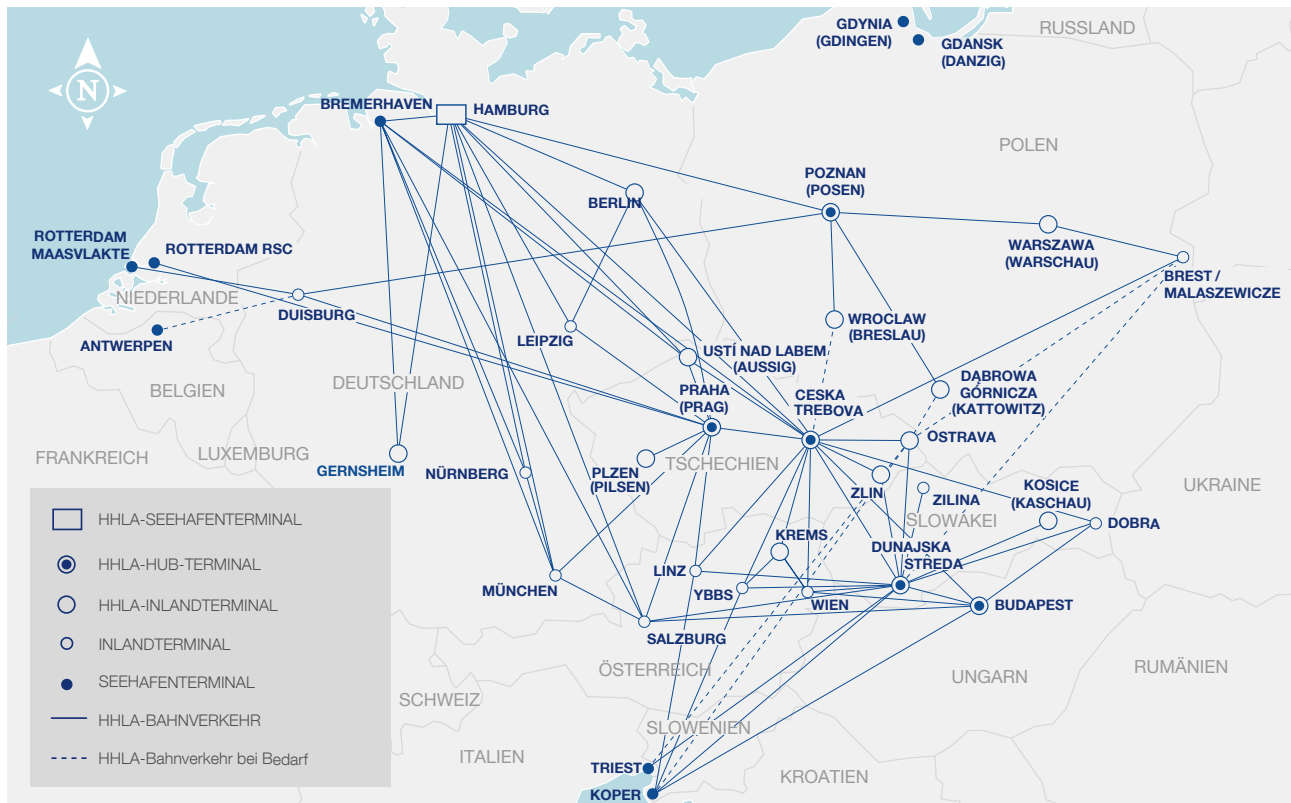
Wesentliche Bausteine des HHLA-Angebots sind dabei der Betrieb eigener Inlandterminals in Mittel- und Osteuropa, eigene Containertragwagen sowie eigene Traktion (Lokomotiven). All dies ist erforderlich, um Direktzüge mit hoher Abfahrtsfrequenz sowie eine effektive Bündelung hafenzugewandter Schienengütertransporte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

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

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

Intermodalnetzwerk der HHLA

Ausgewählte Verbindungen



Kundenstruktur und Vertrieb

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

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

Top-10-Containerreedereien

nach Transportkapazität in Tsd. TEU zum 31.12.2020

Reederei	Allianz 2020	2020
1. APM-Maersk	2M	4.137
2. MSC	2M	3.856
3. COSCO Group (inkl. OOCL)	OCEAN Alliance	3.030
4. CMA CGM Group	OCEAN Alliance	3.007
5. Hapag-Lloyd	THE Alliance	1.729
6. ONE (MOL, NYK, K Line)	THE Alliance	1.596
7. Evergreen	OCEAN Alliance	1.278
8. HMM	THE Alliance	719
9. Yang Ming	THE Alliance	616
10. ZIM	2M – Slot Sharing	360

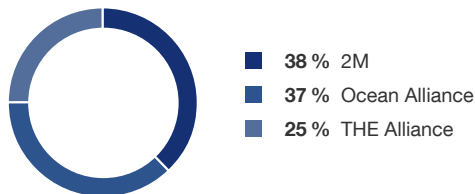
Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2021

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

Die 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 haben mehrere Reeder neue große Schiffe mit einer Kapazität von 23.000 bis 24.000 TEU bestellt, die voraussichtlich 2023 und 2024 ausgeliefert werden. Während die COSCO Group (OOCL) insgesamt zwölf Neubauten bestellt hat, haben Hapag-Lloyd, ONE sowie MSC jeweils sechs Neubauten bestellt.

Kapazitätsanteil nach Allianzen

Fernost-Europa-Aufkommen zum 31.12.2020



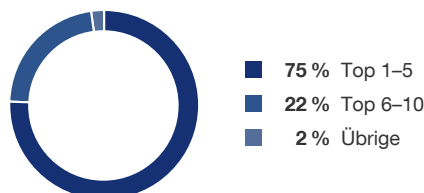
Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2021

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

Der Anteil der fünf wichtigsten Kunden der HHLA-Containerterminals in Hamburg am Umsatz fiel im Geschäftsjahr 2020 auf insgesamt 75 % (im Vorjahr: 80 %). Der Anteil der zehn wichtigsten Kunden am Umsatz der Hamburger Terminals ist allerdings leicht gestiegen auf nun 98 % (im Vorjahr: 96 %). Mit der überwiegenden Mehrheit ihrer wichtigsten Kunden unterhält die HHLA bereits seit weit mehr als 20 Jahren Geschäftsbeziehungen.

Umsatzverteilung nach Kunden

an den Containerterminals am Hauptstandort Hamburg 2020



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

Rechtliche Rahmenbedingungen

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

Das regulatorische Umfeld für die wirtschaftlichen Aktivitäten der HHLA im und am Hamburger Hafen wird wesentlich durch das hamburgische Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) bestimmt. Ziel des HafenEG ist es, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens als internationaler Universalhafen aufrechtzuerhalten, Ladungsaufkommen zu sichern und die öffentliche Infrastruktur möglichst effizient zu nutzen. Der Hamburger Hafen wird dabei nach dem sogenannten Landlord-Modell bewirtschaftet, bei dem die Hamburg Port Authority (HPA) Eigentümerin der Hafenflächen ist und den Bau, die Entwicklung sowie die Instandhaltung der Infrastruktur übernimmt. Die privaten Hafenbetriebe sind hingegen für die Entwicklung und Unterhaltung der Suprastruktur (Gebäude und Anlagen) verantwortlich. Die HHLA hat die für ihre Geschäftsaktivitäten wesentlichen Hafenflächen langfristig von der HPA gemietet. Die Mietverträge basieren 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 Umsetzungs Vorschriften bestimmt. Diese enthalten insbesondere Regelungen zur Zulassung als Eisenbahnunternehmen, zur Nutzung der Bahninfrastruktur und zu den hierfür zu zahlenden Entgelten sowie zum Bahnbetrieb. Die maßgeblichen Regelwerke in Deutschland sind das Allgemeine Eisenbahngesetz, das die Anforderungen an den Bahnbetrieb regelt, sowie das Eisenbahnregulierungsgesetz, das insbesondere Regelungen zum Netzzugang und zur Trassenpreisgestaltung enthält. Ergänzend gelten weitere nationale, europäische und – insbesondere für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr – internationale Regelungen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die HHLA unterliegen einem ständigen Wandel und werden auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene fortlaufend angepasst, u. a. an den technischen Fortschritt und das gesteigerte Sicherheitsbedürfnis und Umweltbewusstsein. In Bezug auf die rechtlichen Rahmenbedingungen haben sich im Berichtszeitraum jedoch keine Veränderungen mit substanziellen 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 zusätzlicher Werte in den Mittelpunkt. So sollen die Kundenbindung und das Kundenportfolio weiter ausgebaut werden.

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



Fit für die Welt von morgen

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



Neue Wachstumsmfelder 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.

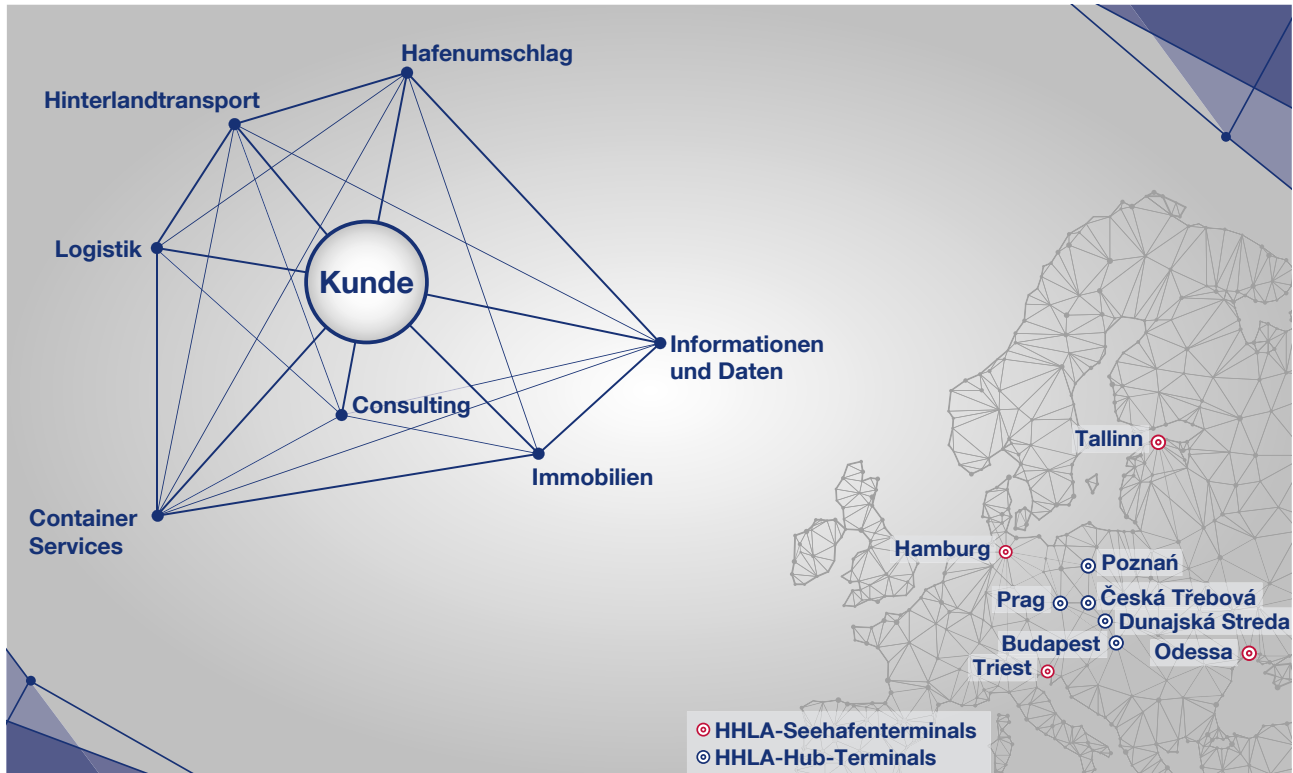


Investitionen und Finanzen

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.

Das HHLA-Servicenetwerk

Die HHLA verbindet ihre Kunden mit den maritimen und kontinentalen Transportströmen



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

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

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

Containerterminals sollen weitestgehend terminalübergreifend arbeiten, um voneinander zu profitieren und die Effizienz der Umschlagdienstleistungen kontinuierlich zu steigern.

Im **Segment Intermodal** strebt die HHLA Qualitäts- und Effizienzführerschaft an und möchte von einer Spitzenposition aus von den Transportströmen der Zukunft profitieren. Die METRANS soll eine relevante Rolle entlang der Knotenpunkte und Verbindungslinien des Logistiknetzwerkes in Europa und darüber hinaus einnehmen. Durch eine effiziente Vernetzung des Segments Intermodal mit den sonstigen Aktivitäten der HHLA-Gruppe wird den Kunden der HHLA ein optimal abgestimmtes Leistungsspektrum angeboten. 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. Auch diese Geschäftsfelder bilden das Fundament für die zukünftige Entwicklung des Segments. Neue, innovative Geschäftsaktivitäten entlang der materiellen und digitalen logistischen Wertschöpfung werden im Segment Logistik weiterverfolgt und wertsteigernd realisiert. Diese Aktivitäten ergänzen das Leistungsspektrum und die Geschäftsperspektiven der HHLA. 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 Wachstumsfelder entlang der logistischen Wertkette zu erschließen. Im Fokus potenzieller Akquisitionen und Beteiligungen liegen dabei Hafenanlagen 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.

In dem nicht börsennotierten **Teilkonzern Immobilien** verfolgt die HHLA das Ziel, sich zu einem marktfähigen, integrierten Entwickler für Spezialimmobilien zu entwickeln. Die Konzern-einheit HHLA Immobilien soll durch 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 2020 wurden an diesem System keine Änderungen vorgenommen.

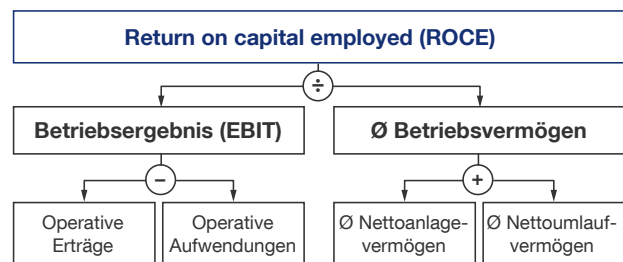
Finanzielle Steuerungsgrößen

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

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 2020 verwendete die HHLA für die Ermittlung der Wertsteigerung auf Konzern-ebene wie im Vorjahr einen gewichteten Kapitalkostensatz vor Steuern von 8,5 %. Diese Mindestverzinsung reflektiert den mittel- und langfristigen Verzinsungsanspruch des Vorstands, der sich aus einem ausgewogenen Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapital ergibt. Kurzfristige Schwankungen der Zinssätze an den Kapitalmärkten, die die Aussagefähigkeit des Wertmanagementsystems verzerren könnten, werden auf diese Weise vermieden.

Wertmanagement

ROCE –Bestimmungsgrößen und Einflussfaktoren



Im Geschäftsjahr 2020 erwirtschaftete der HHLA-Konzern trotz der erschwerten wirtschaftlichen Bedingungen und der weltweit herrschenden Coronavirus-Pandemie ein positives EBIT in Höhe von 123,6 Mio. € (im Vorjahr: 221,2 Mio. €). Der EBIT-Rückgang betrug rund 44 % gegenüber dem Vorjahr. **Ertragslage**

Im Berichtszeitraum stieg das durchschnittliche Betriebsvermögen um 2,1 % auf 2.081,3 Mio. € leicht an (im Vorjahr: 2.039,4 Mio. €). **Vermögens- und Finanzlage**

Mit 5,9 % (im Vorjahr: 10,8 %) erreichte die Rendite auf das eingesetzte Kapital den langfristig ausgerichteten Verzinsungsanspruch von 8,5 % nicht. Daraus resultierte im Geschäftsjahr 2020 ein negativer Wertbeitrag in Höhe von 53,8 Mio. € (im Vorjahr: +47,9 Mio. €).

Wertbeitrag

in Mio. €	2020	2019	Veränd.
Operative Erträge	1.355,3	1.434,5	- 5,5 %
Operative Aufwendungen	- 1.231,7	- 1.213,3	1,5 %
EBIT	123,6	221,2	- 44,1 %
Ø Nettoanlagevermögen	1.971,3	1.922,3	2,5 %
Ø Nettoumlaufvermögen	110,0	117,1	- 6,0 %
Ø Betriebsvermögen	2.081,3	2.039,4	2,1 %
ROCE in %	5,9	10,8	- 4,9 PP
Kapitalkosten vor Steuern ¹ in %	8,5	8,5	0 PP
Kapitalkosten vor Steuern	176,9	173,3	2,1 %
Wertbeitrag in %	- 2,6	2,3	- 4,9 PP
Wertbeitrag	- 53,3	47,9	neg.

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. Der Schwerpunkt der Aktivitäten liegt daher auf ingenieurwissenschaftlichen und IT-orientierten Innovationsprojekten. Durch eine enge Kooperation mit technischen Hochschulen, Instituten sowie Industriepartnern und Bundesbehörden werden Verbundprojekte in Arbeitskreisen geplant, gesteuert und weiterentwickelt.

Im Geschäftsjahr 2020 konzentrierte die HHLA ihren Ressourceneinsatz und verfügbare Kapazitäten vor allem auf die Forschung im Rahmen des Förderprogramms für Innovative Hafentechnologien (IHATEC).

Containerterminal 4.0

Der Container Terminal Altenwerder (CTA) ist einer der weltweit am höchsten automatisierten Containerterminals. Seit seiner Inbetriebnahme im Jahr 2002 wird fortwährend an einer Verbesserung und Ausweitung der Automatisierung geforscht und gearbeitet. Das anfangs zur Gewährleistung der Arbeits-

sicherheit 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 Verkehr und digitale Infrastruktur) soll das Forschungsprojekt „Containerterminal 4.0 – ein Paradigmenwechsel in der Automatisierung von Containerterminals durch Interaktion statt Separierung von Mensch und Maschine“ durchgeführt werden. Das zentrale Ziel des Vorhabens ist es, für unterschiedliche am Terminal eingesetzte Containerkransysteme Lösungen für die Automatisierung in von Mensch und Maschine gemeinsam genutzten Arbeitsräumen (z. B. am Schiff oder Lkw) zu erarbeiten und prototypisch umzusetzen. Mit den hierbei gewonnenen Erfahrungen, Kenntnissen und Nachweisen sollen zugleich entscheidende Grundlagen für die Etablierung notwendiger Sicherheitsstandards geschaffen werden, welche zukünftigen Automatisierungsvorhaben einen verlässlichen Rahmen bieten.

INTERACT

HPC und die Container-Transport-Dienst GmbH (CTD) haben in Zusammenarbeit mit dem Karlsruher Institut für Technologie das IHATEC-Forschungsprojekt INTERACT (Integration autonomer Lkw in Containerterminal-Betriebsabläufe) aufgelegt. Im Vorhaben wurde im Rahmen einer Durchführbarkeitsstudie und einer sich daran anschließenden Lückenanalyse untersucht, inwieweit es möglich ist, autonom fahrende Lkws auf öffentlichen Straßen und gleichzeitig auf geschlossenen Terminalarealen einzusetzen, und welche technischen, operativen und rechtlichen Anforderungen sowohl an die Fahrzeuge als auch an die beteiligten Transportdienstleister und Terminals zu stellen sind.

Dafür wurden zunächst relevante Terminalkategorien definiert und deren derzeitige, typische Prozesse bei der Abfertigung von Lkws analysiert. Anschließend wurden Abfertigungsprozesse unter Einbindung autonomer Lkws definiert. Basierend auf diesen Soll-Prozessen konnten Anforderungen an die Fahrzeuge, die Terminals sowie die Fahrzeugbetreiber definiert werden. Insgesamt konnten 84 Anforderungen für zehn verschiedene Terminalkategorien identifiziert werden.

Für jede dieser Anforderungen wurden Lösungen identifiziert, die geeignet erscheinen, die jeweilige Anforderung zu erfüllen. Insgesamt konnten 177 technische, bauliche oder organisatorische Lösungen gefunden werden, deren Umsetzbarkeit bewertet wurde.

Das Projekt wurde im Jahr 2020 erfolgreich abgeschlossen. Es hat sich gezeigt, dass für alle betrachteten Terminalkategorien der aktuelle Stand der Technik den Einsatz autonomer Lkws derzeit noch nicht ermöglicht. Gleichzeitig konnte jedoch gezeigt werden, dass für jede der Anforderungen zumindest technisch

denkbare Lösungen existieren, die es in der nahen Zukunft weiterzuentwickeln gilt. In Form einer Roadmap wurden diese identifizierten Entwicklungsthemen systematisch kategorisiert.

Hamburg TruckPilot

Mit dem Praxistest „Hamburg TruckPilot“ führen MAN Truck & Bus und die HHLA ein hochinnovatives Forschungs- und Erprobungsprojekt zur Entwicklung von Automatisierungslösungen im Straßentransport durch. Ziel ist es, realitätsnah die Anforderungen für den kundenspezifischen Einsatz sowie die Integration autonom fahrender Lkws in den automatischen Containerumschlagprozess zu analysieren und auf Machbarkeit zu prüfen. Die mit den entsprechenden elektronischen Automatisierungssystemen ausgestatteten Prototypen-Trucks sollen innerhalb des CTA automatisch fahren können. Das Projekt gliedert 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 haben. Der geplante Erprobungsbetrieb zwischen Juli und Dezember 2020 konnte nur eingeschränkt durchgeführt werden. Aktuell prüfen alle beteiligten Parteien, ob 2021 eine Testphase im kundennahen Einsatz möglich ist.

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 50 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.

BiSchi

Hafenanläufe und -umfahrungen von Containern per Binnenschiff sind – vergleichbar mit denen der Feederschiffe – gekennzeichnet durch einen hohen Koordinationsaufwand, da mehrere Terminals je Hafenanlauf bedient werden. Das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) hat dazu eine Binnenschiffsplattform entwickelt, welche seit Mai 2020 im Live-Betrieb ist. Monatlich werden darüber bereits rund 400 Terminalanläufe für Binnenschiffe und Schubverbände koordiniert. Von der Disposition des Binnenschiffsunternehmens über die Schiffsführung bis zu den Terminals und HVCC: Die Plattform ermöglicht eine synchrone Planung aller Beteiligten in Echtzeit an einem Lagebild und Datensatz. Die intelligente Verknüpfung der Terminal-Liegeplätze mit Schiffspositions- und Umweltdaten zeigt insbesondere in dem dynamischen Planungsumfeld eines komplexen Hafens ihre positive Wirkung. Hierdurch wird sowohl die Kommunikation beschleunigt als auch der Abstimmungsaufwand reduziert. Die IT-Entwicklung der neuen Binnenschiffsplattform erfolgte durch die DAKOSY Datenkommunikationssystem AG. Das Projekt wurde von der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Innovation gefördert und wertet das Binnenschiff als leistungsstarkes und umweltfreundliches Verkehrsmittel auf, um weiter sein großes Potenzial als wesentliche Stütze im Hinterlandverkehr zu nutzen.

Hyperloop-Transportsystem

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

Gemeinsam mit HTT 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. Auf dem aktuellen Stand aufbauend soll bis Oktober 2021 zunächst ein virtuelles Modell des Hyperports mit Übergabestation und Transportkapsel entwickelt werden, bevor weitere Schritte in der Produktentwicklung umgesetzt werden.

ZETT

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

FRESH

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

HITS-Moni

In Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Informatik der Universität Hamburg und DAKOSY führt die HHLA das IHATEC-geförderte Projekt Harbour-IT-Security-Monitoring (HITS-Moni) durch. Die Ziele des Forschungsprojekts sind die Entwicklung von hafenunternehmensspezifischen Prozessen und Maßnahmen sowie Konzepten und Regeln zur Erkennung und Abwehr von Cyberangriffen auf IT-Systeme, die Verbesserung und Erhöhung der IT-Sicherheit der Unternehmen der Hafenwirtschaft durch die unternehmensübergreifende Verknüpfung von IT-Sicherheitstools sowie die Erweiterung und Umsetzung der Automatisierung zur Verminderung der Reizüberflutung bei Beschäftigten. Angriffe und Angriffsmuster sollen mit Hilfe neugestalteter Monitoringsysteme 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 IT-Cyberattacken verringert wird.

UniPort 4.0

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

Künstliche Intelligenz und Machine Learning

Mit der Initiative für Künstliche Intelligenz (KI) verfolgt die HHLA drei zentrale Geschäftsziele: Neue Umsatzquellen 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 wurde erfolgreich abgeschlossen: Durch eine KI-basierte Vorhersage zur Containerabholzeit und des ausgehenden Verkehrsträgers wird die Lagerproduktivität erhöht. Der Abholzeitpunkt des Containers ist, wie auch der ausgehende Verkehrsträger ein wesentlicher Parameter zur Lageroptimierung, obgleich die Verweildauer des Containers häufig bei der Einlagerung noch nicht bekannt ist. Dieser Umstand führt mitunter zu vermeidbaren Umstapelbewegungen im Lager. Zur Optimierung des Blocklagers wurde ein Algorithmus zur Vorhersage der Containerverweildauer und des ausgehenden Verkehrsträgers mit Methoden des maschinellen Lernens entwickelt. In Zukunft sollen weitere KI-basierte Projekte mit unterschiedlichem Fokus umgesetzt werden, um in verschiedenen Wertschöpfungsstufen weitere Optimierungspotenziale zu heben.

Zertifizierung der Leistungsfähigkeit

Zur Dokumentation seiner Leistungsfähigkeit führte der Containerterminal 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. Bisher 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 Bilderkennungssys-

tem zu entwickeln, wobei auf Grundlage eines selbstlernenden Bilderkennungssystems (KI) eine automatische Auswertung des Bildmaterials der neuralgischen Stellen von Containerbrücken ermöglicht werden.

SuStEnergyPort

In der Hafenvirtschaft rückt das Thema der Energienachhaltigkeit in den vergangenen Jahren immer stärker in den Fokus. Vor diesem Hintergrund haben HPC und die Universität Duisburg-Essen gemeinsam mit der HHLA und der Vattenfall Trading GmbH das IHATEC-Forschungsprojekt SuStEnergyPort initiiert. Im Rahmen des Projekts wurde ein innovatives, modellbasiertes Verfahren entwickelt und inhaltlich ausgestaltet, durch das Hafenerbetriebe geeignete Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Energieeffizienz und zur Nutzung erneuerbarer Energien identifizieren können. Das Verfahren umfasst verschiedene neu entwickelte Werkzeuge, wie einen Nachhaltigkeitsmaßnahmenkatalog, ein Energie-Simulations-Tool, Ökobilanzmodelle sowie Wirtschaftlichkeitsmodelle, mit denen Energienachhaltigkeitsmaßnahmen möglichst umfassend und aus vier wesentlichen Perspektiven – energetisch, ökologisch, wirtschaftlich und operativ – bewertet werden können. Insgesamt lässt sich mit Hilfe des strukturierten Verfahrens und der Tools für jeden Hafen eine maßgeschneiderte Roadmap zur effizienten Erreichung der individuellen Nachhaltigkeitsziele ermitteln.

Cookie

In den weltweiten Exportnationen übersteigt der Bedarf an Leercontainern deren Verfügbarkeit durch von Warenströmen verursachte Imbalances bei weitem. Immer wieder kommt es zu Engpässen bei der Bereitstellung von Leercontainern, da der notwendige und vorgelagerte Prozess zur Schadensidentifikation und -beseitigung bis dato vorwiegend manuell von hochqualifizierten Fachkräften durchgeführt wird. Dabei ist zum einen ein erhöhtes Fehlerpotenzial gegeben; zum anderen sind Verzögerungen durch bisher nur semi-digitale Prozessschritte die Folge. Hinzu kommt die häufig unzureichende Verfügbarkeit der notwendigen Fachkräfte, wodurch die Planbarkeit von Reparaturaufträgen sowie die Verfügbarkeit reparierter Container zusätzlich verringert wird und unnötig hohe Bestände und vermehrte Repositionierung entstehen.

Vor diesem Hintergrund hat sich das von dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderte IHATEC Projekts „Cookie“ zum Ziel gesetzt, diese Abläufe der Schadensidentifikation und -bewertung im Leercontainerdepot mit Hilfe von künstlicher Intelligenz zu optimieren. Der Projektname Cookie steht hierbei für „COntainerdienstleistungen Optimiert durch Künstliche IntelligENZ“ (KI). 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 syntaxunterworfe-

nen CEDEX Codes sollen die Inspektoren bei der Schadensidentifikation und -bewertung an Leercontainern unterstützt 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.

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 verfügbaren 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 wie 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 Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 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 2020 auf der Steuerung der Drohnen und einer Live-Streaming-Anwendung.

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. Modility soll als Buchungs- und Vermittlungsportal freie Transportkapazitäten der KV-Operateure mit dem Transportbedarf der Spediteure zusammenbringen und den Kombinierten Verkehr als leistungsstarkes und umweltfreundliches Verkehrssystem weiter stärken.

Einkauf und Materialwirtschaft

Der Einkauf des HHLA-Konzerns ist zentral in der Management-Holding in Hamburg organisiert. Der HHLA-Konzerneinkauf unterstützt die Konzernstrategie durch ein professionelles Management der Beschaffungsaktivitäten. Ziel ist eine konsolidierte Lieferantenbasis, die sich durch höchste Wertschöpfung, beste Qualität und optimale 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. 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 der Kriterien wird durch ein IT-basiertes Lieferantenmanagement nachgehalten. Jeder Lieferant durchläuft diesen Prozess, speziell potenzielle, neu aufzunehmende Lieferanten. In der Folge ermöglicht dies auch eine kontinuierliche interne Bewertung. Die strategischen Lieferanten werden von den Bedarfsträgern und Fachabteilungen jährlich bewertet. In diese Bewertungen fließen sowohl Erfahrungen bei Erstkontakten ein als auch Informationen über Projektbeschaffungen und -verlauf. Diese Informationen fließen in ein Kennzahlen-Cockpit, das wesentliche Daten und Fakten eines Lieferanten bereitstellt und als Bestandteil des Lieferantenmanagements zur Vorbereitung von Verhandlungen und Jahresgesprächen genutzt werden kann.

Das verantwortete Beschaffungsvolumen verteilte sich 2020 konzernweit zu 35,7 % auf die Warengruppe Anlagen und Energie, zu 14,3 % auf den Bereich Informationstechnologie (IT), zu 28,6 % auf Bau, zu 13,0 % auf Instandhaltung (Ersatzteile, Reparatur und Betrieb) und zu 8,4 % auf weitere indirekte Dienstleistungen. Das verantwortete Einkaufsvolumen beträgt in Summe rund 197 Mio. €.

Im Rahmen der 2018 gestarteten umfangreichen Neuausrichtung des Bereiches und der kontinuierlichen Fortsetzung des Prozesses, in das die Mitarbeiter des Bereiches eng eingebunden sind, ergaben sich im Bereich des Warengruppenportfolios notwendige Anpassungen. Zur Jahresmitte wurde ein umfang-

reiches Projekt zur Überarbeitung der bestehenden Warengruppen aufgesetzt. Ergebnis ist, dass künftig drei Hauptwarengruppen bestehen, für die die Verteilung der Beschaffungsvolumina ausgewiesen wird. 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. Für 2020 ergibt sich daher analog zu den bisherigen Hauptwarengruppen folgende Verteilung des verantworteten Einkaufsvolumens: 48,8 % auf die Warengruppe Technischer Einkauf, 28,7 % auf den Bereich Bau und 22,5 % auf den Bereich IT und indirekter Einkauf.

Für die Deckung des täglichen Bedarfes wird die Automatisierung der Einkaufsprozesse weiter vorangetrieben. So konnten im Berichtszeitraum 48,1 % (im Vorjahr: 32,9 %) aller Einkaufsprozesse vollautomatisiert über die Systeme abgewickelt werden. Dies dient der Straffung der Prozesse und sichert einen unbürokratischen Ablauf, sowie die Einhaltung der Prozessstandards. Durch die konsequente Fortführung der Optimierungsmaßnahmen und Automatisierungen besteht auch für das Jahr 2021 weiteres Automatisierungspotenzial, welches unter anderem dadurch erreicht werden soll, dass das aktuelle E-Procurement-System durch ein zeitgemäßes Tool abgelöst wird.

Im Bereich der Prozessautomatisierung konnte bei der Treibstoffversorgung ein 2019 begonnenes Projekt abgeschlossen werden. Gesellschaftsübergreifend wurden Prozesse, Bedarfsmengen und Lieferantenstrukturen detailliert analysiert und neu strukturiert. Der Prozess der Beschaffungen wurde auf ein VMI-Konzept (Vendor Managed Inventory) umgestellt, was bedeutet, dass der Lieferant die Verantwortung für die Bestände übernimmt und Lieferungen eigenständig koordiniert. Neben einer Senkung der Beschaffungskosten konnte durch die Überarbeitung der Abläufe eine Verschlanung und Automatisierung erreicht werden, was in der Folge eine Senkung der Prozesskosten bewirkt.

Nachdem sich der Einkauf in den Jahren 2019 und 2020 im Wesentlichen auf die Optimierung der wichtigsten Beschaffungsthemen konzentriert hat, wird der Fokus 2021 beschaffungsseitig weiter auf der Modellierung der gesamten Prozesskette und der strategischen Ausrichtung liegen. Im Zentrum stehen die Themen Warengruppen- und Lieferantenmanagement. Prozesstechnisch liegt das Hauptaugenmerk auf der Neustrukturierung der Investitionsgüterbeschaffung sowie der Beschaffung indirekter Güter und Dienstleistungen.

Nachhaltige Leistungsindikatoren

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

Energieverbrauch und -einspeisung

	2016	2017	2018	2019	2020
Diesel, Benzin und Heizöl in Mio. Liter	26,6	27,4	28,4	28,0	24,1
Erdgas in Mio. m ³	2,4	3,6	4,4	8,0	9,1
Strom ¹ in Mio. kWh	139,6	135,6	135,9	123,2	117,0
davon Strom aus erneuerbarer Energie	73,2	82,8	78,9	78,7	86,2
Fahrstrom in Mio. kWh	150,0	157,5	181,4	185,0	191,9
Fernwärme in Mio. kWh	3,6	3,6	3,7	3,6	3,1
Fernwärmeeinspeisung ² in kWh	-	-	10,9	33,3	32,8

Energieverbrauch 2020 für Heizöl, Erdgas und Fahrstrom geschätzt (vorläufig)

1 Strom ohne Fahrstrom

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

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

Nichtfinanzieller Bericht

Die HHLA berichtet über den Konzern sowie über die AG in Form eines zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts, dessen Inhalte in den Abschnitt **Nachhaltigkeit** eingebettet sind. Der nichtfinanzielle Bericht steht zudem als eigenständiges PDF im Download-Center des Online-Geschäftsberichts zur Verfügung: <http://bericht.hhla.de/geschaeftsbericht-2020/nichtfinanzieller-bericht> 

Personal

Entwicklung des Personalbestands

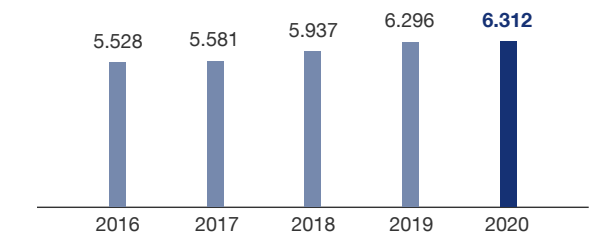
Im Berichtsjahr wurde die strategische Planung mit fünf identifizierten Handlungsfeldern im Bereich Personal erarbeitet und vom Vorstand verabschiedet. Die strategische Planung richtet sich an der zukünftigen Entwicklung der unterschiedlichen Unternehmensbereiche aus und soll zukünftig dazu beitragen, frühzeitig auf die qualitativen und quantitativen Personalbedarfe der HHLA reagieren zu können. Schwerpunkte im Rahmen des Handlungsfelds „Wunsch Arbeitgeber“ sind z. B. die Optimierung des Recruitings und die Weiterentwicklung der Arbeitgebermarke HHLA.

Ziel ist es, die Dienstleistungen überwiegend mit eigenem Personal zu erbringen. Zur Abdeckung operativer Personalbedarfspitzen 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 Wirtschaftsplannung, Betriebsnotwendigkeit und anderer innerbetrieblicher Besetzungs- und Handlungsmöglichkeiten überprüft. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass sich die Beschaffungsprozesse im Rahmen der durch den Vorstand genehmigten Personalplannungen der Einzelgesellschaften bewegen und mit den Personalbestandsentwicklungen der übrigen Gesellschaften synchronisiert und ggf. Synergien geschaffen werden können.

Beschäftigte im HHLA-Konzern

zum 31.12.



Zum Jahresende 2020 beschäftigte die HHLA insgesamt 6.312 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl um 16 Personen bzw. um 0,3 %. Darüber hinaus setzte die HHLA im Jahresmittel durchschnittlich 549 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft ein (im Vorjahr: 753).

Beschäftigte nach Segmenten

Im Segment Container ist die Anzahl der Beschäftigten zum 31. Dezember 2020 auf 3.132 gesunken. Insgesamt waren dort im Berichtszeitraum 54 Personen weniger beschäftigt als im Vorjahr (im Vorjahr: 3.186). Dies entspricht einem Rückgang von 1,7 %. Das Segment Intermodal verstärkte sich im Rahmen der weiteren Leistungsausweitung und Erhöhung der Wertschöpfungstiefe um insgesamt 36 Beschäftigte auf 2.279 (im Vorjahr: 2.243). Auch die Beschäftigtenzahl im Segment Logistik erhöhte sich im Berichtszeitraum auf 186 (im Vorjahr: 167). Dies entspricht einem Zuwachs von 11,4 % 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 2,6 % auf 628 Beschäftigte (im Vorjahr: 612). Die Anzahl der Beschäftigten im Segment Immobilien lag zum 31. Dezember 2020 bei 87 Beschäftigten (im Vorjahr: 88). Die Anzahl enthält die Beschäftigten der Management-Holding, die dem Bereich Immobilien zugeordnet sind.

Beschäftigte

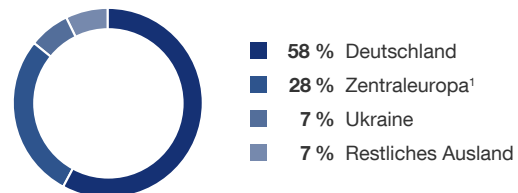
nach Segmenten	2020	2019	Veränd.
Container	3.132	3.186	- 1,7 %
Intermodal	2.279	2.243	1,6 %
Holding/Übrige	628	612	2,6 %
Logistik	186	167	11,4 %
Immobilien	87	88	- 1,1 %
HHLA-Konzern	6.312	6.296	0,3 %

Beschäftigte nach Regionen

Der geografische Schwerpunkt lag mit 3.632 Beschäftigten (im Vorjahr: 3.597) in Deutschland, von denen die überwiegende Zahl am Standort Hamburg tätig war. Dies entspricht einem Anteil von 57,5 % (im Vorjahr: 57,1 %) und ist – bei einem gleichzeitig leichten Rückgang der Anzahl der Arbeitsplätze im Ausland um 0,7 % auf 2.680 (im Vorjahr: 2.699) – auf den Aufbau neuer Geschäftsfelder in Deutschland zurückzuführen. In Zentraleuropa ist die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit 1.752 im Vergleich zum Vorjahr gleichgeblieben (im Vorjahr: 1.752), während sich in Estland die Belegschaft auf 224 verringert hat (im Vorjahr: 271). In der Ukraine erhöhte sich die Belegschaft um 2,0 % auf 469 Beschäftigte (im Vorjahr: 460).

Beschäftigte nach Regionen

zum 31.12.2020



1 Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien

Neueinstellungen

Von den 174 neu eingestellten Beschäftigten, die vorher nicht über die Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH Hamburg (GHB) o.Ä. bei der HHLA in Deutschland eingesetzt waren, waren 41 % unter 30 Jahre alt.

Neueinstellungen

	Gesamt	davon Frauen	Anteil Frauen
< 30 Jahre	71	16	22,5 %
30 – 50 Jahre	81	18	22,2 %
> 50 Jahre	22	10	45,5 %
HHLA Deutschland	174	44	25,3 %

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

In den ausländischen Gesellschaften der HHLA wurden im Berichtsjahr 267 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt. 92 % der Neueinstellungen entfallen auf das Segment Intermodal. Der Frauenanteil der 246 Neueinstellungen liegt bei knapp 32 %, der Anteil der unter 30-Jährigen bei knapp 30 %.

Die **Fluktuationsquote** (ohne konzerninterne Wechsel) in Deutschland ist mit 4,8 % im Vergleich zum Vorjahr leicht angestiegen (im Vorjahr: 4,7 %). 42,2 % der insgesamt 173 Austritte waren altersbedingt (im Vorjahr: 40,8 %).

Im Ausland lag die Fluktuationsquote im Berichtsjahr bei 11,1 %. Der Anteil der altersbedingten Austritte war mit 2,7 % vergleichsweise 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 15,2 % (im Vorjahr: 15,3 %). In den ausländischen Gesellschaften lag die Frauenquote im Berichtsjahr bei durchschnittlich 22,2 %, am Containerterminal in Estland bei 30,4 %.

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

Altersstruktur

Das Durchschnittsalter der Belegschaft in Deutschland lag im Berichtszeitraum bei 45,1 Jahren (im Vorjahr: 44,7). Das Durchschnittsalter der Männer betrug 45,6 Jahre, während die Frauen durchschnittlich 42,3 Jahre alt waren. Über die Hälfte aller Beschäftigten ist zwischen 30 und 50 Jahre alt.

Das Durchschnittsalter der Beschäftigten in den ausländischen Containergesellschaften lag bei 46,9 Jahren.

Altersstruktur der Beschäftigten

in %	31.12.2020	Anteil		
		Frauen 31.12.2019	Frauen	
< 30 Jahre	10,6	26,0	10,6	28,4
30 – 50 Jahre	51,6	15,0	52,3	15,4
> 50 Jahre	37,8	12,4	37,1	11,5
HHLA Deutschland	100,0	15,2	100,0	15,3

Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland liegt durchschnittlich bei 15,5 Jahren.

Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Beschäftigten

in Jahren	31.12.2020	31.12.2019
< 30 Jahre	4,8	4,9
30 – 50 Jahre	11,8	11,5
> 50 Jahre	23,4	23,5
HHLA Deutschland	15,5	15,3

Die Beschäftigungsquote von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Schwerbehinderung (inkl. Gleichgestellter) in Deutschland lag zum Ende des Berichtszeitraums bei 8,4 % (im Vorjahr: 8,5 %).

Personalentwicklung

Im Jahr 2020 investierte die HHLA am Standort Hamburg insgesamt 5,3 Mio. € (im Vorjahr: 4,6 Mio. €) in die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Zum 31. Dezember 2020 wurden in Deutschland 55 Auszubildende in sechs unterschiedlichen Berufen und 21 Studierende in sechs dualen Studiengängen ausgebildet. 25 % aller 76 Auszubildenden und Studierenden waren Frauen. Bei den Studierenden lag der Frauenanteil 2020 bei 33 % (im Vorjahr: 50 %).

Von den 26 Auszubildenden (davon fünf in einem dualen Studiengang), die im Jahresverlauf ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, wurden 25 in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Insgesamt wurden am Standort Hamburg 20 neue Ausbildungsverträge im Ausbildungsjahr 2020 geschlossen, der Frauenanteil lag bei 20 %. Im technischen Bereich lag die Quote der weiblichen Auszubildenden für den Ausbildungsbeginn 2020 bei 33 %, im gewerblichen Bereich bei 22 %.

Im Berichtszeitraum wurden insgesamt über 691 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 über 540 Qualifizierungen durch eigene Ausbilderinnen und Ausbilder als interne gewerbliche Weiterbildungen mit 2.613 Ausbildungstagen durchgeführt. Im Rahmen des inter-

nen segmentübergreifenden Seminarangebots wurden zusätzlich 151 ein- bis mehrtägige Veranstaltungen mit über 2.400 Teilnehmertagen organisiert. Der Frauenanteil lag wie im Vorjahr bei 38 %.

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

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die weltwirtschaftliche Entwicklung wurde 2020 von der Coronavirus-Pandemie hart getroffen. Die schnelle Ausbreitung des Virus und die daraufhin eingeführten tiefgreifenden Beschränkungen der sozialen und wirtschaftlichen Aktivitäten zur Eindämmung der Pandemie führten im Frühjahr als Folge der ersten Infektionswelle zu einem historischen Konjunkturreinbruch. Nach Schätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) wird sich der Rückgang des globalen Wachstums für das Gesamtjahr 2020 auf ein Minus von 3,5 % belaufen. Die Erwartungen liegen 0,9 Prozentpunkte über der vorherigen Prognose und spiegeln damit die konjunkturelle Dynamik in der zweiten Hälfte des Jahres 2020 wider. Nach dem Einbruch der Weltkonjunktur im ersten Halbjahr fiel die Erholung der Weltwirtschaft bis zum Herbst 2020 kräftiger und stärker als erwartet aus. Gleichwohl wurde die konjunkturelle Belebung zuletzt durch eine zweite Infektionswelle, neue Mutationen des Virus und die erneuten Maßnahmen zur Eindämmung gebremst. Anders als im Frühjahr waren bislang jedoch keine gravierenden negativen Auswirkungen auf die Produktion im verarbeitenden Gewerbe, den internationalen Warenhandel oder die Rohstoffpreise ersichtlich. Gleichwohl reflektiert das globale Handelsvolumen 2020 mit einem Minus von 9,6 % den pandemiebedingten konjunkturellen Rückgang.

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2020	2019
Welt	- 3,5	2,8
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	- 4,9	1,6
USA	- 3,4	2,2
Aufstrebende Volkswirtschaften	- 2,4	3,6
China	2,3	6,0
Russland	- 3,6	1,3
Euroraum	- 7,2	1,3
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	- 2,8	2,2
Deutschland	- 5,4	0,6
Welthandel	- 9,6	1,0

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF), Januar 2021

Das Ausmaß der Pandemie und der Erholung unterscheidet sich in regionaler Hinsicht erheblich. Die fortgeschrittenen Volkswirtschaften waren im Allgemeinen in der Lage, expansive fiskalische Maßnahmen für die Unterstützung der Haushalte und der Unternehmen zu ergreifen, um pandemiebedingte Einnahmeausfälle zu mildern. Die Zentralbanken haben dies durch erweiterte Programme zum Anleihekauf und in einigen Fällen durch Zinssenkungen gestützt. Die gesamtwirtschaftliche Leistung der Industrieländer sank 2020 um 4,9 %. Die US-amerikanische Wirtschaft erlebte den größten Einbruch seit dem Zweiten Weltkrieg, wenngleich der Rückgang des Bruttoinlandsprodukts (BIP) um 3,4 % im internationalen Vergleich glimpflich ausfiel. Erhebliche Auswirkungen der Pandemie und der damit verbundenen Lockdown-Maßnahmen sind vor allem in Europa sichtbar: Der IWF erwartet einen Rückgang der Wirtschaftskraft im Euroraum von 7,2 %.

Auch in den aufstrebenden Volkswirtschaften wurde die Wirtschaft durch die Pandemie belastet, der Wachstumsrückgang von 2,4 % fiel aber vergleichsweise gering aus. Dies liegt vor allem an der frühzeitigen und effektiven Bekämpfung der Pandemie in China, wo das Coronavirus seinen Ursprung hatten. In der zweitgrößten Volkswirtschaft der Welt normalisierten sich die Aktivitäten in weiten Teilen der Wirtschaft bereits wieder in der zweiten Jahreshälfte, so dass Rückgänge teilweise aufgeholt werden konnten. Die chinesische Wirtschaft meldete damit als einzige Volkswirtschaft für 2020 ein positives Wachstum von 2,3 %.

Die russische Wirtschaft schrumpfte 2020 dagegen um 3,6 %. In der Ukraine wird ein Konjunkturreinbruch von 7,2 % erwartet (IWF, Oktober 2020). Die estnische Wirtschaft wird voraussichtlich um 5,2 % schrumpfen (IWF, Oktober 2020). In den mittel- und osteuropäischen Mitgliedsländern der Europäischen Union, in denen die Infektionszahlen im Frühjahr relativ gering waren, wurde die zweite Pandemiewelle durch dynamisch steigende Fallzahlen zur Belastung. Die landesweiten Restriktionen zur Eindämmung dürften zu einem Abbruch des Aufwärtstrends im Sommer und zu einem Rückgang des BIP führen. Die deutsche Wirtschaft ist als Folge der Pandemie und der damit verbundenen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Beschränkungen tief in die Rezession gerutscht. Die Wirtschaftsleistung schrumpfte 2020 um 5,4 %.

Branchenumfeld

Der weltweite Containerumschlag ist im Berichtszeitraum infolge der Coronavirus-Pandemie spürbar zurückgegangen. Allerdings fiel der Rückgang nach jüngsten Schätzungen von Drewry im Gesamtjahr mit einem Minus von 2,1 % nicht so stark aus wie noch zur Jahresmitte befürchtet. Damals war ein deutlicher Einbruch des weltweiten Umschlages von 7,3 % für das Jahr 2020 erwartet worden.

Entwicklung des Containerumschlags nach Fahrtgebieten

in %	2020	2019
Welt	- 2,1	2,1
Europa insgesamt	- 4,6	3,0
Nordwesteuropa	- 3,9	2,0
Skandinavien und baltischer Raum	- 5,5	3,0
Westliches Mittelmeer	- 6,4	0,8
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	- 3,9	6,7

Quelle: Drewry Maritime Research, Dezember 2020

Die nachlassende Umschlagaktivität schlug sich in fast allen Fahrtgebieten nieder, wenngleich in unterschiedlicher Ausprägung. Europa war im globalen Vergleich am stärksten vom Umschlagrückgang betroffen. Besonders deutlich war der Rückgang im Containeraufkommen in den Häfen im Fahrtgebiet westliches Mittelmeer sowie in den Häfen in Skandinavien und dem baltischen Raum.

Containerumschlag in den Häfen Nordeuropas

in Mio. TEU	2020	2019	Veränd.
Rotterdam	14,3	14,8	- 3,2 %
Antwerpen	12,0	11,9	1,4 %
Hamburg	8,5	9,3	- 7,9 %
Bremische Häfen	4,8	4,9	- 1,8 %
Gdansk	n/a	2,1	n/a
Zeebrugge	1,8	1,7	10,3 %
Wilhelmshaven	0,4	0,6	- 33,8 %

Quelle: Port Authorities

Die Entwicklung in den großen Containerhäfen der Nordrange sowie den größten Häfen der Ostsee verlief uneinheitlich. Im Hamburger Hafen ging das Umschlagaufkommen im Berichtszeitraum mit 8,5 Mio. TEU um 7,9 % zurück (im Vorjahr: 9,3 Mio. TEU). Im größten Containerhafen Europas, in Rotterdam, sank im Berichtszeitraum die Zahl der umgeschlagenen Container um 3,2 % auf 14,3 Mio. TEU. In Antwerpen stieg dagegen der Containerumschlag 2020 trotz Pandemie um 1,4 % gegenüber dem Vorjahr und überschritt erstmals die Rekordmarke von 12 Mio. TEU. Auch Zeebrugge konnte das Geschäftsjahr positiv abschließen und meldete ein Plus im Containerumschlag von über 10 %. Dagegen war der JadeWeserPort in Wilhelmshaven stark von den Auswirkungen der Pandemie betroffen. Dort ging das Umschlagvolumen um rund ein Drittel zurück. Für das Jahr 2020 meldeten die Bremischen Häfen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einen Rückgang um 1,8 % auf 4,8 Mio. TEU (im Vorjahr: 4,9 Mio. TEU). Der Hafen von Gdansk meldete bis zum Redaktionsschluss nur den Containerumschlag für die ersten zehn Monate 2020 in Höhe von 1,6 Mio. TEU.

Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

in %	2020	2019
Transportaufkommen	- 3,5	0,2
Straßenverkehr	- 2,5	0,4
Eisenbahnverkehr	- 10,6	- 3,9
Kombinierter Verkehr	- 3,8	- 3,4
Transportleistung	- 5,2	0,0
Straßenverkehr	- 4,0	- 0,1
Eisenbahnverkehr	- 8,8	- 2,8
Kombinierter Verkehr	- 3,2	- 0,2

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur; Oktober 2020

Nach jüngsten Schätzungen aus Oktober 2020 – zu diesem Zeitpunkt waren weder das jüngste Ausmaß noch die Auswirkungen der mit der Ausbreitung des Coronavirus verbundenen Einschränkungen vollumfänglich absehbar – wird der gesamtmodale Güterverkehr in Deutschland 2020 voraussichtlich einen spürbaren Rückgang verzeichnen. Das Transportaufkommen soll gegenüber dem Vorjahresniveau um 3,5 % sinken, die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – sogar um 5,2 % zurückgehen. Im Straßenverkehr werden 2,5 % weniger Güter als im Vorjahr transportiert. Die Transportleistung soll mit einem Minus von 4,0 % im Jahresvergleich noch deutlicher fallen. Das Transportaufkommen im Eisenbahnverkehr wird kräftig um 10,6 % sinken. Die Transportleistung wird ebenfalls um 8,8 % zurückgehen. Hingegen ist der Kombinierte Verkehr weniger von der Pandemie betroffen als die anderen Güterverkehrsbereiche. Das Aufkommen wird um 3,8 % und die Leistung um 3,2 % niedriger als im Vorjahr ausfallen.

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2020	2019	Veränd.
Umsatzerlöse	1.299,8	1.382,6	- 6,0 %
EBITDA	289,4	382,6	- 24,4 %
EBITDA-Marge in %	22,3	27,7	- 5,4 PP
EBIT	123,6	221,2	- 44,1 %
EBIT-Marge in %	9,5	16,0	- 6,5 PP
Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	42,6	103,3	- 58,8 %
Equity-Beteiligungsergebnis	3,6	4,5	- 19,2 %
ROCE in %	5,9	10,8	- 4,9 PP

Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf

Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Ertragslage der HHLA im Geschäftsjahr 2020 sind wesentlich. Dennoch ergeben sich hieraus für den Ansatz und die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden des Konzerns zum 31. Dezember 2020 bislang keine wesentlichen Auswirkungen. Für die Durchführung von Restrukturierungsmaßnahmen im Zuge eines Effizienzprogramms im Segment Container wurde im vierten Quartal saldiert betrachtet eine Rückstellung in Höhe von 43 Mio. € gebildet. 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 aufgrund der Geschäftsentwicklung der ersten neun Monate in der Quartalsmitteilung vom HHLA-Vorstand für das Geschäftsjahr 2020 konkretisierte Prognose wurde durch die Ist-Entwicklung hinsichtlich der Containerumschlagmengen und des Betriebsergebnisses auf Konzernebene und auf Ebene Teilkonzern Hafenlogistik bestätigt. Auch das Betriebsergebnis auf Ebene Teilkonzern Immobilien zeigt einen starken Rückgang gegenüber dem Vorjahr. Der Rückgang hinsichtlich der Containertransportmengen und des Umsatzes auf Ebene Teilkonzern Hafenlogistik fiel geringer aus als prognostiziert.

Soll-Ist-Vergleich

in Mio. €	Ist 31.12.2019	Prognose ¹ 25.03.2020	Prognose ¹ 12.11.2020	Ist 31.12.2020
Containerumschlag	7.577 Tsd. TEU	stark	stark	6.776 Tsd. TEU
Containertransport	1.565 Tsd. TEU	stark	deutlich	1.536 Tsd. TEU
Umsatz Teilkonzern Hafenlogistik	1.350,0	stark	stark	1.269,3
EBIT Teilkonzern Hafenlogistik	204,4	stark	stark	110,3
EBIT Teilkonzern Immobilien	16,5	deutlich	deutlich	12,9
EBIT Konzern	221,2	stark	stark	123,6

¹ Erwarteter Rückgang gegenüber dem Vorjahr

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 stellte sich die wirtschaftliche Lage der HHLA ungeachtet der insgesamt rückläufigen Geschäftsentwicklung im Jahr 2020 stabil dar. Die Eigenkapitalquote sank um 0,3 Prozentpunkte auf 21,9 % (im Vorjahr: 22,2 %). Der dynamische Verschuldungsgrad veränderte sich deutlich von 4,0 auf 5,1. Zum Bilanzstichtag bestand kein weiterer Refinanzierungsbedarf.

Hinweise zur Berichterstattung

Die Fortsetzung der expansiven Geldpolitik führte zu einer weiteren Reduzierung des für die Ermittlung der Pensionsverpflichtungen relevanten Zinssatzes. Die Pensionsrückstellungen erhöhten sich entsprechend, das Eigenkapital reduzierte sich durch die zinssatzinduzierte Erhöhung der versicherungsmathematischen Effekte.

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 2020 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

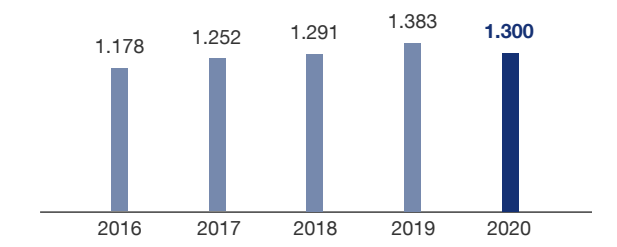
Im Jahr 2020 war die Entwicklung der **Leistungsdaten** der HHLA stark von der weltweiten Coronavirus-Pandemie beeinflusst. Beim Containerumschlag war mit 6.776 Tsd. TEU ein starker Rückgang um 10,6 % gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 7.577 Tsd. TEU) zu verzeichnen. Dieser Mitte des ersten Quartals begonnene Rückgang verstärkte sich bis zum Ende des zweiten Quartals deutlich, schwächte sich allerdings im zweiten Halbjahr etwas ab. Der rückläufige Trend wurde ab Mai durch den Verlust eines Asiidienstes verstärkt. Bei den drei Hamburger Terminals betrug der Rückgang 11,1 %. Bei den internationalen Terminals war hingegen nur ein moderater Rückgang zu verzeichnen. Beim Transportvolumen gab es einen leichten Rückgang um 1,9 % auf 1.536 Tsd. TEU gegenüber dem hohen Niveau des Vorjahrs (im Vorjahr: 1.565 Tsd. TEU). Der Rückgang war vor allem in den Straßentransporten festzustellen. Relativ zum relevanten Gesamtmarkt konnten im Schienentransport Marktanteile gewonnen werden.

Vor diesem Hintergrund sind die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns im Berichtszeitraum um 6,0 % auf 1.299,8 Mio. € (im Vorjahr: 1.382,6 Mio. €) zurückgegangen. Dieser Rückgang wurde im Wesentlichen durch die Entwicklung der Leistungsdaten verursacht. Im Segment Container wurde der umschlagbedingte Rückgang durch einen Anstieg der Lagergelderlöse abgemildert. Eine mit dem HHLA-Konzern nahezu übereinstimmende Entwicklung zeigte sich im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik, der mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik einen Umsatzrückgang um 6,0 % auf 1.269,3 Mio. € (im Vorjahr: 1.350,0 Mio. €) verzeichnete. Auch im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien gingen die

Umsatzerlöse deutlich um 5,3 % auf 38,1 Mio. € (im Vorjahr: 40,2 Mio. €) zurück. Der Teilkonzern Immobilien trug damit 2,3 % zum Konzernumsatz bei.

Umsatzerlöse

in Mio. €



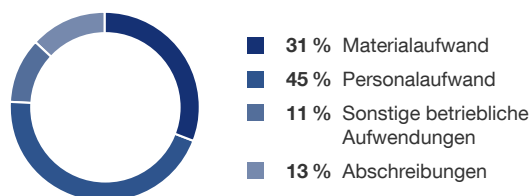
Bei den **Bestandsveränderungen** gab es im aktuellen Jahr weiterhin keinen wesentlichen Effekt. Die **aktivierten Eigenleistungen** verringerten sich auf 4,6 Mio. € (im Vorjahr: 6,2 Mio. €).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** erhöhten sich stark um 11,5 % auf 50,8 Mio. € (im Vorjahr: 45,6 Mio. €). Dies hängt vor allem mit erhaltenen Fördermitteln von der öffentlichen Hand und einer Verbindlichkeit aus einer bedingten Gegenleistung, die im Rahmen des Erwerbs der Bionic Production GmbH vereinbart wurde und die aufgrund einer neuen Vereinbarung mit dem Verkäufer ertragswirksam ausgebucht wurde, zusammen.

In den **operativen Aufwendungen** war eine leichte Erhöhung um 1,5 % auf 1.231,7 Mio. € (im Vorjahr: 1.213,3 Mio. €) zu verzeichnen. Ausschließlich der Materialaufwand wurde weitgehend proportional zur Mengen- und Umsatzentwicklung reduziert.

Aufwandsstruktur

Operative Aufwendungen 2020: 1.232 Mio. €



Der **Materialaufwand** ging gegenüber dem Vorjahr deutlich um 5,5 % auf 379,1 Mio. € (im Vorjahr: 401,2 Mio. €) zurück. Der Anstieg der Materialaufwandsquote auf 29,2 % (im Vorjahr: 29,0 %) hing mit dem nur leichten und damit unterproportionalen Mengenrückgang im materialintensiven Intermodalsegment zusammen.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich um 6,2 % auf 548,1 Mio. € (im Vorjahr: 516,1 Mio. €). Neben den Tarifsteigerungen wirkte sich die Zuführung zur Restrukturierungsrückstellung aus. Die Personalaufwandsquote erhöhte sich daher stark auf 42,2 % (im Vorjahr: 37,3 %).

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** sind im Berichtsjahr moderat um 3,1 % auf 138,7 Mio. € (im Vorjahr: 134,6 Mio. €) angestiegen. Ursächlich waren unter anderem erhöhte Fremdinstandhaltungen sowie notwendige Wertberichtigungen auf Forderungen für Lieferungen und Leistungen, insbesondere im Teilkonzern Immobilien. Das Verhältnis zum erwirtschafteten Umsatz stieg auf 10,7 % an (im Vorjahr: 9,7 %).

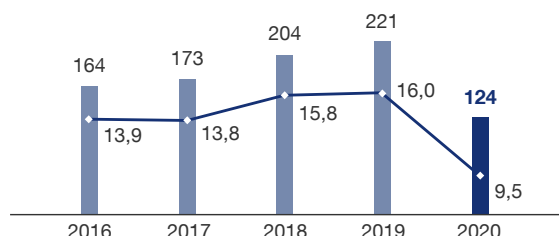
Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen reduzierte sich das **Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** deutlich überproportional zum Umsatz um 24,4 % auf 289,4 Mio. € (im Vorjahr: 382,6 Mio. €). Entsprechend war ein starker Rückgang der EBITDA-Marge auf 22,3 % (im Vorjahr: 27,7 %) zu verzeichnen.

Beim **Abschreibungsaufwand** gab es mit 165,8 Mio. € eine leichte Erhöhung um 2,8 % gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 161,4 Mio. €). Hier wirkte sich eine Wertberichtigung des Geschäfts- oder Firmenwerts der Bionic Production GmbH und die Geschäftsausweitung in den Bahnverkehren aus.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** ging im laufenden Jahr stark um 44,1 % auf 123,6 Mio. € (im Vorjahr: 221,2 Mio. €) zurück. Die beiden wesentlichen Einflussfaktoren dafür sind die Einschränkungen der wirtschaftlichen Tätigkeit zur Bekämpfung der Coronavirus-Pandemie und der zuvor erwähnten Zuführung zur Restrukturierungsrückstellung der bereits kommunizierten Durchführung eines Zukunftsprogramms zur Steigerung der Effizienz im Segment Container. Die EBIT-Marge lag bei 9,5 % (im Vorjahr: 16,0 %). Im Teilkonzern Hafenlogistik gab es einen EBIT-Rückgang um 46,0 % auf 110,3 Mio. € (im Vorjahr: 204,4 Mio. €). Der Teilkonzern erwirtschaftete damit im Berichtsjahr 89,3 % (im Vorjahr: 92,4 %) des operativen Konzernergebnisses. Im Teilkonzern Immobilien war ein EBIT-Rückgang um 21,5 % auf 12,9 Mio. € (im Vorjahr: 16,5 Mio. €) zu verzeichnen. Hier wurden 10,7 % (im Vorjahr: 7,6 %) des operativen Konzernergebnisses erzielt.

Betriebsergebnis (EBIT)

in Mio. € / EBIT-Marge in %



Der Nettoaufwand aus dem Finanzergebnis verringerte sich um 10,7 Mio. € bzw. 30,3 % auf 24,5 Mio. € (im Vorjahr: 35,1 Mio. €). Hierzu trug im Wesentlichen ein Ertrag aus der Neubewertung einer Ausgleichsverbindlichkeit für die Ergebnisabführung eines Tochterunternehmens mit Minderheitsgesellschafter in Höhe von 5,9 Mio. € bei (Im Vorjahr: Aufwand in Höhe von 2,5 Mio. €).

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns lag mit 25,2 % unterhalb des Vorjahres (im Vorjahr: 26,4 %).

Der **Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter** verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 58,8 % auf 42,6 Mio. € (im Vorjahr: 103,3 Mio. €). Der nicht beherrschende Anteil betrug im Geschäftsjahr 2020 31,6 Mio. € (im Vorjahr: 33,8 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 verringerte sich um 58,8 % auf 0,58 € (im Vorjahr: 1,42 €). Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erzielte hierbei ein um 62,3 % geringeres Ergebnis je Aktie von 0,50 € (im Vorjahr: 1,34 €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien lag mit einem Ergebnis je Aktie von 2,70 € ebenfalls unter dem Vorjahr (im Vorjahr: 3,57 €). Wie im Vorjahr gab es auch 2020 keinen Unterschied zwischen unverwässertem und verwässertem Ergebnis je Aktie. Die Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 4,9 Prozentpunkte auf 5,9 % (im Vorjahr: 10,8 %). **Unternehmenssteuerung und Wertmanagement**

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

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 10. Juni 2021 auf dieser Basis vorschlagen, je dividendenberechtigter **börsennotierter A-Aktie** eine Wahldividende in Höhe von 0,45 € auszuschütten (im Vorjahr: 0,70 €). Bei der Ermittlung wurde das Ergebnis um die ergebniswirksame Veränderung der Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von

43 Mio. € bereinigt. 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

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns hat sich zum 31. Dezember 2020 gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 18,9 Mio. € auf 2.591,1 Mio. € verringert.

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	2.150,9	2.124,3
Kurzfristiges Vermögen	440,2	485,7
	2.591,1	2.610,0
Passiva		
Eigenkapital	567,0	578,9
Langfristige Schulden	1.724,7	1.749,8
Kurzfristige Schulden	299,4	281,3
	2.591,1	2.610,0

Auf der Aktivseite der Bilanz erhöhten sich die **langfristigen Vermögenswerte** um 26,5 Mio. €. Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien erhöhten sich investitionsbedingt um 12,0 Mio. € auf 197,1 Mio. € (im Vorjahr: 185,1 Mio. €). Die latenten Steuern nahmen im Vergleich zum Vorjahr um 17,3 Mio. € auf 141,4 Mio. € zu (im Vorjahr: 124,1 Mio. €).

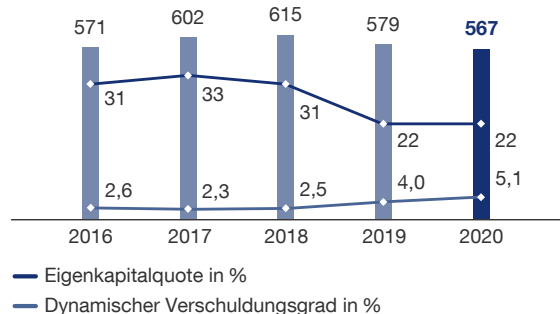
Das **kurzfristige Vermögen** verringerte sich um 45,4 Mio. € auf 440,2 Mio. € (im Vorjahr: 485,7 Mio. €). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus einer Reduzierung der Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen um 31,2 Mio. € auf 126,9 Mio. € (im Vorjahr: 158,0 Mio. €) sowie einer Abnahme der Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen um 13,5 Mio. € auf 85,3 Mio. € (im Vorjahr: 98,8 Mio. €).

Auf der Passivseite hat sich das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2019 um 11,9 Mio. € auf 567,0 Mio. € verringert (im Vorjahr: 578,9 Mio. €). Der Rückgang begründet sich im Wesentlichen aus der Ausschüttung von Dividenden in Höhe von 55,7 Mio. €, aus der Umgliederung einer künftigen Ausgleichszahlung in die langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 23,3 Mio. €, der zinsinduzierten Veränderung der versicherungsmathematischen Verluste inklusive erfolgsneutralem Steuereffekt in Höhe von 15,2 Mio. € sowie der Veränderung des Ausgleichspostens aus der Fremdwährungsumrechnung in Höhe von 16,2 Mio. €. Gegenläufig wirkte die Kapitalerhöhung aus der Dividendenausschüttung gegen

Sacheinlage in Höhe von 24,7 Mio. € sowie der Jahresüberschuss der Berichtsperiode in Höhe von 74,1 Mio. €. Die Eigenkapitalquote reduzierte sich auf 21,9 % (im Vorjahr: 22,2 %).

Eigenkapital

in Mio. €



Die **langfristigen Schulden** verringerten sich um 25,1 Mio. € auf 1.724,7 Mio. € (im Vorjahr: 1.749,8 Mio. €). Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus der Verringerung der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten sowie der langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen in Höhe von insgesamt 95,9 Mio. €. Gegenläufig dazu wirkte der Anstieg der Pensionsrückstellungen und der sonstigen langfristigen Rückstellungen in Höhe von insgesamt 69,5 Mio. €.

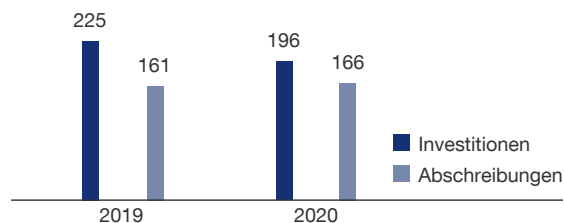
Die Zunahme der **kurzfristigen Schulden** um 18,1 Mio. € auf 299,4 Mio. € (im Vorjahr: 281,3 Mio. €) resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie der Zahlungsverpflichtungen aus Ertragsteuern. Gegenläufig wirkte unter anderem der Rückgang der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten.

Investitionsanalyse

Das **Investitionsvolumen** lag im Geschäftsjahr 2020 bei 196,3 Mio. € (im Vorjahr: 224,9 Mio. €). Hierin sind nicht unmittelbar zahlungswirksame Zugänge aus Nutzungsrechten (Miete und Leasing) in Höhe von 7,7 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 55,3 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 Geschäftsjahrs abgedeckt.

Investitionen und Abschreibungen

in Mio. €

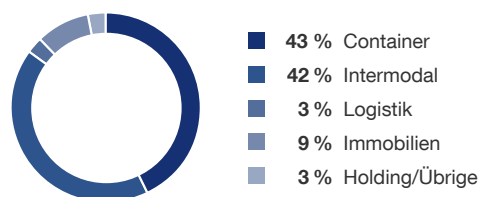


Von den getätigten Investitionen entfielen 167,6 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 207,0 Mio. €), 7,9 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 10,0 Mio. €) und 20,8 Mio. € auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (im Vorjahr: 8,0 Mio. €).

Im **Segment Container** wurden Investitionen im Gesamtwert von 85,9 Mio. € getätigt (im Vorjahr: 72,8 Mio. €). Investiert wurde vor allem in die Beschaffung von Umschlaggeräten und in Lagerkapazitäten auf den Hamburger Containerterminals. Das Investitionsvolumen im **Segment Intermodal** betrug 82,7 Mio. € (im Vorjahr: 130,9 Mio. €). Dabei investierte hauptsächlich die METRANS-Gruppe, insbesondere in Wagen und Lokomotiven. Die Investitionssumme im **Segment Logistik** belief sich auf 7,0 Mio. € (im Vorjahr: 4,3 Mio. €). Im **Proforma-Segment Holding/Übrige** wurden insgesamt 5,2 Mio. € für Investitionen aufgewendet (im Vorjahr: 7,5 Mio. €). Im **Segment Immobilien** betrugen die Investitionen insgesamt 17,7 Mio. € (im Vorjahr: 10,0 Mio. €). Investiert wurde überwiegend in die Entwicklung der Speicherstadt.

Investitionen nach Segmenten

Investitionsvolumen 2020: 196 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, die Leistungsfähigkeit und Reichweite der Hinterlandverbindungen weiter zu steigern.

Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten bestehen zum Geschäftsjahresende für offene Bestellungen in Höhe von 125,0 Mio. € (im Vorjahr: 119,2 Mio. €). Darin enthalten sind 85,0 Mio. € (im Vorjahr: 87,5 Mio. €) für Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

Liquiditätsanalyse

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** verminderte sich gegenüber dem Vorjahr von 322,7 Mio. € auf 291,2 Mio. €. Dieser Rückgang um 31,5 Mio. € ist im Wesentlichen auf ein um 97,7 Mio. € niedrigeres EBIT im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen. Gegenläufig wirkte die Veränderung der Rückstellungen im Vergleich zum Vorjahr um 46,9 Mio. € sowie die im Vergleich zum Vorjahr um 22,2 Mio. € verminderten Ertragsteuerzahlungen.

Der **Cashflow aus Investitionstätigkeit** (Mittelabfluss) lag mit 177,3 Mio. € unter dem Vorjahreswert von 193,8 Mio. €. Zu dieser Verminderung des Zahlungsmittelabflusses um 16,5 Mio. € trug im Wesentlichen die Einzahlung für kurzfristige Einlagen (im Vorjahr: Auszahlung) bei. Gegenläufig wirkten die verminderten Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien.

Der **Free Cashflow** als Summe der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit reduzierte sich auf 113,9 Mio. € (im Vorjahr: 128,9 Mio. €).

Der **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** (Mittelabfluss) betrug im Berichtszeitraum 150,9 Mio. € (im Vorjahr: 176,9 Mio. €) und lag damit um 26,0 Mio. € unter dem Vorjahreswert, im Wesentlichen bedingt durch eine im Vergleich zum Vorjahr niedrigere Ausschüttung der Bardividende. Gegenläufig wirkte eine höhere Auszahlung von Ergebnisanteilen an nicht beherrschende Anteilseigner.

Der HHLA-Konzern verfügte zum Jahresende 2020 über ausreichend Liquidität. Im Verlauf des Geschäftsjahres traten keine Liquiditätsengpässe auf. Der **Finanzmittelfonds** betrug per 31. Dezember 2020 insgesamt 168,8 Mio. € (zum 31. Dezember 2019: 208,0 Mio. €). Einschließlich aller kurzfristigen Einlagen erreichte die **verfügbare Liquidität** des Konzerns zum Jahresende 2020 einen Bestand von insgesamt 208,8 Mio. € (im Vorjahr: 253,0 Mio. €).

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2020	2019
Finanzmittelfonds am 01.01.	208,0	254,0
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	291,2	322,7
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 177,3	- 193,8
Free Cashflow	113,9	128,9
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 150,9	- 176,9
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	- 37,0	- 48,1
Währungskursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	- 2,2	2,1
Finanzmittelfonds am 31.12.	168,8	208,0
Kurzfristige Einlagen	40,0	45,0
Verfügbare Liquidität	208,8	253,0

Finanzierungsanalyse

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

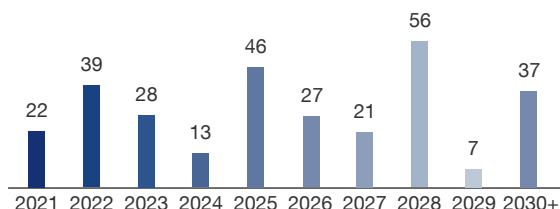
Das Geschäftsmodell der HHLA ist von einem großen Anteil an Sachanlagevermögen mit langjährigen Nutzungsdauern geprägt. Daher setzt die HHLA zur fristenkongruenten Finanzierung insbesondere mittel- und langfristige Darlehen sowie Leasingverhältnisse ein. Darüber hinaus stehen Pensionsrückstellungen für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

Zum Berichtsstichtag lagen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit 295,1 Mio. € unterhalb des Werts des Vorjahres von 331,8 Mio. €. Der Konzern nahm im Geschäftsjahr 2020 wie im Vorjahr keine Finanzierungen in Anspruch. Im Berichtsjahr erfolgten Tilgungen in Höhe von 37,2 Mio. € (im Vorjahr: 39,7 Mio. €). Aufgrund der vereinbarten Laufzeiten der Darlehen und einer stabilen Liquiditätsbasis bestand kein wesentlicher Refinanzierungsbedarf.

Die Darlehensverbindlichkeiten sind zum Bilanzstichtag ausschließlich in Euro abgeschlossen. Konditioniert sind diese zu ca. 82 % mit fixen und zu ca. 18 % mit variablen Zinssätzen. Im Rahmen der Fremdfinanzierung bestanden für einzelne Konzerngesellschaften Kreditauflagen (Covenants), die an bilanzielle Kennzahlen gebunden sind, im Wesentlichen die Erfüllung einer Mindesteigenkapitalquote. Covenants bestanden bei ca. 16 % 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 457,1 Mio. € aus (im Vorjahr: 485,4 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 126,9 Mio. € (im Vorjahr: 158,0 Mio. €). Sie sind in Sichteinlagen und Tages- sowie kurzfristigen Termingeldern hauptsächlich bei inländischen Kreditinstituten mit ausgewiesener hoher Bonitätseinstufung angelegt. Vorsorglich wurden Kreditlinien im Berichtsjahr erhöht. Der Konzern verfügte zum Bilanzstichtag über nicht genutzte Kreditlinien in Höhe von 54,3 Mio. € (im Vorjahr: 3,1 Mio. €). Dem Konzern sichert eine im Berichtsjahr abgeschlossene Kreditlinie in Höhe von 50,0 Mio. € günstige Marktkonditionen und bildet eine mittelfristige sichere Liquiditätsreserve. Diese Kreditlinie wurde aufgrund der ausreichenden Liquidität im Konzern im Berichtsjahr nicht beansprucht. Für eine weitere eingeräumte Kreditlinie in Höhe von 11,8 Mio. € beträgt der Ausnutzungsgrad 63,5 % (im Vorjahr: 69,4 %). Vom gesamten Zahlungsmittelbestand unterlagen zum Berichtsstichtag 3,7 Mio. € (im Vorjahr: 9,1 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

Im Geschäftsjahr 2020 gründete die HHLA zwei Gesellschaften zum Ausbau ihrer intermodalen Aktivitäten in der Ukraine. Diese Aktivitäten umfassen u. a. den Schienengüterverkehr, Güterverkehrsdienste sowie Lagerdienstleistungen. Darüber hinaus errichtete die HHLA die Gesellschaft modility GmbH mit Sitz in Hamburg und übernahm sämtliche Anteile an diesem Unternehmen. Der Gegenstand des Unternehmens ist die Entwicklung und Erbringung IT-gestützter Dienstleistungen im Bereich Transport und Logistik. Im Vordergrund stehen insbesondere die Entwicklung und der Betrieb eines digitalen Portals zur Information, Vermittlung und Buchung intermodaler Transportketten. Zudem gründete die METRANS eine Zweckgesellschaft in Hamburg, deren Unternehmensgegenstand die Errichtung und der Betrieb von Containerterminals des Kombinierten Verkehrs ist. Diese Unternehmen werden als vollkonsolidierte Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis der HHLA aufgenommen. HHLA Sky GmbH erwarb Unternehmensanteile der Firma Third Element Aviation für die Entwicklung, Herstellung und den Vertrieb von unbemannten Flugsystemen und zugehörigen Komponenten. Das Unternehmen wird mittels der Equity-Methode im Segment Logistik konsolidiert. **Konzernanhang, Tz. 3 Zusammensetzung des Konzerns**

Darüber hinaus gab es im Geschäftsjahr 2020 keine 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. €	2020	2019	Veränd.
Umsatzerlöse	737,5	799,7	- 7,8 %
EBITDA	160,4	240,2	- 33,2 %
EBITDA-Marge in %	21,7	30,0	- 8,3 PP
EBIT	65,4	141,3	- 53,7 %
EBIT-Marge in %	8,9	17,7	- 8,8 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	6.776	7.577	- 10,6 %

Im Berichtsjahr 2020 ging die **Umschlagmenge** an den HHLA-Containerterminals insgesamt stark um 10,6 % auf 6.776 Tsd. Standardcontainer (TEU) zurück (im Vorjahr: 7.577 Tsd. TEU).

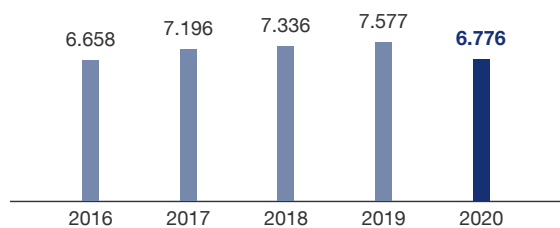
Die drei **Hamburger Containerterminals** verzeichneten einen starken Rückgang im Umschlagvolumen von 11,1 % auf 6.193 Tsd. TEU (im Vorjahr: 6.964 Tsd. TEU). Von den pandemiebedingten Mengeneinbußen waren nahezu alle Fahrtgebiete betroffen, insbesondere das für die HHLA wichtige Fahrtgebiet

Fernost. Der Verlust eines Fernostdienstes ab Mitte Mai 2020 belastete die Volumenentwicklung des Fahrtgebietes zusätzlich. Insgesamt sanken die Mengen im Überseeverkehr um 8,4 %. Zudem verminderten sich die Zubringerverkehre (Feeder) in den Ostseeraum und konnten durch Zuwächse im deutschen und britischen Fahrtgebiet nicht kompensiert werden. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag reduzierte sich entsprechend um 2,3 Prozentpunkte auf 20,2 % (im Vorjahr: 22,5 %).

An den **internationalen Containerterminals** in Tallinn/Estland und Odessa/Ukraine wurden im Berichtszeitraum 584 Tsd. TEU umgeschlagen (im Vorjahr: 613 Tsd. TEU). Dies entspricht einem Rückgang um 4,7 %.

Containerumschlag

in Tsd. TEU



Die **Umsatzerlöse** gingen im Vergleich zum Vorjahr um 7,8 % auf 737,5 Mio. € (im Vorjahr: 799,7 Mio. €) zurück. Dies lag im Wesentlichen am pandemiebedingten Mengenrückgang. Die Durchschnittserlöse je wasserseitig umgeschlagenen Container erhöhten sich im Geschäftsjahr moderat um 4,3 % gegenüber dem Vorjahr. Ausschlaggebend hierfür waren ein vorteilhafter Modalsplit insbesondere zum Jahresende sowie ein temporärer Anstieg der Lagergelder durch eine längere Verweildauer als Folge pandemiebedingter Verspätungen und Ausfälle von Schiffsabfahrten.

Die EBIT-Kosten des Segments stiegen im Geschäftsjahr leicht um 2,1 %. Der Anstieg hing wesentlich mit der Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Restrukturierungsmaßnahmen im Zuge eines Effizienzprogramms zusammen. Bereinigt um diese Rückstellungen sowie Fördermittel aus der öffentlichen Hand wären die EBIT-Kosten um 3,3 % gesunken.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** ging stark um 53,7 % bzw. um 75,9 Mio. € auf 65,4 Mio. € (im Vorjahr: 141,3 Mio. €) zurück. Wesentlich sind dabei die bereits genannten, für die Durchführung von Restrukturierungsmaßnahmen im Zuge eines Effizienzprogramms im vierten Quartal gebildeten Rückstellungen, die sich saldiert betrachtet auf 43 Mio. € belaufen. Die EBIT-Marge reduzierte sich um 8,8 Prozentpunkte auf 8,9 % (im Vorjahr: 17,7 %).

Die HHLA hat im Berichtsjahr durch Investitionen in klimafreundliche Umschlaggeräte die Nachhaltigkeit ihrer Leistungen weiter verbessert. So wurden am Container Terminal Tollerort (CTT) und am Container Terminal Burchardkai (CTB) weitere energiesparende Hybrid-Van-Carrier bestellt und am CTT bereits die ersten Geräte in Betrieb genommen. Am Container Terminal Altenwerder (CTA) wurden dieselbetriebene automatische Transportfahrzeuge (AGVs) durch batteriebetriebene AGVs ersetzt, die weitestgehend emissionsfrei fahren. Zudem erfolgt der Betrieb am CTA inzwischen überwiegend elektrifiziert über Ökostrom. Darüber hinaus hat das Unternehmen wichtige Investitionen in den Ausbau seiner Anlagen getätigt. Am CTB wurden im Jahr 2020 weitere Großcontainerbrücken in Betrieb genommen sowie das Blocklagersystem um weitere automatisierte Blöcke erweitert. Auch die internationalen Terminals in Tallinn und Odessa haben neues Umschlaggerät angeschafft und die Ausweitung der Yard-Kapazität konsequent vorangetrieben.

Segment Intermodal

Wesentliche Kennzahlen

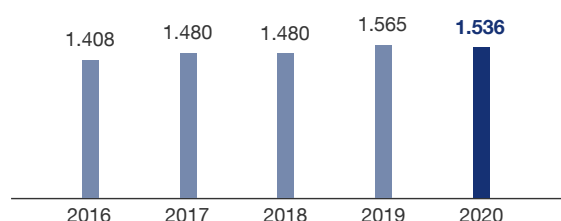
in Mio. €	2020	2019	Veränd.
Umsatzerlöse	476,8	486,9	- 2,1 %
EBITDA	131,8	139,0	- 5,2 %
EBITDA-Marge in %	27,7	28,6	- 0,9 PP
EBIT	88,3	99,2	- 11,0 %
EBIT-Marge in %	18,5	20,4	- 1,9 PP
Containertransport in Tsd. TEU	1.536	1.565	- 1,9 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafenhinterland verzeichneten die HHLA-Transportgesellschaften 2020 nur einen leichten Rückgang. Der **Containertransport** verringerte sich um 1,9 % auf 1.536 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 1.565 Tsd. TEU). Dabei fiel der Rückgang bei den Straßentransporten deutlich stärker aus als bei den Bahntransporten. Die Bahntransporte gingen verglichen mit dem Vorjahr um lediglich 1,0 % auf 1.222 Tsd. TEU zurück (im Vorjahr: 1.234 Tsd. TEU). Während die Verkehre aus den norddeutschen Seehäfen deutliche, auf einzelnen Relationen auch starke Rückgänge verzeichneten, konnte ein starkes Wachstum der kontinentalen Verkehre einen Großteil des Rückgangs im maritimen Bereich kompensieren. Durch die starke Erholung der Transportmenge im dritten Quartal und ein gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegenes Mengenaufkommen im vierten Quartal konnten die Rückgänge im ersten Halbjahr auf allen Relationen fast kompensiert werden. Auch die Straßentransporte zeigten sich im dritten und vierten Quartal stark erholt gegenüber den Vorquartalen. Allerdings führte die anhaltend schwache Entwicklung im Raum Hamburg dazu, dass die Transportmenge im Gesamtjahr in einem schwierigen Marktumfeld im Vorjahresvergleich um 5,2 % auf 314 Tsd. TEU (im Vorjahr: 331 Tsd. TEU) zurückging.

Mit einem Rückgang um 2,1 % auf 476,8 Mio. € (im Vorjahr: 486,9 Mio. €) entwickelten sich die **Umsatzerlöse** etwas schwächer als die Transportmenge. Trotz eines geringfügig gestiegenen Bahnanteils am Gesamtaufkommen der HHLA-Intermodaltransporte von 78,8 % auf 79,6 % verringerten sich die durchschnittlichen Umsatzerlöse je TEU aufgrund einer veränderten Struktur der Ladungsströme.

Containertransport

in Tsd. TEU



Das **Betriebsergebnis (EBIT)** ging im Mitteilungszeitraum um 11,0 % auf 88,3 Mio. € (im Vorjahr: 99,2 Mio. €) zurück. Ursächlich für diesen starken Rückgang waren neben der rückläufigen Mengen- und Umsatzentwicklung im Wesentlichen erhöhte Schwankungen im Aufkommen von Import- und Exportladung und damit einhergehend – insbesondere im zweiten Quartal 2020 – eine verringerte Auslastung der Zugsysteme. Die EBIT-Marge lag mit 18,5 % nur um 1,9 Prozentpunkte unter dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 20,4 %).

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 2020 verfügt die HHLA-Bahntochter METRANS über rund 110 Rangier- und Streckenlokomotiven sowie über eine Flotte von mehr als 2.900 Containertragwagen. Das Netzwerk besteht aus insgesamt 16 Terminals im Hinterland, von denen fünf als große Hub-Terminals fungieren.

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2020	2019	Veränd.
Umsatzerlöse	51,4	59,0	- 12,9 %
EBITDA	6,9	8,5	- 18,4 %
EBITDA-Marge in %	13,4	14,3	- 0,9 PP
EBIT	- 3,9	2,5	neg.
EBIT-Marge in %	- 7,5	4,3	neg.
Equity-Beteiligungsergebnis	3,4	3,9	- 12,6 %

In den Finanzkennzahlen des Segments Logistik sind die Geschäftsbereiche Fahrzeuglogistik und Beratung sowie Geschäftsaktivitäten enthalten, mit denen die HHLA neue Wachstumsfelder erschließen will. Im vierten Quartal 2020 wurde die modility GmbH, ein Buchungsportal für den kombinierten Verkehr, in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Die Ergebnisse von Massengut- und Fruchtlogistik werden im Equity-Beteiligungsergebnis erfasst.

Die **Umsatzerlöse** der konsolidierten Gesellschaften blieben im Geschäftsjahr 2020 mit 51,4 Mio. € um 12,9 % unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 59,0 Mio. €). Die Fahrzeuglogistik verzeichnete einen mengenbedingt starken Umsatzrückgang, die Umsätze der Beratung lagen ebenfalls stark unter Vorjahr. Bei den neuen Aktivitäten belastete die Pandemie die erwartete Umsatzdynamik.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** war durch temporär zunehmende Anlaufverluste geplanter neuer Aktivitäten belastet. Hinzu kamen pandemiebedingt rückläufige Ergebnisse der bestehenden Aktivitäten wie Fahrzeuglogistik und Beratung. So verzeichnete das Segment im Berichtszeitraum ein negatives Ergebnis in Höhe von 3,9 Mio. € (im Vorjahr: ein positives Ergebnis in Höhe von 2,5 Mio. €).

Auch die im Equity-Beteiligungsergebnis erfassten Gesellschaften verzeichneten einen insgesamt deutlichen Umsatzrückgang. Das **Equity-Beteiligungsergebnis** zeigte im sich im Geschäftsjahr 2020 mit 3,4 Mio. € (im Vorjahr: 3,9 Mio. €) robust.

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2020	2019	Veränd.
Umsatzerlöse	38,1	40,2	- 5,3 %
EBITDA	20,0	23,9	- 16,5 %
EBITDA-Marge in %	52,4	59,4	- 7,0 PP
EBIT	12,9	16,5	- 21,5 %
EBIT-Marge in %	33,9	40,9	- 7,0 PP

Die Entwicklung auf dem Hamburger Markt für Büroflächen wurde im Jahr 2020 maßgeblich durch die konjunkturellen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie beeinflusst. Laut dem aktuellen Marktbericht von Grossmann & Berger wurde mit einem Büroflächenumsatz von 340.000 m² der Vorjahreswert von 545.000 m² um rund 38 % unterschritten.

Aufgrund des erhöhten Büroflächenangebots stieg die Leerstandsquote in Hamburg auf 3,5 % und lag somit um 0,6 Prozentpunkte über dem vergleichbaren Vorjahreswert. Derzeit wird mit einem weiteren Anstieg der Leerstandsquote gerechnet.

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal blieben dagegen von diesem negativen Markttrend weitgehend unbeeinflusst und wiesen zum Jahresende 2020 weiter eine annähernde Vollvermietung aus.

Trotz des hohen Vermietungsstands lagen die **Umsatzerlöse** per 31. Dezember 2020 mit 38,1 Mio. € um 5,3 % unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 40,2 Mio. €). Der Rückgang resultierte vor allem aus gewährten Teilerlassen von in der Pandemie gewährten Mietstundungen.

Diese Umsatzrückgänge führten zu einem starken Rückgang des **Betriebsergebnisses (EBIT)** um 21,5 % bzw. 3,6 Mio. € auf 12,9 Mio. € (im Vorjahr: 16,5 Mio. €) bei einem annähernd konstanten Instandhaltungsvolumen.

Nachtragsbericht

Die im September 2020 angekündigte Übernahme von 50,01 % der Anteile am Multifunktionsterminal „Piattaforma Logistica Trieste“ (PLT) in Triest/Italien durch die HHLA International GmbH wurde zum 7. Januar 2021 vollständig vollzogen. Die Umschlaganlage firmiert künftig unter dem Namen HHLA PLT Italy. Darüber hinaus wurde nach dem Bilanzstichtag der Erwerb von 80,0 % der Anteile an der iSAM AG mit Sitz in Mülheim an der Ruhr durch die HHLA AG zum 19. Januar 2021 vollzogen. Das Unternehmen ist ein weltweit tätiger Spezialist für Automatisierungstechnik und -prozesse. Die Erstkonsolidierung beider Gesellschaften erfolgt zum Erwerbszeitpunkt. **Konzernanhang, Tz. 3 Zusammensetzung des Konzerns**

Weitere Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 nicht ein. **Konzernanhang, Tz. 52 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Nach einem Einbruch der Weltkonjunktur 2020 als Folge der Coronavirus-Pandemie werden für das Jahr 2021 Nachholeffekte und damit verbunden ein kräftiger Aufschwung erwartet. Nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds (IWF) wird die Weltwirtschaft mit einer Zuwachsrate von 5,5 % expandieren. Zwar hat sich die Dynamik der weltweiten Konjunkturerholung aufgrund der zweiten Infektionswelle verringert, allerdings wird der wirtschaftliche Aufschwung nach Einschätzung der Experten nur vorübergehend gedämpft. Vor allem im Jahresverlauf wird mit dem Abflauen der Infektionswelle und der Rücknahme der zur Eindämmung der Pandemie getroffenen Maßnahmen gerechnet.

Erwartetes Bruttoinlandsprodukt (BIP)

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

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF), Januar 2021

Die weltweiten Handelsspannungen gerieten 2020 in den Hintergrund, sind aber nach wie vor nicht beigelegt. Mit dem Regierungswechsel in den USA könnte sich das handelspolitische Klima verbessern. Die Unsicherheit mit Blick auf die Auswirkungen des Brexits hingegen bleibt bestehen. Angesichts der weltwirtschaftlichen Erholung erwartet der IWF für das Jahr 2021 eine kräftige Ausdehnung des Welthandelsvolumens von 8,1 %. Die Aussichten für die Wirtschaftsregionen, die für die HHLA besondere Bedeutung haben, sind für 2020 heterogen. So rechnet der IWF in seinen jüngsten Schätzungen für China mit einem beachtlichen Wirtschaftswachstum von 8,1 %. Effektive Eindämmungsmaßnahmen, eine entschlossene politische Reaktion durch öffentliche Investitionen und Liquiditätshilfen der chinesischen Zentralbank werden voraussichtlich eine schnelle Normalisierung und starke konjunkturelle Belebung der chinesischen Wirtschaft ermöglichen. Dagegen wird die Erholung ölexportierender Länder wie Russland angesichts gedämpfter Aussichten für die Ölpreise wohl langsamer verlaufen. In den aufstrebenden Ländern Mittel- und Osteuropas erwartet der IWF eine Expansion der Wirtschaftskraft um 4,0 %. In der Ukraine wird für 2021 mit einer verhaltenen Erholung von 3,0 % gerechnet, für die jedoch neben der erfolgreichen Bekämpfung der Pandemie die Umsetzung von Reformen Voraussetzung ist (IWF, Oktober 2020).

Die Aussichten für die Wirtschaftsregionen, die für die HHLA besondere Bedeutung haben, sind für 2021 heterogen. So rechnet der IWF in seinen jüngsten Schätzungen für China mit einem beachtlichen Wirtschaftswachstum von 8,1 %. Effektive Eindämmungsmaßnahmen, eine entschlossene politische Reaktion durch öffentliche Investitionen und Liquiditätshilfen der chinesischen Zentralbank werden voraussichtlich eine schnelle Normalisierung und starke konjunkturelle Belebung der chinesischen Wirtschaft ermöglichen. Dagegen wird die Erholung ölexportierender Länder wie Russland angesichts gedämpfter Aussichten für die Ölpreise wohl langsamer verlaufen. In den

aufstrebenden Ländern Mittel- und Osteuropas erwartet der IWF eine Expansion der Wirtschaftskraft um 4,0 %. In der Ukraine wird für 2021 mit einer verhaltenen Erholung von 3,0 % gerechnet, für die jedoch neben der erfolgreichen Bekämpfung der Pandemie die Umsetzung von Reformen die Voraussetzung ist (IWF, Oktober 2020).

Die gesamtwirtschaftlichen Aktivitäten des Euroraums werden durch die zweite Infektionswelle und die abermals weitreichenden Maßnahmen zur Eindämmung im Winterhalbjahr 2020/21 voraussichtlich erneut zurückgehen. Das estnische BIP wird sich nach letzten Schätzungen des IWF aus Oktober 2020 mit einem Plus von 4,5 % kräftig ausdehnen. Für die deutsche Wirtschaft erwartet der IWF eine moderate Erholung. Die im Jahresverlauf insbesondere in der EU erwartete Erholung steht unter dem Vorbehalt ausreichender Verfügbarkeit geeigneter Vakzine.

Ausblick auf das Branchenumfeld

Nachdem der weltweite Containerumschlag im Jahr 2020 pandemiebedingt zurückging, erwartet das Marktforschungsinstitut Drewry für die kommenden zwölf Monate eine Zuwachsrate von 8,9 %. Allerdings steht auch diese Annahme unter der Prämisse einer erfolgreichen Pandemiebekämpfung, einer schnellen Durchimpfung der Bevölkerung sowie hoher Nachholeffekte im Jahresverlauf verbunden mit einer hohen Umschlagdynamik.

Wachstumsimpulse sollen dabei vor allem von den Fahrtgebieten Südasien (+ 13,7 %), Nordamerika (+ 11,7 %), Asien (+ 9,0 %), Lateinamerika (+ 9,4 %) und Ozeanien (+ 10,9 %) ausgehen. Für China, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, erwartet Drewry für das Jahr 2021 einen kräftigen Anstieg des Containerumschlags von 9,1 %. Auch die Aussichten für die europäischen Fahrtgebiete deuten für den Prognosezeitraum wieder auf ein deutliches Wachstum von 7,7%. Nur für die Häfen im östlichen Mittelmeer sowie im Schwarzen Meer prognostiziert Drewry eine etwas schwächere Erholung.

Erwarteter Containerumschlag nach Fahrtgebieten

Wachstumserwartung in %	2021	Trend vs. 2020
Welt	8,9	↗
Asien	9,0	↗
China	9,1	↗
Europa insgesamt	7,7	↗
Nordwesteuropa	8,1	↗
Skandinavien und baltischer Raum	10,5	↗
Westliches Mittelmeer	9,3	↗
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	4,8	↗

Quelle: Drewry Maritime Research, Dezember 2020

Angesichts der vorhandenen und nicht ausgelasteten Containerterminalkapazitäten in der Nordrange und der Ostsee besteht auch 2021 ein intensiver Wettbewerb zwischen den Häfen. Angesichts dieser bestehenden Überkapazitäten ist trotz der kräftigen Erholung im Containerumschlag, die Drewry für die nordeuropäischen Häfen für 2021 prognostiziert, keine Entspannung zu erwarten. Gleichzeitig ist durch die Übernahmen und Fusionen sowie durch die Bildung neuer Allianzen die Verhandlungsmacht der Reeder in den vergangenen Jahren gegenüber den Hafenbetreibern spürbar gestiegen.

Die Lage auf dem Containerschiffahrtmarkt ist kapazitativ angespannt. Während in der Vergangenheit erhebliche Überkapazitäten entstanden, werden wegen der starken wirtschaftlichen Erholung, vor allem in Asien, Schiffsraum und Container knapp. In der Folge stiegen die Seefrachtraten erheblich an.

Für 2021 erwartet das Marktforschungsinstitut AXS Alphaliner eine nachlassende Abwrackung. Für 2021 wird die Auslieferung von 159 Schiffen mit einer Stellkapazität von rund 1,1 Mio. TEU erwartet. Davon werden 13 Schiffe der 18.000-24.000-TEU-Klasse angehören, d.h. die Kaskadierung insbesondere im Fahrtgebiet Asien setzt sich fort. Damit einher geht eine weitere Erhöhung der Anzahl umzuschlagender Container je Schiffsanlauf. Für die Terminals und die schienengebundenen Nachlaufsysteme ist die Erhöhung der Effizienz zentral, um schiffsgrößeninduzierte Peak-Situationen zu bewältigen.

Erwarteter Güterverkehr nach Verkehrsträgern

Wachstumserwartung in %	2021	Trend vs. 2020
Transportaufkommen	4,1	↗
Straßenverkehr	4,1	↗
Eisenbahnverkehr	6,0	↗
Kombinierter Verkehr	4,8	↗
Transportleistung	4,9	↗
Straßenverkehr	5,0	↗
Eisenbahnverkehr	5,9	↗
Kombinierter Verkehr	5,5	↗

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur; Oktober 2020

Die zuletzt im Oktober 2020 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegebene Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr in Deutschland sieht für das Jahr 2021 eine deutliche Wiederbelebung im gesamten deutschen Güterverkehrsmarkt. Die Experten rechnen für den gesamtmodalen Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr mit einer kräftigen Steigerung des Transportaufkommens. Im Straßengüterverkehr wird für 2021 im Transportaufkommen ein Zuwachs von 4,1 % prognostiziert. Im Eisenbahngüterverkehr wird nach einem starken Einbruch im Jahr 2020 ein deutlicher Wachstumsimpuls erwartet, gleichwohl wird das

Transportniveau unter dem vor der Pandemie erreichten Niveau bleiben. Im Prognosezeitraum sollen voraussichtlich 6,0 % mehr Güter auf der Schiene transportiert werden. Etwas schwächer soll sich der kombinierte Verkehr entwickeln und voraussichtlich um 4,8 % zulegen.

Erwartete Konzernentwicklung Vergleich zur Vorjahresprognose

Die im Geschäftsbericht 2019 veröffentlichte Prognose wurde erfüllt und teilweise übertroffen. Der Containerumschlag entwickelte sich ebenso wie das Betriebsergebnis (EBIT) auf Konzernebene und im Teilkonzern Hafenlogistik wie im März 2020 prognostiziert. Die Erwartungen zum Containertransport wurden dagegen deutlich übertroffen. Er entwickelte sich leicht rückläufig (vormals erwartet: starker Rückgang). Infolgedessen fielen auch die Umsatzerlöse im Teilkonzern Hafenlogistik besser aus als erwartet. Sie gingen lediglich deutlich zurück (vormals erwartet: starker Rückgang). Das Betriebsergebnis (EBIT) im Teilkonzern Immobilien ging dagegen stark zurück (vormals erwartet: deutlicher Rückgang).

Erwartete Ertragslage

Hinweis: Unter den zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch ungewissen – zuvor beschriebenen – Rahmenbedingungen ist eine verlässliche Prognose weiterhin nicht möglich. Dies betrifft insbesondere Intensität und zeitlichen Verlauf der wirtschaftlichen Erholung.

Die weltweit eingetretene Coronavirus-Pandemie hat in den betroffenen Ländern zu Maßnahmen zur Eindämmung der Virusverbreitung in einem bisher nicht bekannten Ausmaß geführt. [Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage](#)

Für den **Teilkonzern Hafenlogistik** wird sowohl für den Containerumschlag als auch den -transport mit einem moderaten Anstieg gegenüber dem Vorjahr gerechnet. Für die Umsatzerlöse wird ebenso von einem moderaten Anstieg gegenüber dem Vorjahr ausgegangen. Nachdem das operative Betriebsergebnis (EBIT) im Geschäftsjahr 2020 durch Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von rund 43 Mio. € für ein Effizienzprogramm im Segment Container belastet war, wird für das aktuelle Geschäftsjahr für den Teilkonzern Hafenlogistik ein EBIT in der Bandbreite von 140 bis 165 Mio. € angestrebt.

Für den **Teilkonzern Immobilien** wird eine leichte Umsatzsteigerung gegenüber dem Vorjahreswert für möglich gehalten sowie ein Betriebsergebnis (EBIT) auf dem Niveau des Vorjahres.

Auf **Konzernebene** wird mit einem moderaten Umsatzanstieg und einem Betriebsergebnis (EBIT) in einer Bandbreite von 153 bis 178 Mio. € gerechnet.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage

Auf Basis der zum 31. Dezember 2020 verfügbaren **Liquidität** geht die HHLA davon aus, dass die Finanzmittel trotz durch die Coronavirus-Pandemie induzierter Belastungen ausreichen wird, um den fälligen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

Zur weiteren Steigerung der Produktivität in den Segmenten Container und Intermodal ist für das Jahr 2021 von **Investitionen** auf Konzernebene im Bereich von 250 bis 280 Mio. € auszugehen. Diese entfallen mit 220 bis 250 Mio. € im Wesentlichen auf den Teilkonzern Hafenlogistik. Die Investitionsschwerpunkte liegen im Segment Container auf der Durchführung eines Restrukturierungs- und Effizienzprogramms und im Segment Intermodal auf der Erneuerung und Erweiterung der eigenen Transport- und Umschlagskapazitäten.

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

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, die Organe der Konzerngesellschaften und das Berichtswesen. Um eine erfolgreiche Geschäftsentwicklung sicherzustellen, überprüft der Vorstand der HHLA regelmäßig Strategie, Ziele und Steuerungsmaßnahmen unter Berücksichtigung des Risiko- und Chancenprofils.

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

Risiko- und Chancenmanagementsystem

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

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

Kategorisierung der Eintrittswahrscheinlichkeit

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

Kategorisierung der Schadenshöhe

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

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

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

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

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

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

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

Rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem (IKS)

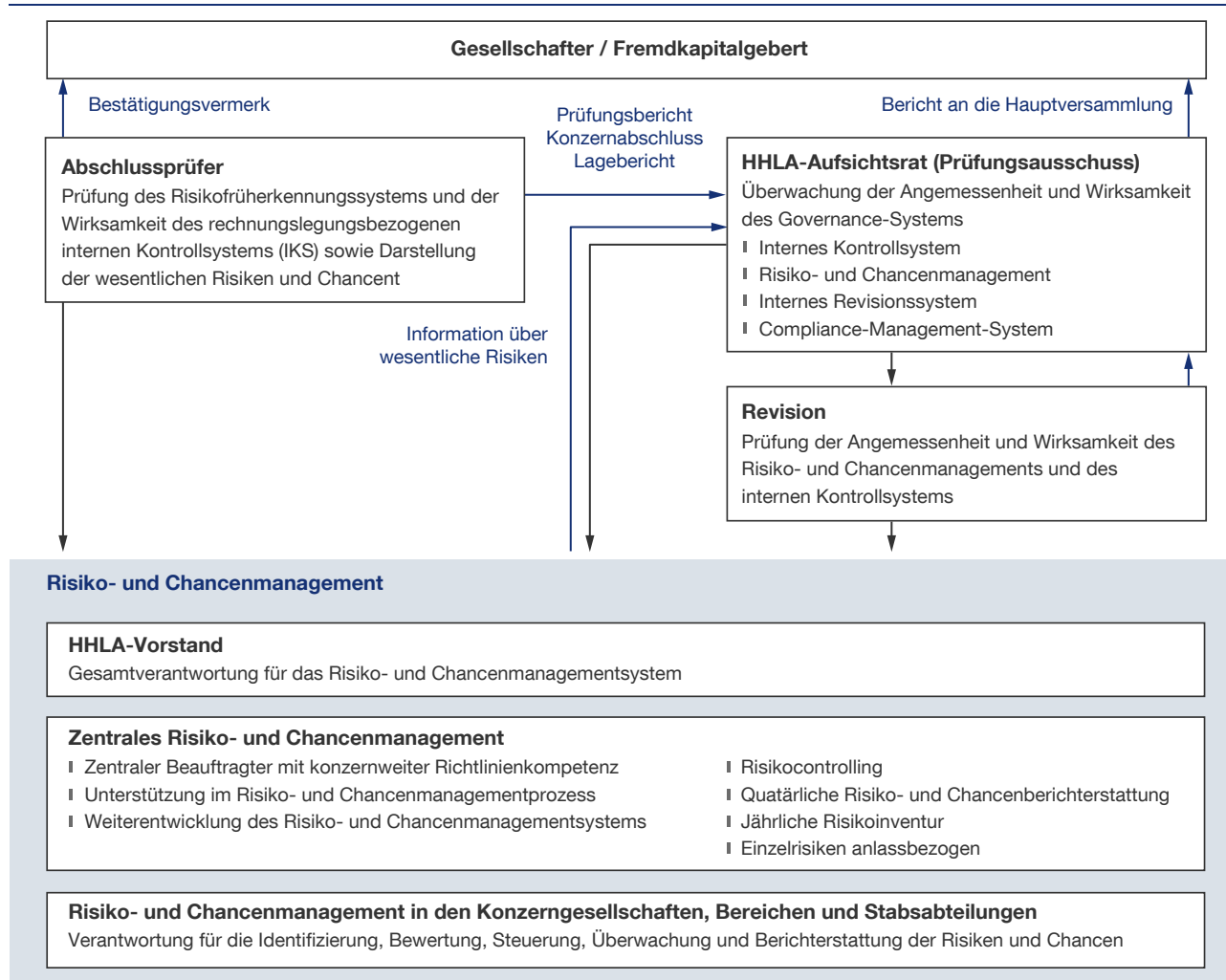
Aufbau des Systems

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

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

Das interne Kontrollsystem und Risiko- und Chancenmanagement der Rechnungslegung basieren auf den Kriterien, die in dem vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen Arbeitspapier

Risiko- und Chancenmanagement und internes Kontrollsystem der Rechnungslegung



„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 und Risiko- und Chancenmanagements der Rechnungslegung obliegt der Revision. 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.

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

Gesamtdarstellung der Risiken und Chancen

Die 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.

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	unbedeutend	unwahrscheinlich	↘
Strategische Risiken	unbedeutend	unwahrscheinlich	↘
Rechtliche Risiken	unbedeutend	unwahrscheinlich	↗
Leistungsrisiken	unbedeutend	unwahrscheinlich	–

Da die konjunkturellen Aussichten und die Bewertung der kunden- und wettbewerbsseitigen Marktrisiken einer Prognoseunsicherheit unterliegen, stellen die beschriebenen Risiken und

Chancen eine Momentaufnahme dar. Über Veränderungen der Risiko- und Chancenlage des HHLA-Konzerns wird fortlaufend im Rahmen des Halbjahresfinanzberichts und – sofern bedeutsam – im Rahmen der Quartalsmitteilungen im ersten und dritten Quartal informiert.

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

Risiken und Chancen

1. Marktumfeld

Entwicklung von Containerumschlag, Transportvolumen und Logistikdienstleistungen

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

Forschungsinstitute erwarten im Anschluss an die durch die Coronavirus-Pandemie bedingte weltweite Rezession 2020 für 2021 eine Erholung der Weltwirtschaft. Sowohl die Auswirkungen der andauernden Pandemie, die die Volkswirtschaften gerade in Europa erneut unter Druck setzen, als auch die anhaltenden weltwirtschaftlichen und -politischen Spannungen lassen diese Einschätzungen jedoch unsicher erscheinen.

Zusätzlich bestehen in Europa Unsicherheiten hinsichtlich der Entwicklung der italienischen Schuldenkrise. Die direkten Auswirkungen des zum 1. Februar 2021 vollzogenen Austritts Großbritanniens aus der EU-Zollunion und dem Binnenmarkt sind für die HHLA allerdings unwesentlich, da der Anteil der an den Hamburger Terminals der HHLA umgeschlagenen Container mit Herkunft oder Ziel Großbritannien sehr gering ist.

Zudem ist die zukünftige Entwicklung der Welthandelsströme als Folge protektionistischer Tendenzen, die sich u. a. in den Handelskonflikten der USA mit der EU und China zeigen, weiterhin mit Unsicherheiten behaftet. Darüber hinaus wird das weltweite Wirtschaftsklima durch globale geopolitische Risiken, den Wegfall von Verträgen zur Rüstungskontrolle (u. a. INF-Vertrag) und u. a. Krisensituationen in Nahost, Südostasien und Ostasien belastet. Hinzu kommen weitere bzw. verlängerte Sanktionen gegenüber Russland sowie Währungskrisen und die Volatilität des Ölpreises. [Prognosebericht/Gesamtwirtschaftlicher Ausblick](#)

Für China, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, wird für 2021 ein steigendes Wirtschaftswachstum erwartet. China erholte sich schnell von den Folgen der Coronavirus-Pandemie, seine Exporte steigen seit dem Einbruch im ersten Halbjahr 2020 wieder stetig an. In Summe wird China voraussichtlich als einzige Region im Jahr 2020 bedingt durch die hohe Nachfrage ein Mengenwachstum im Hafenumschlag aufweisen. [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 Konjunktorentwicklung sowie einer damit einhergehenden stärkeren Mengendynamik durch die Realisierung von Skaleneffekten in der Abfertigung und ein höheres Mengenaufkommen in den nachlaufenden Transportsystemen ergebniswirksam profitieren zu können. Eine schrittweise Aufhebung der Wirtschaftssanktionen gegenüber der Russischen Föderation könnte ebenfalls positive Auswirkungen auf die Mengentwicklung generieren. Angesichts der anhaltenden Coronavirus-Pandemie liegen diese Chancen jedoch derzeit im unwahrscheinlichen Bereich.

Die Einschätzungen des Marktforschungsinstituts Drewry zu den Entwicklungen im Containerverkehr wurden nach einem pandemiebedingt sehr volatilen Jahr 2020 mit einem vor allem in der ersten Jahreshälfte deutlichen Rückgang des Containerumschlags mehrfach angepasst. Derzeit erwartet Drewry für 2021 sowohl für den weltweiten Containerumschlag als für den für die HHLA bedeutsamen Nordeuropa-Asien-Verkehr einen deutlichen Anstieg im Vergleich zu 2020. Hierauf basierende Mengenrisiken bleiben für die HHLA relevant, insbesondere da die aktuell positive Nachfrageentwicklung im weiteren Jahresverlauf in hohem Maße von der ausreichenden Verfügbarkeit von Impfstoffen – vor allem im EU-Raum – abhängt. [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.

Die nachhaltige Reduzierung der Inzidenzen ist unabdingbare Voraussetzung für eine Erholung der von der Coronavirus-Pandemie betroffenen Volkswirtschaften sowie der Umschlag- und Transportmengen.

Wettbewerbsumfeld

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

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

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

Kundenstruktur

Die Reederkunden der HHLA stehen in der Containerlinienschifffahrt in einem starken Wettbewerb. Als Ursachen hierfür galten jahrelang im Wesentlichen strukturelle Überkapazitäten sowie niedrige Frachtraten. Im Verlauf der Coronavirus-Pandemie gelang es vielen Reederkunden, durch die Verknappung von Laderaum (u. a. Blank Sailings im zweiten Quartal 2020) die Frachtraten stabil zu halten. Bestehende Überkapazitäten konnten so reduziert werden. Seit der zweiten Jahreshälfte 2020 steigen die Frachtraten einhergehend mit der welt-

weit hohen Nachfrage stark an, parallel lagen die Bunkerkosten 2020 auf einem relativ geringen Niveau. Somit weisen viele Reeder für 2020 eine positive Geschäftsentwicklung auf.

Angesichts der anhaltend hohen Nachfrage führt das restriktive Kapazitätsmanagement der Reeder zu einem wachsenden Ungleichgewicht in den Ladungsströmen und einen erhöhten Repositionierungsbedarf bei Containerschiffen und Containern. Dies bedingt temporäre Kapazitätsengpässe, insbesondere in Asien und auf den für die HHLA relevanten Frachtrouten Asien-Nordeuropa, und führt zu einem teils extremen Anstieg der Seefrachtraten für Container und der Spotmarkt-Raten für Containerschiffe. Überdies ist die Fahrplantreue der Schiffe weiterhin niedrig, wodurch die Verweildauern der Container in den Häfen steigen und zu Überlastungssituationen führen können. Es bleibt abzuwarten, wie nachhaltig diese Entwicklungen sind. Der Kostendruck und der hieraus folgende Konsolidierungsdruck auf Seiten der Linienreeder bleiben jedoch damit auch zukünftig, u. a. aufgrund der volatilen Bunkerkosten, bestehen.

Die HHLA ist durch die seit 2017 andauernde Neuformierung der Konsortial- und Dienststruktur im Asien-Europa-Verkehr weiterhin Risiken und Chancen durch temporäre oder strukturelle Verlagerungen von Diensten zwischen den Häfen der Nordrange ausgesetzt. Aufgrund der mit dem Schiffsgrößenwachstum einhergehenden höheren Mengen je Dienst und Schiffsanlauf steigen zudem die Auswirkungen auf die Auslastungssituation der Seehafenterminals. Risiken aus einer wesentlichen Änderungen der aktuellen Dienststruktur sind im Wesentlichen aufgrund des zunehmenden Preisdrucks gestiegen und werden inzwischen als möglich angesehen.

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

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

Marktkonzentration auf der Beschaffungsseite

Die von der HHLA eingesetzten Umschlaggeräte sind zum Teil Spezialgeräte, wodurch Abhängigkeiten von Lieferanten bei der Wartung oder der Beschaffung von Ersatzteilen entstehen können. Diese Risikoposition konnte im Vergleich zum Vorjahr deutlich reduziert werden, so dass das entsprechende Markt-

risiko nicht mehr zu den wesentlichen Risiken des HHLA-Konzerns zählt. Es verbleiben Restrisiken, z. B. in Form ungeplanter Preissteigerungen durch strategische Hardware-Lieferanten. Eine strategische und partnerschaftliche Einbindung von Lieferanten sowie die Optimierung der Lieferantenbasis dienen dazu, entsprechende Risiken weiter zu reduzieren.

Traktions-/Trassenkosten

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

Grundsätzlich werden der diskriminierungsfreie Zugang und die 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. Gleichwohl besteht aufgrund der Monopolstellung der staatlichen Netzeigentümer und -betreiber unverändert das Risiko, dass die Profitabilität der Bahngesellschaften durch eine nicht verkehrsträger- und wettbewerbsneutrale Trassenentgeltspolitik beeinträchtigt wird. Die Risiken erhöhter Traktions-/Trassenkosten bleiben im Wesentlichen unverändert. Sie zählen im Gegensatz zum Vorjahr aufgrund einer Verschiebung der Risikoschwerpunkte des Konzerns wieder zu den wesentlichen Risiken des HHLA-Konzerns. **Risiken und Chancen/1. Marktumfeld; 3. Sonstige Risiko- und Chancenfaktoren; 5. 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 Logistikkette von höchster Qualität und Zuverlässigkeit anzubieten. Damit wird der Standort Hamburg weiter gestärkt: Leistungsfähige Seehafenterminals fördern Chancen der Mengenentwicklung im Hinterland, intelligente Transportsysteme mit niedriger Kostenstruktur das Containeraufkommen im Hafen.

2. Finanzrisiken

Wenn sich die Nachfrage nach den Dienstleistungen der HHLA nicht wie erwartet entwickelt, besteht aufgrund der Fixkostenintensität des Geschäftsmodells das Risiko, dass auslastungsbedingte Ergebnisabweichungen kurzfristig nur eingeschränkt kompensiert werden können. Eine hinter den Erwartungen zurückbleibende wirtschaftliche Entwicklung kann zudem zu Wertberichtigungsbedarf bei Vermögenswerten führen. Die HHLA prüft regelmäßig die Werthaltigkeit der Vermögenswerte und nimmt falls erforderlich Korrekturen vor. Die Risikobewer-

tung erhöht sich u. a. im Zuge der derzeit gestiegenen Wettbewerbsintensität im Hamburger Hafen, ein Risikoeintritt wird als möglich angesehen.

Wechselkursrisiken

Die HHLA erbringt ihre Leistungen schwerpunktmäßig in Europa und fakturiert damit weitgehend in Euro. In den Segmenten Intermodal und Logistik werden grenzüberschreitende Leistungen erbracht, darüber hinaus wird in der Ukraine ein Containerterminal betrieben. Hier wird im Wesentlichen euro- oder dollarbasiert fakturiert. Währungs- oder Transferisiken bestehen daher insbesondere durch Kursschwankungen der zentral- und osteuropäischen Währungen. So kann v. a. das Risiko einer Abwertung der ukrainischen Währung Hrywnja gegenüber dem Planansatz nicht ausgeschlossen werden. In der Folge sinken die Wechselkursrisiken gegenüber dem Vorjahr, unterliegen jedoch erhöhten Unsicherheiten im Zuge der weiteren Entwicklung der weltweiten Coronavirus-Pandemie. Darüber hinaus bleibt die Entwicklung der politischen Lage in der Ukraine, insbesondere im Hinblick auf die Krisenregion in der Ostukraine, weiter abzuwarten.

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

Forderungsausfälle

Die Liquiditäts- und Ergebnislage der Reeder hat sich 2020 im Vergleich zum Vorjahr trotz der Unsicherheiten in den Märkten und der Mengenrückgänge im Zuge der Coronavirus-Pandemie weiter verbessert. **Risiken und Chancen/1. Marktumfeld**

Jedoch bleibt aufgrund der Unsicherheiten bezüglich etwaiger weiterer pandemiebedingter Wirtschaftseinbrüche und der volatilen Frachtraten das Risiko einer Kundeninsolvenz mit entsprechenden Umschlag- und Forderungsverlusten insbesondere im Containersegment relevant. Die Risikobewertung entspricht im Wesentlichen dem Vorjahresniveau, ein Risikoeintritt wird weiterhin als unwahrscheinlich angesehen.

Bedingt durch die Coronavirus-Pandemie erhöhen sich die Mietausfallrisiken und die Risiken durch gegebenenfalls entstehende Kosten für erforderliche Um- bzw. Rückbauten auf Mietflächen bei den Logistikimmobilien und in der Speicherstadt stark. Etwaige Risikoeintritte liegen z. T. im möglichen Bereich. 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.

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 zu einer weiteren Erhöhung des versicherungsmathematischen Verlusts verbunden mit einer sinkenden Eigenkapitalquote führen. 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 Hafenernehmen und in der Speicherstadt, um mögliche Schäden gering zu halten. Zudem sind die Sachschadenrisiken über Versicherungen in angemessenem Umfang abgedeckt.

Risiken der Immobilienentwicklung

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

Aufgrund der Komplexität können Mängel in der Planung und Ausführung durch Vertragspartner trotz umfassender Qualitätssicherungsmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden. Die HHLA setzt sich für eine zügige, umfassende und nachhaltige

Mängelbeseitigung ein, wenn erforderlich, begleitet von Rechtsmaßnahmen. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass anteilig Kosten bei der HHLA verbleiben. Die Risiken sind im Vergleich zum Vorjahr stark gesunken und liegen nun im unwesentlichen Bereich, da 2020 vertragliche Gewährleistungsansprüche erfolgreich durchgesetzt werden konnten.

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 Startups im Verkehr- 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 erfolgte am 7. Januar 2021 die mehrheitliche Übernahme des Multifunktionsterminals PLT im italienischen Seehafen Triest, 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. [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 Digitalisierung, den notwendigen Raum zu geben. Ein Beispiel hierfür ist das Buchungsportal Modility, über dessen Plattform der Zugang zum Kombinierten Verkehr vereinfacht werden soll.

Durch die innovative Weiterentwicklung des Kerngeschäfts und die Erschließung neuer Wachstumstreiber können sich zukünftig zusätzliche Chancen zur Effizienzsteigerung und zu entsprechender Wertschöpfung ergeben. [Forschung und Entwicklung](#)

4. IT-Risiken

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.

5. Strategisches Umfeld Infrastruktur

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

Die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe soll Schiffen mit einem Tiefgang bis zu 14,50 m ermöglichen, den Hamburger Hafen tideabhängig zu bedienen. Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 13,50 m sollen tideunabhängig auf der Unter- und Außenelbe fahren können. Die Anpassung trägt damit wesentlich zum Erhalt sowie zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens bei. Verzögerungen des Projekts stellten über viele Jahre ein wesentliches Risiko für die HHLA dar. Nachdem im Juni 2020 weitere Klagen von Umweltverbänden gegen die Planfeststellungsbeschlüsse vom Bundesverwaltungsgericht abgewiesen wurden, sind keine zusätzlichen Verzögerungen des Projekts durch Klagen zu erwarten. Die Baumaßnahmen liegen im Plan und sollen bis Ende 2021 abgeschlossen werden. Eine kundenseitige Umdisponierung von Liniendiensten aufgrund anhaltender Beeinträchtigungen wird nun aufgrund des Projektfortschritts als sehr unwahrscheinlich und damit nicht länger wesentlich angesehen.

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

Schieneinfrastruktur 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 wesentliche Ergebnisauswirkungen unwahrscheinlich sind. Darüber hinaus können Defizite und verzögerte Ausbaumaßnahmen im Schienennetz mittelfristig zur Schwächung des Hamburger Wettbewerbsvorteils als Eisenbahnhafen führen. Für die HHLA besonders wichtige Projekte sind zudem der künftige Ersatz der Köhlbrandbrücke, deren Nutzbarkeit voraussichtlich Anfang der 2030er Jahre enden wird, der Bau der Hafenpassage (A 26) und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals einschließlich der Schleusen.

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

6. Rechtliche Risiken Compliance-Vorfälle

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

Neue behördliche Regularien

Gesetzesänderungen, Reformen von Regularien oder die Anpassung von Auflagen können Veränderungen bei HHLA-internen Prozessen oder an Bestandsanlagen erforderlich machen 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. So können z. B. das Inkrafttreten der EU-Drohnenverordnung am 1. Januar 2021 und die hiermit verbundene erweiterte Nutzung des Luftraums gegebenenfalls zu einer zusätzlichen positiven Geschäftsentwicklung bei HHLA Sky beitragen.

7. Risiken der Leistungserstellung

Die Risiken der Leistungserstellung kehren im Zuge von Neubewertungen im Rahmen der Risikoinventur zurück in den Bereich der für den HHLA-Konzern relevanten Risiken.

In diesem Risikofeld wird v.a. der etwaige Abschreibungsbedarf für Anlagen, die aufgrund unerwarteter Marktentwicklungen nicht mehr bedarfsgerecht eingesetzt werden können oder sich nachträglich als ungeeignet erweisen, bewertet. 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.


Corporate Governance

Erklärung zur Unternehmensführung

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

Umsetzung des DCGK und Entsprechenserklärung

Eine verantwortungsvolle, transparente und auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung ist seit jeher eine wesentliche Grundlage für den geschäftlichen Erfolg der HHLA. Die HHLA unterstützt den Deutschen Corporate Governance Kodex (im Folgenden „Kodex“ oder „DCGK“) und die damit verfolgten Ziele daher ausdrücklich. Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im Geschäftsjahr 2020 sorgfältig mit den Empfehlungen und Anregungen des DCGK befasst und am 11. Dezember 2020 ihre jährliche Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Die Unternehmensführung und Unternehmenskultur der HHLA und des Konzerns entspricht danach – bis auf die nachfolgend beschriebenen Ausnahmen – den Empfehlungen sowie größtenteils auch den Anregungen des DCGK.

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

„Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass seit dem 13. Dezember 2019 (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 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 bietet. Der Aufsichtsrat hält es deshalb für vertretbar, wenn Aufsichtsrats- oder Vorstandsmitglieder diese Mandatsgrenzen in Einzelfällen überschreiten.

- b) Nach Nummer 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 DCGK in der Fassung vom 7. Februar 2017 sollte die mehrjährige Bemessungsgrundlage der variablen Vorstandsvergütung im Wesentlichen zukunftsbezogen sein. Nach Empfehlung G.6 DCGK in der Fassung vom 16. Dezember 2019 soll der Anteil der langfristig variablen Vergütung den Anteil der kurzfristig variablen Vergütung übersteigen. Die variable Vergütung des HHLA-Vorstands bemisst sich im Wesentlichen an der Erreichung bestimmter Kennzahlen bzw. Zielgrößen für den Drei-Jahres-Durchschnitt des aktuellen und der beiden vorherigen Geschäftsjahre. Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass die variable Vergütung des HHLA-Vorstands auch in ihrer derzeitigen Ausgestaltung hinreichend auf eine langfristige Unternehmensentwicklung ausgerichtet ist. Unabhängig davon hat der Aufsichtsrat – auch mit Blick auf die Neufassung des DCGK – eine Überprüfung des Vergütungssystems für den Vorstand eingeleitet, in deren Rahmen auch entschieden wird, ob die variable Vorstandsvergütung künftig angepasst werden soll. Diese Überprüfung dauert zum Zeitpunkt der Abgabe der Entsprechenserklärung noch an.
- c) Abschnitt G des neu gefassten Kodex enthält zahlreiche neue Empfehlungen zur Ausgestaltung der Vorstandsvergütung. So soll im Vergütungssystem u. a. festgelegt werden, welchen relativen Anteil die Festvergütung einerseits sowie kurzfristig variable und langfristig variable Vergütungsbestandteile andererseits an der Ziel-Gesamtvergütung haben und welche Höhe die Gesamtvergütung nicht übersteigen darf (G.1). Zur Beurteilung der Üblichkeit der konkreten Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder im Vergleich zu anderen Unternehmen soll der Aufsichtsrat eine geeignete Vergleichsgruppe anderer Unternehmen heranziehen, deren Zusammensetzung er offenlegt (G.3). Zudem soll der Aufsichtsrat für das jeweils bevorstehende Geschäftsjahr für jedes Vorstandsmitglied für alle variablen Vergütungsbestandteile die Leistungskriterien festlegen, die sich – neben operativen – vor allem an strategischen Zielsetzungen orientieren sollen (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). 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 Empfeh-

lungen entspricht das Vergütungssystem für den Vorstand der HHLA in seiner derzeitigen Fassung nur eingeschränkt, weshalb vorsorglich die Abweichung von diesen Empfehlungen erklärt wird. Die variable Vergütung des HHLA-Vorstands sieht derzeit keine Unterteilung in kurz- und langfristige Komponenten vor. Aktienbasierte Bestandteile und Haltefristen sowie Einbehalts- und Rückforderungsrechte sind nicht vorgesehen. Die variable Vergütung des HHLA-Vorstands bemisst sich stattdessen im Wesentlichen an der Erreichung bestimmter Kennzahlen bzw. Zielgrößen für den Drei-Jahres-Durchschnitt des aktuellen und der beiden vorherigen Geschäftsjahre. Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass die variable Vergütung des HHLA-Vorstands auch in ihrer derzeitigen Ausgestaltung 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 Offenlegung der Zusammensetzung der Peer Group war bisher nicht erforderlich und konnte noch nicht umgesetzt werden. Der Aufsichtsrat wird im Rahmen der laufenden Überprüfung des Vergütungssystems entscheiden, welche dieser Empfehlungen die HHLA künftig befolgen wird.

Hamburg, 11. Dezember 2020

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Der Aufsichtsrat“

Angaben zu Unternehmensführungspraktiken Konzernaufbau und Konzernsteuerung


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

Compliance

Die Einhaltung für die Unternehmenstätigkeit relevanter gesetzlicher Bestimmungen und unternehmensinterner Richtlinien (nachfolgend auch „Compliance“) wird bei der HHLA als wesentlicher Teil der Corporate Governance verstanden. Zur Führungsaufgabe in allen Konzerneinheiten gehört daher auch die Pflicht, für die Einhaltung der in dem jeweiligen Aufgaben- und Verantwortungsbereich einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen zu sorgen und auf deren Beachtung hinzuwirken.

Arbeitsabläufe und Prozesse sind im Einklang mit diesen Regelungen zu gestalten. Herzstück des Compliance-Management-Systems (CMS) der HHLA ist ein Verhaltenskodex, der übergeordnete Grundsätze zu besonders Compliance-relevanten Themen wie z. B. Verhalten im Wettbewerb, Vermeidung von Korruption, Diskriminierung und Interessenkonflikten sowie dem Umgang mit sensiblen Unternehmensinformationen und dem Datenschutz unterliegenden Daten formuliert, siehe www.hhla.de/compliance  Im Verhaltenskodex ist darüber hinaus die Möglichkeit für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Dritte vorgesehen, Hinweise auf Fehlverhalten im Unternehmen zu geben. Der Verhaltenskodex wird ergänzt durch weiterführende Konzernrichtlinien, u. a. zum Thema Korruptionsvermeidung und Verhalten im Wettbewerb. Ein weiteres Element des CMS bilden die systematische, fortlaufende Analyse von Compliance-Risiken und die Verknüpfung mit entsprechenden Maßnahmen, wie z. B. Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Prozessanpassungen zur Minimierung der entsprechenden Risiken. Weiterhin tragen das konzernweit in Umsetzung 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 System wird auch künftig fortlaufend weiterentwickelt.

Nachhaltigkeit


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

Risikomanagement

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

Transparenz

Die zeitnahe Information der Aktionärinnen und Aktionäre und der interessierten Öffentlichkeit über wichtige Themen ist für die HHLA integraler Bestandteil guter Corporate Governance. Informationen über die wirtschaftliche Lage des Unternehmens sowie wesentliche Geschäftsereignisse erfolgen insbesondere durch die Finanzberichte (Geschäftsbericht, Halbjahresfinanz-

bericht 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 **Geschäftsanweisung** 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 Unternehmungen 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

Der aktuelle Vorstand der HHLA

Vorstandsmitglieder

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

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

diesem Hintergrund hat der Aufsichtsrat als Zielquote für den Frauenanteil im HHLA-Vorstand einen Anteil von 25 % und als Frist für die Zielerreichung den 30. Juni 2022 festgelegt.

Bildungs- und Berufshintergrund

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

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

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

Internationalität

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

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.

Langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand

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

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

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

Der Aufsichtsrat der HHLA

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

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

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

Die Aufsichtsratsmitglieder sind dem **Unternehmensinteresse** verpflichtet. Kein Mitglied des Aufsichtsrats darf bei seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen oder Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. **Interessenkonflikte** sind unverzüglich dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht an die Hauptversammlung. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen. Berater- und sonstige Dienst- oder Werkverträge eines Aufsichtsratsmitglieds mit der Gesellschaft bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Solche Verträge bestanden im Geschäftsjahr 2020 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 Revisionsystems 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, den 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 2020 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. 1 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 den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung verfügen.

Spezifische Kenntnisse und Erfahrungen

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

- ▮ in der Führung eines großen oder mittelgroßen, international agierenden und börsennotierten Unternehmens;
- ▮ im 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 sowie
- ▮ in der Abschlussprüfung sowie in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren.

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

Unabhängigkeit und Interessenkonflikte

Unter Berücksichtigung der unternehmensspezifischen Situation der HHLA und der Eigentümerstruktur 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 Personen mit unterschiedlichem beruflichem Werdegang, Erfahrungshorizont und unterschiedlicher Expertise zusammen, darunter auch Mitglieder mit nennenswerter internationaler Erfahrung. Der Frauenanteil von 30 % wird erfüllt. Die Altersgrenze wurde bei der jeweiligen Wahl von keinem Mitglied überschritten. Kein Aufsichtsratsmitglied gehört dem Aufsichtsrat länger als zehn Jahre an. Die Mandatsgrenzen werden von

den meisten Mitgliedern eingehalten. Die Mehrheit der Anteilseignervertreter ist unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand. 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 sowie der Empfehlung D.4 DCGK.

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 und 5 HGB

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

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

Im Hinblick auf die Zielvorgaben für den Frauenanteil in den beiden **Führungsebenen unterhalb des Vorstands** hat der Vorstand für beide Führungsebenen eine Zielgröße von 30 % und als Frist für die Zielerreichung jeweils den 30. Juni 2022 festgelegt. Zum 31. Dezember 2020 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 Gewinnver-

wendung 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 2020, 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) (seit 29.08.2019)
- || CTD Container-Transport-Dienst GmbH² (Vorsitz)
- || Deutsche Lufthansa AG, Köln³ (seit 02.09.2020)
- || Evonik Industries AG, Essen³
- || HHLA Digital neXt GmbH² (seit 01.02.2021) (Vorsitz)
- || HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH² (Vorsitz)
- || HHLA International GmbH² (Vorsitz)
- || HHLA Sky GmbH² (Vorsitz)
- || HPC Hamburg Port Consulting GmbH² (Vorsitz)
- || METRANS, a.s. (Vorsitz), Prag²
- || modility GmbH² (seit 12.10.2020) (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 (seit 19.01.2021) (Vorsitz)
- || 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)
- || GHIL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH² (Vorsitz)
- || Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH⁴
- || HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH²
- || HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH²
- || HHLA International GmbH²
- || HHLA Rosshafen Terminal GmbH²
- || IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG⁴
- || IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH⁴
- || METRANS, a.s, Prag²
- || Spherie UG (haftungsbeschränkt)⁴ (bis 31.08.2020)
- || Ulrich Stein GmbH²
- || UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH²

Torben Seebold

Arbeitsdirektor

Diplom-Jurist, Hamburg

Erstbestellung: 2019

Laufende Bestellung: bis 31.03.2022

Weitere Mandate¹

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

Der Aufsichtsrat und seine Mandate

Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vorsitzender)

Dipl.-Ingenieur, Hamburg

Geschäftsführender Gesellschafter der Rüdiger Grube International Business Leadership GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- || Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Holding Germany GmbH, Berlin (Vorsitz) (seit 11.05.2019)
- || Bombardier Transportation GmbH, Berlin (Vorsitz) (seit 11.05.2019)
- || Deufol SE, Hofheim am Taunus
- || Herrenknecht AG, Schwanau
- || RIB Software SE, Stuttgart³
- || Vantage Towers AG, Düsseldorf (Vorsitz) (seit 01.10.2020)
- || Vossloh AG, Werdoh³ (Vorsitz) (seit 05.02.2020)

Berthold Bose (stellvertretender Vorsitzender)

Kfz-Elektriker, Hamburg

Leiter ver.di Landesbezirk Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

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

Dr. Norbert Kloppenburg

Dipl.-Ingenieur agr., Hamburg

Berater für internationale Beteiligungen und Finanzierungen

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2012

Weitere Mandate¹

- || Voith GmbH & Co. KGaA, Heidenheim

Thomas Lütje

Schiffahrtskaufmann, Jork

Direktor Vertrieb bei der Hamburger Hafen und Logistik AG

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

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

Thomas Mendrzik

Elektromaschinenbauer, Hamburg

Angestellter im technischen Bereich bei der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

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

Dr. Isabella Niklas

Dr. jur., Hamburg

Sprecherin der Geschäftsführung der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2018

Weitere Mandate¹

- || GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH⁵
- || HADAG Seetouristik und Fährdienst AG⁵
- || Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg (seit 07.02.2020)
- || Hapag-Lloyd AG^{3, 6} (seit 05.06.2020)
- || SBH Schulbau Hamburg⁵
- || SNH Stromnetz Hamburg GmbH⁵
- || Wärme Hamburg GmbH (ehem. Vattenfall Wärme GmbH)⁵

Norbert Paulsen

Dipl.-Ingenieur, Hamburg

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

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2012

Weitere Mandate¹

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

Sonja Petersen

Dipl.-Kaufrau (FH), Norderstedt

Kaufmännische Angestellte HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- || Keine

Andreas Rieckhof

M.A. in Geschichte, Politischen Wissenschaften und Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Hamburg

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

Aufsichtsratsmitglied seit: August 2020

Weitere Mandate¹

- | FHG Flughafen Hamburg GmbH Gruppe⁵
- | Hamburger Hochbahn AG (bis 27.08.2020)
- | Hamburger Verkehrsverbund GmbH (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
- | Hamburgische Investitions- und Förderbank AöR (vom 15.07.2020 bis 08.09.2020)
- | Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
- | HHT Hamburg Tourismus GmbH⁵ (Vorsitz) (seit 15.07.2020)
- | HIW Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH⁵ (Vorsitz) (seit 15.07.2020)
- | HMC Hamburg Messe und Congress GmbH⁵ (Vorsitz) (seit 15.07.2020)
- | Life Science Nord Management GmbH⁵ (Vorsitz in geraden Jahren) (seit 15.07.2020)
- | ReGe Hamburg-Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH⁵ (Vorsitz)
- | Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
- | ZAL Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH⁵ (Vorsitz) (seit 15.07.2020)

Dr. Sibylle Roggencamp

Dipl.-Volkswirtin, Molfsee

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

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2012

Weitere Mandate¹

- | Elbphilharmonie und Laeiszhalle Service GmbH⁵
- | Flughafen Hamburg GmbH⁵
- | Hamburg Musik GmbH⁵
- | Hamburger Hochbahn AG⁵
- | Hamburgischer Versorgungsfonds AöR⁵
- | HSH Beteiligungsmanagement GmbH⁵ (bis 23.01.2019)
- | HSH Portfoliomanagement AöR, Kiel⁵ (Vorsitz)
- | Sprinkenhof GmbH⁵ (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
- | 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
- | Hensoldt Holding GmbH, Taufkirchen
- | M.M. Warburg & Co. KGaA, Hamburg (seit 01.01.2020)

Maya Schwiegershausen-Güth

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

Leiterin Bundesfachgruppe Maritime Wirtschaft, ver.di Bund

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- | Hapag-Lloyd AG, Hamburg^{3, 6}

Im Geschäftsjahr 2020 ausgeschiedene Mitglieder

Dr. Torsten Sevecke

Dr. jur., Hamburg

Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Bereich Wirtschaft und Innovation) der Freien und Hansestadt Hamburg (bis Juni 2020)

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2018

Weitere Mandate¹

- | 4Free AG, Hamburg
- | Erneuerbare Energien Hamburg Clusteragentur GmbH⁵ (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
- | Hamburg Messe und Congress GmbH⁵ (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
- | Hamburg Tourismus GmbH⁵ (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
- | Hamburgische Investitions- und Förderbank AöR⁵ (bis 14.07.2020)
- | HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH⁵ (bis 14.07.2020)
- | HIW Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH⁵ (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
- | Life Science Nord Management GmbH⁵ (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
- | ReGe Hamburg-Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH⁵ (bis 14.07.2020)
- | ZAL Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH⁵ (Vorsitz) (bis 14.07.2020)

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

Vergütungsbericht

Vergütung des Vorstands

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

Nach dem geltenden Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands setzt sich die Vergütung der Vorstandsmitglieder aus einer erfolgsunabhängigen Festvergütung, einer erfolgsabhängigen Tantieme, Nebenleistungen und Leistungen zur Altersversorgung zusammen. Die Festvergütung wird in zwölf monatlichen Teilbeträgen ausgezahlt. Die Nebenleistungen (Sachzüge) beinhalten den Anspruch auf (auch private) Nutzung eines

angemessenen Dienstwagens und die Übernahme von Versicherungsprämien. Die Nebenleistungen sind als Vergütungsbestandteile von den Mitgliedern des Vorstands zu versteuern.

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

Vergütungshöhe der Vorstände nach unterschiedlichen Szenarien

Stand: 31. Dezember 2020

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

¹ Pro umgeschlagenem und transportiertem Container

Leistungen zur Altersversorgung werden individuell in Gestalt von Pensionszusagen, der Zahlung eines bestimmten Betrages zur zweckgebundenen Verwendung für eine private Altersvorsorge bzw. in Gestalt der Übernahme von Beiträgen für eine Direktversicherung gewährt. Gemäß den Pensionszusagen erhalten die Vorstandsmitglieder ein Ruhegehalt, wenn sie nach Ablauf einer bestimmten Zeit, infolge von Dienstunfähigkeit oder infolge Alters ausscheiden. Das Ruhegehalt orientiert sich am jeweiligen Jahresgrundgehalt. Angerechnet werden einzelfallabhängig verschiedene Einkünfte wie z. B. aus selbstständiger oder nichtselbstständiger Arbeit und teilweise auch solche aus der gesetzlichen Rentenversicherung und Versorgungsbezüge aus öffentlichen Mitteln. Hinterbliebene Ehe- bzw. Lebenspartner von Vorstandsmitgliedern erhalten ein Witwengeld von 55 bis 60 % des Ruhegehalts und Kinder ein Waisengeld von 12 bis 20 % des Ruhegehalts. Sollte der Anspruch auf das Ruhegehalt ruhen oder nicht bestehen, wird zeitlich begrenzt ein Übergangs- bzw. Überbrückungsgeld in Abhängigkeit von der Festvergütung gezahlt.

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

Jahresvergütungen (einschließlich Nebenleistungen) und zudem auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags begrenzt.

Mit Blick auf das Gesetz zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) und die damit zusammenhängende Neufassung des DCGK hat der Aufsichtsrat das bestehende Vergütungssystem für den Vorstand überprüft. Das überprüfte Vergütungssystem wird der diesjährigen Hauptversammlung am 10. Juni 2021 zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Kredite oder vergleichbare Leistungen wurden den Vorstandsmitgliedern nicht gewährt. Insgesamt betrug die ausgezahlte Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands für die Tätigkeit im Geschäftsjahr 2020 rund 3,2 Mio. € (im Vorjahr: rund 3,1 Mio. €). Frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten Versorgungsbezüge in Höhe von 1.139.416 € (im Vorjahr: 1.096.949 €). Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen wurden insgesamt 30.328.824 € (im Vorjahr: 28.783.941 €) zurückgestellt.

Individuelle Vergütung des Vorstands

Die nachstehende Darstellung folgt den ehemaligen Empfehlungen in Ziffer 4.2.5 DCGK (in der Fassung vom 7. Februar 2017)¹.

Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende

in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss	
	2020	2020 Minimum	2020 Maximum	2019	2020	2019
Festvergütung	495.000	495.000	495.000	461.250	495.000	461.250
Nebenvergütung	13.839	13.839	13.839	13.859	13.839	13.859
Summe	508.839	508.839	508.839	475.109	508.839	475.109
Einjährige variable Vergütung ^{2,3}	477.262	0	495.000	434.988	495.000	461.250
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	986.101	508.839	1.003.839	910.097	1.003.839	936.359
Versorgungsaufwand ^{4,5}	1.210.142	1.210.142	1.210.142	2.796.735	1.210.142	2.796.735
Gesamtaufwand	2.196.243	1.718.981	2.213.981	3.706.832	2.213.981	3.733.094

Jens Hansen, Vorstandsmitglied

in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss	
	2020	2020 Minimum	2020 Maximum	2019	2020	2019
Festvergütung	361.250	361.250	361.250	350.000	361.250	350.000
Nebenvergütung	18.582	18.582	18.582	18.624	18.582	18.624
Summe	379.832	379.832	379.832	368.624	379.832	368.624
Einjährige variable Vergütung ^{2,3}	361.250	0	361.250	350.000	361.250	350.000
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	741.082	379.832	741.082	718.624	741.082	718.624
Versorgungsaufwand ⁴	49.813	49.813	49.813	35.000	49.813	35.000
Gesamtaufwand⁶	790.894	429.644	790.894	753.624	790.894	753.624

Dr. Roland Lappin, Vorstandsmitglied

in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss	
	2020	2020 Minimum	2020 Maximum	2019	2020	2019
Festvergütung	365.000	365.000	365.000	360.000	365.000	360.000
Nebenvergütung	10.767	10.767	10.767	10.782	10.767	10.782
Summe	375.767	375.767	375.767	370.782	375.767	370.782
Einjährige variable Vergütung ^{2,3}	365.000	0	365.000	360.000	365.000	360.000
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	740.767	375.767	740.767	730.782	740.767	730.782
Versorgungsaufwand ⁴	242.625	242.625	242.625	195.110	242.625	195.110
Gesamtaufwand	983.392	618.392	983.392	925.892	983.392	925.892

Torben Seebold, Vorstandsmitglied

in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss	
	2020	2020 Minimum	2020 Maximum	2019	2020	2019
Festvergütung	341.250	341.250	341.250	236.250	341.250	236.250
Nebenvergütung	14.221	14.221	14.221	23.671	14.221	23.671
Summe	355.471	355.471	355.471	259.921	355.471	259.921
Einjährige variable Vergütung ^{2,3}	341.250	0	341.250	236.250	341.250	236.250
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	696.721	355.471	696.721	496.171	696.721	496.171
Versorgungsaufwand ⁴	34.125	34.125	34.125	23.625	34.125	23.625
Gesamtaufwand⁷	730.846	389.596	730.846	519.796	730.846	519.796

1 Seit Inkrafttreten des DCGK i. d. F. 16. Dezember 2019 (DCGK 2020) nicht mehr direkt anwendbar. Da der Vergütungsbericht gemäß § 162 AktG erstmals für das Geschäftsjahr 2021 zu erstellen ist, wird bis dahin an der bisherigen Darstellung festgehalten.

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

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

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

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

6 Unterjährige Vertragsanpassungen sind zeitanteilig berücksichtigt.

7 2019: Anteilig ab 1. April 2019 (erstmalige Bestellung)

Vergütung des Aufsichtsrats

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

Kredite oder vergleichbare Leistungen wurden den Aufsichtsratsmitgliedern nicht gewährt. Jenseits der im Rahmen der Anstellungsverträge der Arbeitnehmervertreter geschuldeten marktüblichen Vergütungen wurden den Aufsichtsratsmitglie-

dern keine Vergütungen für persönliche Leistungen gewährt. Im Berichtszeitraum betragen die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats 311.500 € (im Vorjahr: 305.875 €).

Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht

1. Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt 74.404.715,00 €. Es ist eingeteilt in 74.404.715 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital der Gesellschaft von jeweils 1,00 €, davon 71.700.215 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

Individuelle Vergütung des Aufsichtsrats

in € ¹	Fixe Vergütung		Feste Vergütung für Ausschusstätigkeit		Sitzungsgelder		Gesamt	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Prof. Dr. Rüdiger Grube	40.500	40.500	10.000	9.375	2.750	3.500	53.250	53.375
Berthold Bose	20.250	20.250	2.500	2.500	2.500	2.250	25.250	25.000
Dr. Norbert Kloppenburg	13.500	13.500	7.500	7.500	3.500	3.750	24.500	24.750
Thomas Lütje	13.500	13.500	2.500	2.500	2.000	2.000	18.000	18.000
Thomas Mendrzik	13.500	13.500	10.000	10.000	3.750	4.250	27.250	27.750
Dr. Isabella Niklas	13.500	13.500	7.500	7.500	3.000	3.250	24.000	24.250
Norbert Paulsen	13.500	13.500	10.000	10.000	4.750	4.500	28.250	28.000
Sonja Petersen	13.500	13.500	5.000	5.000	3.000	4.000	21.500	22.500
Andreas Rieckhof ²	5.625	0	1.042	0	1.000	0	7.667	0
Dr. Sibylle Roggencamp	13.500	13.500	10.000	10.000	4.250	4.750	27.750	28.250
Prof. Dr. Burkhard Schwenker	13.500	7.875	7.500	4.375	4.250	2.250	25.250	14.500
Maya Schwiegershausen-Güth	13.500	13.500	0	0	1.500	1.750	15.000	15.250
Dr. Torsten Sevecke ³	9.000	13.500	3.333	5.000	1.500	2.250	13.833	20.750
Michael Westhagemann ⁴	0	2.250	0	1.250	0	0	0	3.500
Gesamtaufwand	196.875	192.375	76.875	75.000	37.750	38.500	311.500	305.875

1 Sämtliche Beträge ohne Mehrwertsteuer

2 Seit 20. August 2020 (Hauptversammlung 2020)

3 Bis 20. August 2020 (Hauptversammlung 2020)

4 Bis 6. Februar 2019

und Pflichten. Sofern das Gesetz die Fassung eines Sonderbeschlusses durch Aktionäre einer Gattung vorschreibt, sind nur die Inhaber von Aktien dieser Gattung stimmberechtigt.

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

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

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

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

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

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

7.1 Der Vorstand 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 33.373.036 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 33.373.036,00 € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital I, vgl. § 3 Abs. 4 der Satzung). Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der S-Aktionäre ausgeschlossen. Darüber hinaus ist der Vorstand

berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der A-Aktionäre in den im Beschluss näher definierten Fällen auszuschließen, z.B. bei der Ausgabe gegen Sacheinlagen oder bei der Ausgabe gegen Bareinlagen, sofern der Ausgabepreis den Börsenpreis der bereits notierten A-Aktien im Zeitpunkt der Ausgabe nicht wesentlich unterschreitet und der auf die neuen A-Aktien entfallende Anteil am Grundkapital nicht mehr als 10 % beträgt. Die Ausgabe neuer A-Aktien unter Ausschluss des Bezugsrechts der A-Aktionäre ist ferner insgesamt auf 20 % des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapitals begrenzt, wobei für Zwecke der 20 %-Grenze auch sämtliche A-Aktien anzurechnen sind, die unter anderen Ermächtigungen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben wurden oder auszugeben sind.

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

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

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

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

Bezugsrechts veräußerten bzw. verwendeten A-Aktien insgesamt höchstens 10 % des auf die A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals ausmachen dürfen.

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

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

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

Die Gesellschaft hat im September 2015 mehrere Schuld-scheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 53 Mio. € aufgenommen sowie Namensschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von 22 Mio. € ausgegeben. Die Schuld-scheindarlehen 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 Schuld-scheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 80 Mio. € aufgenommen und weitere Namensschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von 20 Mio. € ausgegeben. Die einzelnen Schuld-scheindarlehen 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 Schuld-scheindarlehen bzw. der jeweiligen Tranchen zur vorzeitigen Fälligestellung berechtigt, im Fall der Schuldverschreibungen und Darlehen bzw. der jeweiligen Tranchen aus dem Jahr 2015 allerdings vorbehaltlich der Unzumutbarkeit der Fortführung für den jeweiligen Anleihe- oder Darlehensgläubiger. Ein Kontrollwechsel liegt dabei jeweils vor, wenn die Freie und Hansestadt Hamburg direkt oder mittelbar weniger als 50,1 % der Stimmrechte am Kapital der HHLA hält.

Die Gesellschaft hat ferner im Juli 2020 einen Vertrag über eine revolvingende Kreditlinie über 50 Mio. € zur allgemeinen Liquiditätssicherung 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 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 33 inländischen und 18 ausländischen Gesellschaften betrieben, die zum Konsolidierungskreis des Konzerns zählen. Im Geschäftsjahr 2020 erweiterte die HHLA ihren Konsolidierungskreis zum Ausbau ihres Intermodalnetzwerks und zur Ausweitung ihrer digitalen Geschäftsaktivitäten. Darüber hinaus wurden keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen.

Die rechtlich selbstständige HHLA AG wurde im Rahmen des Börsengangs am 2. November 2007 in die beiden Teile A-Sparte und S-Sparte aufgeteilt. Die A-Sparte repräsentiert den Teilkonzern Hafenlogistik. Die an der Börse notierten A-Aktien vermitteln eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen dieser Geschäftsaktivitäten. Die Entwicklung und

das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien werden der S-Sparte zugerechnet. Die S-Aktien werden nicht an der Börse gehandelt und befinden sich vollständig im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Im unwahrscheinlichen und bisher nicht vorgekommenen Fall eines Verlusts im Teilkonzern Immobilien würde dieser gemäß einem separat abgeschlossenen Verlustausgleichsvertrag mittelbar durch die FHH übernommen.

Personal

Die Anzahl der Beschäftigten in der HHLA AG betrug am 31. Dezember 2020 insgesamt 1.043 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (im Vorjahr: 1.055). Davon waren 253 Lohnempfänger (im Vorjahr: 271), 721 Gehaltsempfänger (im Vorjahr: 719) sowie 69 Auszubildende (im Vorjahr: 65). Von den 1.043 Beschäftigten wurden im Berichtsjahr 423 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. €	2020	2019	Veränd.
Umsatzerlöse	133,5	136,0	- 1,8 %
Sonstige Erträge und Aufwendungen	-	- 163,4	- 25,9 %
Betriebsergebnis	- 72,2	- 27,4	- 163,5 %
Finanzergebnis	- 23,7	- 28,5	16,8 %
Beteiligungsergebnis	94,9	143,4	- 33,8 %
Ertragsteuern	11,9	- 11,7	201,9 %
Jahresüberschuss	10,9	75,8	- 85,6 %

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 133,5 Mio. € (im Vorjahr: 136,6 Mio. €). Der Rückgang um 2,5 Mio. € resultierte aus Dienstleistungsverrechnungen mit Tochtergesellschaften der HHLA AG.

Die **sonstigen Erträge und Aufwendungen** belasten das Ergebnis im Vorjahresvergleich um zusätzlich 42,3 Mio. €. Dies resultierte im Wesentlichen aus erhöhten Aufwendungen im Zuge von Restrukturierungsmaßnahmen im Segment Container.

Die Verbesserung des **Finanzergebnisses** gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf zinsinduzierte Rückstellungsveränderungen zurückzuführen.

Die Entwicklung des **Beteiligungsergebnisses** ist im Wesentlichen auf die Geschäftsentwicklung des Segments Intermodal und den im Segment Container erhöhten Aufwendungen im Zuge von Restrukturierungsmaßnahmen zurückzuführen. Die ergebniswirksam vereinnahmten Jahresüberschüsse aus den Tochtergesellschaften und Beteiligungen der HHLA AG haben sich im Vorjahresvergleich um 48,5 Mio. € auf 94,9 Mio. € reduziert (im Vorjahr: 143,4 Mio. €).

Der Rückgang der **Ertragsteuern** um 23,6 Mio. € resultierte überwiegend aus dem geringeren Betriebsergebnis.

Der **Jahresüberschuss** der Gesellschaft betrug im Berichtsjahr 10,9 Mio. € (im Vorjahr: 75,8 Mio. €). Davon entfallen auf die A-Sparte ein Jahresüberschuss von 4,9 Mio. € (im Vorjahr: 66,6 Mio. €) und auf die S-Sparte 6,0 Mio. € (im Vorjahr: 9,2 Mio. €).

Soll-Ist-Vergleich

in Mio. €	Ist 2019	Prognose 2020	Ist 2020
Jahresüberschuss	75,8	stark rückläufig	10,9

Die prognostizierte Entwicklung des Jahresergebnisses ist wie erwartet eingetreten und wurde darüber hinaus durch Aufwendungen im Zuge von Restrukturierungsmaßnahmen im Segment Container belastet.

Vermögenslage

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	32,5	32,4
Finanzanlagen	441,7	444,5
Sonstige Aktiva	741,2	718,5
Bilanzsumme	1.215,4	1.195,4
Passiva		
Eigenkapital	474,6	492,2
Rückstellungen für Pensionen	334,8	330,1
Sonstige Passiva	406,0	373,1
Bilanzsumme	1.215,4	1.195,4
Eigenkapitalquote in %	39,0	41,2
Anlagenintensität in %	2,7	2,7

Die Restbuchwerte der **immateriellen Vermögensgegenstände** und des **Sachanlagevermögens** betragen zum Bilanzstichtag 32,5 Mio. € (im Vorjahr: 32,4 Mio. €). Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen betragen im Berichtsjahr 4,9 Mio. € (im Vorjahr: 6,9 Mio. €). Der Investitionsschwerpunkt lag dabei auf dem Ausbau der IT-Landschaft.

Das **Finanzanlagevermögen** reduzierte sich um insgesamt 2,8 Mio. € auf 441,7 Mio. €.

Das **Eigenkapital** hat sich gegenüber dem Jahresende 2019 um 17,6 Mio. € verringert. Der Rückgang begründet sich im Wesentlichen aus der Ausschüttung von Dividenden in Höhe von 54,7 Mio. €. Gegenläufig wirkte die Kapitalerhöhung aus der Dividendenausschüttung gegen Sacheinlage in Höhe von 25,2 Mio. €.

Entwicklung der Pensionsrückstellungen

in Tsd. €	2020	2019
Bilanzwert am 01.01.	330.110	323.888
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand	23.826	25.301
	-	
Rentenzahlungen	19.175	- 19.079
Bilanzwert am 31.12.	334.761	330.110

Die HHLA AG bewertet die Ansprüche aus bestehenden **Pensionsverpflichtungen** nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren „Projected Unit Credit Method“. Dabei erfolgt die Zuordnung künftiger Leistungen im Verhältnis der bereits zurückgelegten zu der bis zum Eintritt des jeweiligen Versorgungsfalles möglichen Dienstzeit. Zusätzlich werden die künftig zu erwartenden Renten- und Entgeltsteigerungen berücksichtigt. Für das Berichtsjahr wird ein von der Deutschen Bundesbank vorgegebener durchschnittlicher Marktzins der vergangenen zehn Jahre von 2,30 % (im Vorjahr: 2,71 %) 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 334,8 Mio. € (im Vorjahr: 330,1 Mio. €).

Finanzlage

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2020	2019
Finanzmittelfonds am 01.01.	431,4	416,1
Cashflow aus laufender Tätigkeit	67,0	103,7
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 2,2	- 26,7
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 29,5	- 61,7
Finanzmittelfonds am 31.12.	466,7	431,4
davon ggü. Tochtergesellschaften	291,9	224,1
davon liquide Mittel	174,8	207,3

Der **Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit** betrug im Berichtsjahr 67,0 Mio. € (im Vorjahr: 103,7 Mio. €). Er war wesentlich durch das Betriebsergebnis und vereinnahmte Beteiligungsergebnisse geprägt. Der Cashflow reichte im Berichtsjahr vollständig aus, um die Investitionen zu finanzieren.

Der **Finanzmittelfonds** setzte sich im Rahmen bestehender Cash-Pool-Verträge aus Forderungen gegenüber Tochtergesellschaften in Höhe von 291,9 Mio. € (im Vorjahr: 224,1 Mio. €), liquiden Mitteln in Form von Bankguthaben in Höhe von 92,8 Mio. € (im Vorjahr: 112,3 Mio. €), davon kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten in Höhe von 40,0 Mio. € (im Vorjahr: 45,0 Mio. €), sowie Clearing-Forderungen gegenüber der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (HGV), in Höhe von 82,0 Mio. € (im Vorjahr: 95,0 Mio. €) zusammen. Die HHLA AG ist mit der S-Sparte in das Cash-Clearing-System der HGV einbezogen. Die A-Sparte nutzt darüber hinaus die Möglichkeit, Liquiditätsüberschüsse bei der HGV anzulegen, soweit dies für die HHLA AG vorteilhaft ist.

Risiko- und Chancenbericht

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

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

Prognosebericht

Ausblick

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

Erwartete Ertragslage 2021

Auf Basis der im Prognosebericht des Konzerns erwarteten Ertragslage des HHLA-Konzerns geht die HHLA AG insgesamt von einem stark verbesserten Jahresüberschuss gegenüber dem Vorjahreswert 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 2021

Auf Basis der im Prognosebericht des Konzerns beschrieben 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 kontinuierlichen Ausschüttungspolitik dar.

Erklärung des Vorstands

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

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

Hamburg, den 15. März 2021

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 2020**

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Bilanz zum 31. Dezember 2020

Aktiva

	31.12.2020	31.12.2019
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	7.554.946,10	8.292.258,01
2. Entgeltlich erworbene Software	667.840,50	1.297.897,46
3. Anlagen in der Entwicklung	15.360.344,10	14.038.255,68
	23.583.130,70	23.628.411,15
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	4.308.873,28	5.021.265,41
2. Technische Anlagen und Maschinen	969.190,94	1.033.230,27
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.272.261,95	2.723.386,93
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	385.148,22	0,00
	8.935.474,39	8.777.892,61
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	426.119.324,71	428.621.877,68
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	5.500.000,00	6.000.000,00
3. Beteiligungen	9.364.387,19	9.165.875,49
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	7.157.785,13	688.137,55
	444.689.497,03	444.475.890,62
	474.218.102,12	476.882.184,38
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	245.314,50	177.887,75
2. Unfertige Leistungen	747.312,27	641.844,16
	992.626,77	819.731,91
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.079.427,43	1.562.395,25
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	250,00	0,00
3. Forderungen gegen die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg	82.000.000,00	95.000.000,00
4. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	468.521.236,06	436.698.236,72
5. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	30.000,00
6. Sonstige Vermögensgegenstände	8.211.348,89	9.404.861,65
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr (t. v. j. EUR 11.204,00)–		
	559.812.262,38	542.785.493,62
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
	92.754.484,24	112.276.338,48
	653.559.373,39	655.881.564,01
	1.024.319,17	678.921,92
C. Rechnungsabgrenzungsposten		
	86.642.059,56	61.963.762,26
D. Aktive latente Steuern		
	1.215.443.854,24	1.195.406.432,57

	31.12.2020	31.12.2019
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital		
1. Helenlogistik	71.700.215,00	70.048.834,00
2. Immobilien	2.704.500,00	2.704.500,00
	74.404.715,00	72.753.334,00
II. Kapitalrücklage		
1. Helenlogistik	160.285.484,69	136.771.470,63
2. Immobilien	506.206,26	506.206,26
	160.791.690,95	137.277.676,89
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage		
a) Helenlogistik	5.125.000,00	5.125.000,00
b) Immobilien	205.000,00	205.000,00
	5.330.000,00	5.330.000,00
2. Andere Gewinnrücklagen		
a) Helenlogistik	57.218.380,36	56.105.325,36
b) Immobilien	1.322.353,86	1.322.353,86
	58.540.734,22	57.427.679,22
	63.870.734,22	62.757.679,22
IV. Bilanzgewinn		
1. Helenlogistik	137.107.716,31	181.303.432,76
2. Immobilien	38.397.121,30	38.060.097,68
	175.504.837,61	219.363.530,44
	38.397.121,30	47.474.571,97,76
	474.571.977,76	492.152.220,55
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	334.760.818,15	330.109.748,67
2. Steuerrückstellungen	2.107.471,28	3.433.423,21
3. Sonstige Rückstellungen	87.512.533,67	47.072.415,24
	424.380.443,10	380.615.587,12
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	166.180.586,77	166.203.904,87
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	709.028,27	586.458,16
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	3.428.756,93	3.484.713,57
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.946,67	568,79
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	82.738.215,55	78.202.268,88
6. Sonstige Verbindlichkeiten	6.254.288,23	3.892.730,35
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit (t. v. j. EUR 2.656.592,42)–		
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit (t. v. j. EUR 8.467.933,09)–		
	47.348.407,76	60.874.306,86
	306.669.240,18	313.244.943,50
D. Passive latente Steuern		
	9.822.193,18	9.393.681,40
	1.215.443.854,24	1.195.406.432,57

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

	01.01.2020 - 31.12.2020		01.01.2019 - 31.12.2019	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		133.493.943,37		135.967.384,49
2. Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen		105.468,11		109.495,96
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		655.771,79		1.957.070,30
4. Sonstige betriebliche Erträge		1.984.131,21		1.975.209,15
--davon Erträge aus der Währungsum- rechnung EUR 35.790,60 (i. Vj. EUR 27.699,45)--				
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	6.649.719,08		6.117.010,40	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	6.640.157,47	13.289.876,55	6.859.420,96	12.976.431,36
6. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	92.061.979,17		93.420.439,17	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung --davon für Altersversorgung EUR -1.688.757,89 (i. Vj. EUR -4.040.547,65)--	13.567.212,95	105.629.192,12	11.096.576,85	104.517.016,02
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		4.741.915,26		4.284.374,49
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		84.428.005,94		45.419.995,05
--davon Aufwendungen aus der Währungs- umrechnung EUR 42.539,21 (i. Vj. EUR 45.202,10)--				
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		62.462.586,74		76.635.365,54
10. Erträge aus Beteiligungen		52.975.480,68		75.927.461,35
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 48.731.638,03 (i. Vj. EUR 71.322.068,73)--				
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		3.910.849,49		3.273.618,09
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 3.868.910,52 (i. Vj. EUR 3.257.748,45)--				
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		166.488,30		1.354,41
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme		20.541.820,77		9.180.190,35
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		27.636.182,32		31.813.989,43
--davon Aufwendungen aus der Abzinsung EUR 24.219.021,54 (i. Vj. EUR 28.635.598,85)--				
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-11.860.691,87		11.730.494,82
--davon Ertrag aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 23.136.730,52 (i. Vj. EUR 5.970.245,62)--				
16. Ergebnis nach Steuern		11.015.442,00		75.921.758,95
17. Sonstige Steuern		160.501,03		163.378,44
18. Jahresüberschuss		10.854.940,97		75.758.380,51
19. Gewinnvortrag		219.363.530,44		205.323.667,13
20. Ausschüttung		54.713.633,80		61.718.517,20
21. Bilanzgewinn		175.504.837,61		219.363.530,44

Anhang für das Geschäftsjahr 2020

1. Allgemeines

Der Jahresabschluss der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA AG) zum 31. Dezember 2020 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	2020	2019
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 2,30 % (im Vorjahr: 2,71 %) 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 18.619 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 %	31.12.2020	31.12.2019
Abzinsungssatz	2,30	2,71
Lebenshaltungskostensteigerung	2,00	2,00
Entgelttrend	2,00	3,00
Anpassung der laufenden Renten	1,00 - 2,00	1,00 - 2,00
Fluktuationsrate	2,10	2,10
Anpassung der Sozialversicherungsrenten gemäß Rentenversicherungsbericht des Jahres	2020	2019

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 2020 mit dem von der Deutsche Bundesbank veröffentlichten Zinssatz von 0,51 % (im Vorjahr: 0,58 %) 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 2020 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 1,60 % (im Vorjahr: 1,97 %) zu Grunde gelegt. Der Rechnungszins von 1,60 % 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 Zinsvorräge 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 7.555 T€ sowie um einen in der Entwicklung befindlichen selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenstand mit Entwicklungskosten in Höhe von 15.360 T€. Forschungskosten sind nicht entstanden. Mit der Entwicklung wurde im Geschäftsjahr 2015 begonnen.

In den Abschreibungen auf Sachanlagen sind keine außerplanmäßigen Abschreibungen enthalten.

Finanzanlagen

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

In den sonstigen Vermögensgegenständen ist ein Posten in Höhe von 67 T€ mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr enthalten. In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind 9.130T€ 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€	31.12.2020	31.12.2019
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	1
Sachanlagen	1.705	982
Finanzanlagen	57	68
Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	915	850
Rückstellungen	83.958	60.046
Verbindlichkeiten	6	17
	86.642	61.964

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

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) beträgt 74.404.715,00 € (zum 31. Dezember 2019: 72.753.334,00 €) und ist eingeteilt in 74.404.715 (zum 31. Dezember 2019: 72.753.334) auf den Namen lautende Stückaktien zu einem Nennwert von jeweils 1,00 €. Davon sind 71.700.215 (zum 31. Dezember 2019: 70.048.834) A-Aktien und 2.704.500 S-Aktien (Aktien-gattungen).

Im Geschäftsjahr erfolgte eine Kapitalerhöhung im Zusammenhang mit der Dividendenausschüttung an die A-Aktionäre. Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 20. August 2020 wurde beschlossen, einen Teil des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr 2019 durch die Zahlung einer Dividende auf Stammaktien in Höhe von 0,70 € 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 0,49 € (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 0,21 € 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 51.357.949 A-Aktien ausgeübt. Unter Zugrundelegung von Bezugs-verhältnis und Bezugspreis und den weiteren Regelungen zur Aktien-dividende wurden insgesamt 1.651.381 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 74.404.715 Aktien, davon 71.700.215 A-Aktien und unverändert 2.704.500 S-Aktien. Der verbleibende, nicht ausgeschüttete Gewinn wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Im September 2020 wurden aus dem genehmigten Kapital I Dividendenansprüche der Aktionäre in Höhe von 25.165 T€ eingebracht. Die Kapitalrücklage hat sich hieraus um 23.514 T€ auf 160.792 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 33.373.036 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 33.373.036,00 € 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 16. Juni 2016 hat den Vorstand ermächtigt, bis zum 15. Juni 2021 eigene A-Aktien im Umfang von insgesamt bis zu 10 % des im Zeitpunkt der Beschlussfassung – oder, falls dieser Betrag geringer ist, des im Zeitpunkt der Ausnutzung der Ermächtigung – auf die A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben 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, 70,11 % 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: 57.428 T€).

Aus dem zum 31. Dezember 2019 bestehenden Bilanzgewinn von 219.364 T€ sind im Geschäftsjahr 2020 54.714 T€ ausgeschüttet worden.

Für das Berichtsjahr werden Vorstand und Aufsichtsrat auf der Hauptversammlung am 10. Juni 2021 vorschlagen, je dividendenberechtigter börsennotierter A-Aktie eine Wahldividende in Höhe von 0,45 € (im Vorjahr: 0,70 €) 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 2020 folgt hieraus eine Ausschüttungssumme von 32.265 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 marktkonform 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 (50.877 T€), Restrukturierung im Bereich Projekt- und Kontraktlogistik (2.056 T€) und andere Personalaufwendungen (14.028 T€) enthalten.

Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen, Lebensarbeitszeitkonten und Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung sind in Höhe von insgesamt 449 T€ durch die Verpfändung oder Abtretung von Wertpapieren besichert.

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

Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Erfüllungsbetrag der Verpflichtung	220	209
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	202	208
Nettowert der Rückstellung für Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung	18	1
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	102	102

Neben der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Rückstellungen erfolgte mangels Erträgen keine entsprechende Verrechnung der zugehörigen Aufwendungen (18 T€) aus der Abzinsung.

Altersteilzeitverpflichtung

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Erfüllungsbetrag der Verpflichtung	397	333
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	143	166
Nettowert der Rückstellung für Altersteilzeit	254	167
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	142	164

Neben der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Rückstellungen erfolgte eine entsprechende Verrechnung der zugehörigen Aufwendungen (3 T€) und Erträge (0,3 T€) aus der Abzinsung.

Verpflichtung aus Lebensarbeitszeitkonten

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen	335	363
Beizulegender Zeitwert des Deckungsvermögens	104	131
Nettowert der Rückstellung für Lebensarbeitszeitkonten	231	232
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	141	178

Neben der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Rückstellungen erfolgte eine entsprechende Verrechnung der zugehörigen Aufwendungen (6 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€	31.12.2020	31.12.2019
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.586	1.555
Sachanlagen	7.860	7.479
Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	244	208
Rückstellungen	132	152
	9.822	9.394

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€	31.12.2020	31.12.2019
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften und Gewährleistungsverträgen	29.610	14.438
Patronatserklärungen	49.131	64.296
	78.741	78.734

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

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Am Abschlussstichtag lagen folgende sonstige finanzielle Verpflichtungen vor:

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in T€	31.12.2020	31.12.2019
Fälligkeit innerhalb eines Jahres	12.773	12.831
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	5.092	5.045
Fälligkeit zwischen einem und fünf Jahren	30.017	31.425
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	1.957	2.236
Fälligkeit über fünf Jahre	179.005	44.017
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	0	280
	221.795	88.273

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen entfallen insbesondere auf Mietverträge. Zum Bilanzstichtag besteht ein Bestellobligo in Höhe von 27.666 T€ (im Vorjahr: 22.901 T€).

Ausschüttungssperre

Die Aktivierung von selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenständen führte zu einem ausschüttungsgesperren Betrag in Höhe von 15.519 T€. Die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert von zu saldierendem Vermögen in Zusammenhang mit Altersteilzeitvereinbarungen und Altersversorgungsverpflichtungen führte zu einem ausschüttungsgesperren Betrag von 68 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 18.619 T€. Der Überhang der aktiven über die passiven latenten Steuern führte zu einem ausschüttungsgesperren Betrag von 93.122 T€. Der Gesamtbetrag der ausschüttungsgesperren Beträge beläuft sich mithin auf 127.328 T€, wobei gemäß Satzung ein Betrag von 134.087 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 175.505 T€ gegenüber.

4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereiche

in T€	2020	2019
Leistungsentgelte Konzernunternehmen (inkl. Vermietung)	123.300	123.982
Vermietung (an Dritte)	6.845	6.606
Güterumschlag und Lagerei	767	873
Sonstige Umsätze	2.582	4.506
	133.494	135.967

Die Umsatzerlöse wurden nur im Inland erzielt.

Erhöhung des Bestandes an unfertigen Leistungen

Die Erhöhung resultiert aus Mietnebenkosten.

Andere aktivierte Eigenleistungen

Hierbei handelt es sich um Eigenleistungen für aktivierte Software und für den Neubau einer Trafostation.

Sonstige betriebliche Erträge

Periodenfremde Erträge in Höhe von 1.401 T€ ergaben sich im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen (1.255 T€).

Personalaufwand

Durchschnittliche Mitarbeiterzahl

	31.12.2020	31.12.2019
Lohnempfänger	260	281
Gehaltsempfänger	721	715
Auszubildende	61	52
	1.042	1.048

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 872 T€. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen belasteten das Jahresergebnis im Vorjahresvergleich um zusätzlich 39.008 T€. Dies steht in Zusammenhang mit Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Zuge eines Effizienzprogramms im Segment Container.

Steuern

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag umfassen im Wesentlichen die Körperschaftsteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie die Gewerbesteuer des Geschäftsjahres 2020.

In den Steuern von Einkommen und vom Ertrag sind periodenfremde Steueraufwendungen in Höhe von 1.152 T€ enthalten.

5. Sonstige Angaben

Organe und Mandate

Weitere Angaben zu den Organmitgliedern und ihren Mandaten

Der Vorstand und seine Mandate

Angela Titzrath

Vorstandsvorsitzende

Wirtschaftswissenschaftlerin (M. A.), Hamburg

Erstbestellung: 2016

Laufende Bestellung: bis 30.09.2024

Weitere Mandate¹

- | Bionic Production GmbH, Lüneburg² (Vorsitz) (seit 29.08.2019)
- | CTD Container-Transport-Dienst GmbH² (Vorsitz)
- | Deutsche Lufthansa AG, Köln³ (seit 02.09.2020)
- | Evonik Industries AG, Essen³
- | HHLA Digital neXt GmbH² (seit 01.02.2021) (Vorsitz)
- | HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH² (Vorsitz)
- | HHLA International GmbH² (Vorsitz)
- | HHLA Sky GmbH² (Vorsitz)
- | HPC Hamburg Port Consulting GmbH² (Vorsitz)
- | METRANS, a.s. (Vorsitz), Prag²
- | modility GmbH² (seit 12.10.2020) (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 (seit 19.01.2021) (Vorsitz)
- | 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)
- | GHL 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
- | Spherie UG (haftungsbeschränkt)⁴ (bis 31.08.2020)
- | Ulrich Stein GmbH²
- | UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH²

Torben Seebold

Arbeitsdirektor

Diplom-Jurist, Hamburg

Erstbestellung: 2019

Laufende Bestellung: bis 31.03.2022

Weitere Mandate¹

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

Der Aufsichtsrat und seine Mandate

Prof. Dr. Rüdiger Grube (Vorsitzender)

Dipl.-Ingenieur, Hamburg

Geschäftsführender Gesellschafter der Rüdiger Grube International Business Leadership GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- | Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Holding Germany GmbH, Berlin (Vorsitz) (seit 11.05.2019)
- | Bombardier Transportation GmbH, Berlin (Vorsitz) (seit 11.05.2019)
- | Deufol SE, Hofheim am Taunus
- | Herrenknecht AG, Schwanau (bis 27.11.2020)
- | RIB Software SE, Stuttgart³
- | Vantage Towers AG, Düsseldorf (Vorsitz) (seit 01.10.2020)
- | Vossloh AG, Werdohl³ (Vorsitz) (seit 05.02.2020)

Berthold Bose (stellvertretender Vorsitzender)

Kfz-Elektriker, Hamburg
Leiter ver.di-Landesbezirk Hamburg

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

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

Dr. Norbert Kloppenburg

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

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2012

Weitere Mandate¹

- | Voith GmbH & Co. KGaA, Heidenheim

Thomas Lütje

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

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

- | HVCC Hamburg Vessel Coordination Center GmbH² (Vorsitz)

Thomas Mendrzik

Elektromaschinenbauer, Hamburg
Angestellter im technischen Bereich bei der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2017

Weitere Mandate¹

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

Dr. Isabella Niklas

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

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2018

Weitere Mandate¹

- | GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH⁵
- | HADAG Seetouristik und Fährdienst AG⁵
- | Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg (seit 07.02.2020)
- | Hapag-Lloyd AG^{3, 6} (seit 05.06.2020)
- | SBH Schulbau Hamburg⁵
- | SNH Stromnetz Hamburg GmbH⁵
- | Wärme Hamburg GmbH (ehem. Vattenfall Wärme GmbH)⁵

Norbert Paulsen

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

Aufsichtsratsmitglied seit: Juni 2012

Weitere Mandate¹

- | HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH⁵

Sonja Petersen

Dipl.-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 GmbH Gruppe⁵
- | Hamburger Hochbahn AG (bis 27.08.2020)
- | Hamburger Verkehrsverbund GmbH (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
- | Hamburgische Investitions- und Förderbank AöR (vom 15.07.2020 bis 08.09.2020)
- | Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
- | HHT Hamburg Tourismus GmbH⁵ (Vorsitz) (seit 15.07.2020)
- | HIW Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH⁵ (Vorsitz) (seit 15.07.2020)
- | HMC Hamburg Messe und Congress GmbH⁵ (Vorsitz) (seit 15.07.2020)
- | Life Science Nord Management GmbH⁵ (Vorsitz in geraden Jahren) (seit 15.07.2020)
- | ReGe Hamburg-Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH⁵ (Vorsitz)
- | Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
- | ZAL Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH⁵ (Vorsitz) (seit 15.07.2020)

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 Beteiligungsmanagement GmbH⁵ (bis 23.01.2019)
- | HSH Portfoliomanagement AöR, Kiel⁵ (Vorsitz)
- | Sprinkenhof GmbH⁵ (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
- | 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
 - | Hensoldt AG³, Taufkirchen
 - | M.M. Warburg & Co. KGaA, Hamburg (seit 01.01.2020)
-

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

- | Hapag-Lloyd AG^{3, 6}
-

Im Geschäftsjahr 2020 ausgeschiedene Mitglieder

Dr. Torsten Sevecke

Dr. jur., Hamburg
Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Bereich Wirtschaft und Innovation) der Freien und Hansestadt Hamburg (bis Juni 2020)

Erstmalige Wahl: 2018

Ausgeschieden am: 20.08.2020

Weitere Mandate¹

- | 4Free AG, Hamburg
 - | Erneuerbare Energien Hamburg Clusteragentur GmbH⁵ (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
 - | Hamburg Messe und Congress GmbH⁵ (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
 - | Hamburg Tourismus GmbH⁵ (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
 - | Hamburgische Investitions- und Förderbank AöR⁵ (bis 14.07.2020)
 - | HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH⁵ (bis 14.07.2020)
 - | HIW Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH⁵ (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
 - | Life Science Nord Management GmbH⁵ (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
 - | ReGe Hamburg-Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH⁵ (bis 14.07.2020)
 - | ZAL Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH⁵ (Vorsitz) (bis 14.07.2020)
-

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 312 T€ gewährt. Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen 3.182 T€. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 1.139 T€ gezahlt. In den Pensionsrückstellungen sind für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene 23.121 T€ enthalten. Ergänzende Erläuterungen zur Vergütung des Vorstands sind in dem zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts der HHLA AG enthalten.

Corporate Governance Kodex

Auch im Geschäftsjahr 2020 haben sich Vorstand und Aufsichtsrat mit Themen der Corporate Governance befasst. Am 11. Dezember 2020 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 13. Dezember 2019 (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.

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 nichtfinanziellen Berichts nach ISAE 3000 (revised), die Prüfung des Compliance-Management-Systems sowie die Prüfung von Finanzkennzahlen insbesondere nach dem Erneuerbare-Energie-Gesetz (EEG) und dem Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz (KWKG). Die Steuerberatungsleistungen umfassen Schulungsleistungen zu Mitteilungspflichten im Zusammenhang mit internationaler Steuergestaltung. Als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020 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

Zum 19. Januar 2021 wurde der Erwerb von 80,0 % der Anteile an der iSAM AG mit Sitz in Mühlheim an der Ruhr vollzogen.

Weitere Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 nicht ein.

Hamburg, den 15. März 2021

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 2020

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital		Eigenkapital in T€	Ergebnis des Geschäftsjahres	
	direkt (in %)	indirekt (in %)		Jahr	in T€
Teilkonzern Hafenlogistik					
Segment Container					
HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3b}	100,0		76.961	2020	0
Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3c}		100,0	26	2020	0
HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg ^{1, 2, 3b}	100,0		1.942	2020	0
HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3b}	100,0		34.741	2020	0
HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3a}		100,0	26.208	2020	0
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3b}	74,9		80.433	2020	0
SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3c}		74,9	601	2020	0
Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg ⁴		37,5	320	2020	135
HVCC Hamburg Vessel Coordination Center GmbH, Hamburg ⁴	66,0		100	2020	0
CuxPort GmbH, Cuxhaven ⁴	25,1		14.421	2019	940
Cuxcargo Hafenbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven ⁵	50,0		42	2020	4
Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven ⁵	50,0		13	2020	0
DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagsbetriebe mbH, Hamburg ⁴	40,4		1.148	2020	371
HHLA International GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3b}	100,0		8.360	2020	0
HHLA TK Estonia AS, Tallinn/Estland ¹		100,0	59.314	2019	3.085
SC Container Terminal Odessa, Odessa/Ukraine ¹		100,0	60.033	2019	13.408
Segment Intermodal					
CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3c}	100,0		1.256	2020	0
HHLA Project Logistics LLC, Poti/Georgien ¹		75,0	1.667	2019	423
LLC "HHLA Intermodal Ukraine", Odessa/Ukraine ¹		100,0	-	2019	-
LLC "Ukrainian Intermodal Company", Odessa/Ukraine ¹		100,0	-	2019	-
METRANS a.s., Prag/Tschechien ¹	100,0		286.442	2019	57.829
METRANS Adria D.O.O., Koper/Slowenien ¹		100,0	1.291	2019	471
METRANS (Danubia) a.s., Dunajská Streda/Slowakei ¹		100,0	108.729	2019	15.600
METRANS (Danubia) Kft., Győr/Ungarn ¹		100,0	2.001	2019	465
METRANS Danubia Krems GmbH, Krems an der Donau/Österreich ¹		100,0	552	2019	107
METRANS D.O.O., Rijeka/Kroatien ^{1, 5}		100,0	11	2019	3
METRANS DYKO Rail Repair Shop s.r.o., Prag/Tschechien ¹		100,0	6.670	2019	928
METRANS İSTANBUL STI, Istanbul/Türkei ¹		100,0	-73	2019	-5
METRANS Konténer Kft., Budapest/Ungarn ¹		100,0	10.254	2019	1.325
METRANS (Polonia) Sp.z o.o., Warschau/Polen ¹		100,0	8.850	2019	3.459
METRANS Rail s.r.o., Prag/Tschechien ¹		100,0	3.832	2019	3.331
METRANS Rail (Deutschland) GmbH, Leipzig ¹		100,0	9.111	2020	2.088
METRANS Umschlagsgesellschaft mbH, Hamburg ¹		100,0	22	2020	-3
TIP Žilina, s.r.o., Dunajská Streda/Slowakei ¹		100,0	-2.334	2019	-2.325
UniverTrans Kft., Budapest/Ungarn ¹		100,0	2.369	2019	758
METRANS Railprofi Austria GmbH, Krems an der Donau/Österreich ¹		80,0	1.260	2019	1.190
IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg ⁵	50,0		43	2020	2
IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG, Hamburg ⁵	50,0		60	2020	-3

Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern zum 31. Dezember 2020

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital		Eigenkapital in T€	Ergebnis des Geschäftsjahres	
	direkt (in %)	indirekt (in %)		Jahr	in T€
Segment Logistik					
Bionic Production GmbH, Lüneburg ¹	50,1		3.167	2020	-2.314
HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3a}	100,0		1.023	2020	0
UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg, Hamburg ¹	51,0		9.993	2020	548
ARS-UNIKAI GmbH, Hamburg ⁴		25,5	36	2020	-14
HHLA Sky GmbH, Hamburg ¹	100,0		54	2020	-2.282
Third Element Aviation GmbH, Bielefeld ⁴		29,7	356	2020	-11
modility GmbH, Hamburg ¹	100,0		1.428	2020	-322
HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg ⁴	51,0		20.366	2020	38
Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ⁴	51,0		914	2020	311
Hansaport Hafenebetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{3b, 4}	49,0		k. A.	2020	k. A.
Hyperport Cargo Solutions GmbH i. G., Hamburg ⁴	50,0		-	2020	-
Spherie UG (haftungsbeschränkt), Hamburg ⁴	25,1		316	2019	-375
Holding/Übrige					
GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg ^{1, 2, 3c}	100,0		3.609	2020	0
HHLA-Personal-Service GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3b}	100,0		45	2020	0
Teilkonzern Immobilien					
Segment Immobilien					
Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{1, 2, 3a}	100,0		4.518	2020	0
HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH, Hamburg ^{1, 5}	100,0		37	2020	-59
HHLA 1. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg ^{1, 3d}	100,0		14.305	2020	1.263
HHLA 2. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg ^{1, 3d}	100,0		69.185	2020	6.647

¹ Beherrschte Unternehmen.

² Mit diesen Unternehmen bestanden 2020 Ergebnisabführungsverträge.

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

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

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

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

⁴ At-equity bilanzierte Unternehmen.

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

**Entwicklung des Anlagevermögens
im Geschäftsjahr 2020**

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2020

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte		
	1.1.2020 EUR	Zugänge im Kriegsjahr EUR	Invest. Förderung EUR	Abgänge EUR	31.12.2020 EUR	1.1.2020 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2020 EUR	31.12.2020 EUR	31.12.2019 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	10.057.349,12	0,00	0,00	0,00	10.708.213,73	1.765.091,11	1.388.176,52	0,00	3.153.267,63	7.554.946,10	8.292.258,01
2. Enggültig erworbene Software	18.105.737,27	0,00	0,00	46.160,00	18.322.436,73	16.807.839,81	892.916,42	0,00	17.654.596,23	667.840,50	1.297.897,46
3. Anlagen in der Entwicklung	14.038.255,69	0,00	0,00	0,00	15.360.344,10	0,00	0,00	0,00	0,00	15.360.344,10	14.038.255,68
	42.201.342,07	0,00	0,00	46.160,00	44.390.994,56	18.572.930,92	2.281.092,94	0,00	20.807.863,86	23.583.130,70	23.628.411,15
II. Sachanlagen											
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf Mobilgrund	29.344.542,63	0,00	0,00	0,00	29.032.449,94	24.329.277,22	400.299,44	0,00	24.733.576,66	4.308.873,28	5.021.265,41
2. Technische Anlagen und Maschinen	6.867.658,73	0,00	332.556,69	0,00	6.867.658,73	5.834.428,46	64.039,53	0,00	5.898.467,79	989.190,94	1.033.230,27
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	13.659.136,04	2.262,43	0,00	518.859,03	15.692.599,52	10.935.749,11	1.996.493,55	2.262,43	12.420.307,57	3.272.261,95	2.723.396,93
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00	0,00	0,00	385.148,22	0,00	0,00	0,00	0,00	385.148,22	0,00
	49.871.337,40	2.262,43	332.556,69	518.859,03	51.877.826,41	41.093.454,79	2.460.822,32	2.262,43	43.042.552,02	8.935.474,39	8.777.882,01
III. Finanzanlagen											
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	428.674.627,98	0,00	0,00	6.252.552,87	426.172.074,71	52.750,00	0,00	0,00	52.750,00	426.119.324,71	428.621.877,59
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	6.000.000,00	0,00	0,00	500.000,00	5.500.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.500.000,00	6.000.000,00
3. Beteiligungen	9.682.721,41	0,00	0,00	200.000,00	9.482.721,41	183.410,72	166.498,50	0,00	194.990,02	9.387.731,39	9.682.721,41
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	444.712.652,34	0,00	0,00	6.952.552,87	441.937.137,05	236.181,72	166.498,50	0,00	237.650,02	441.699.487,03	444.615.880,92
	536.784.731,81	2.262,43	332.556,69	7.517.571,90	538.305.988,02	59.902.547,43	4.908.493,56	2.262,43	64.037.855,90	474.218.102,12	476.982.184,36

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Verbindlichkeitspiegel zum 31. Dezember 2020

Art der Verbindlichkeit	Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Restlaufzeit davon mehr als 5 Jahre	Gesamtsumme
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	680.586,77	165.500.000,00	98.500.000,00	166.180.586,77
<i>im Vorjahr</i>	<i>703.904,87</i>	<i>165.500.000,00</i>	<i>132.500.000,00</i>	<i>166.203.904,87</i>
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	709.028,27	0,00	0,00	709.028,27
<i>im Vorjahr</i>	<i>586.458,16</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>586.458,16</i>
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.098.849,24	329.907,69	0,00	3.428.756,93
<i>im Vorjahr</i>	<i>3.484.713,57</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>3.484.713,57</i>
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freie und Hansestadt Hamburg	9.946,67	0,00	0,00	9.946,67
<i>im Vorjahr</i>	<i>558,79</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>558,79</i>
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unter- nehmen	82.738.215,55	0,00	0,00	82.738.215,55
<i>im Vorjahr</i>	<i>78.202.268,88</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>78.202.268,88</i>
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6.254.298,23	0,00	0,00	6.254.298,23
<i>im Vorjahr</i>	<i>3.892.730,35</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>3.892.730,35</i>
7. Sonstige Verbindlichkeiten	35.928.208,56	11.420.199,20	9.500.000,00	47.348.407,76
<i>im Vorjahr</i>	<i>41.414.768,71</i>	<i>19.459.540,17</i>	<i>9.500.000,00</i>	<i>60.874.308,88</i>
--davon aus Steuern	8.467.933,09	0,00	0,00	8.467.933,09
<i>im Vorjahr</i>	<i>2.656.592,42</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>2.656.592,42</i>
--davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	291.858,39	0,00	0,00	291.858,39
<i>im Vorjahr</i>	<i>321.061,75</i>	<i>132.177,04</i>	<i>0,00</i>	<i>453.238,79</i>
Gesamtsumme	129.419.133,29	177.250.106,89	108.000.000,00	306.669.240,18
<i>im Vorjahr</i>	<i>128.285.403,33</i>	<i>184.959.540,17</i>	<i>142.000.000,00</i>	<i>313.244.943,50</i>

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Bilanz der A-Sparte zum 31. Dezember 2020

	31.12.2020	31.12.2019
	EUR	EUR
A k t i v a		
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	7.554.946,10	8.292.258,01
2. Entgeltlich erworbene Software	667.840,50	1.297.897,46
3. Anlagen in der Entwicklung	15.360.344,10	23.583.130,70
	23.583.130,70	23.628.411,15
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	4.308.873,28	5.021.265,41
2. Technische Anlagen und Maschinen	969.190,94	1.033.230,27
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.272.261,95	2.723.386,93
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	385.148,22	8.935.474,39
	8.935.474,39	8.777.882,61
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	339.861.338,05	342.363.890,92
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	5.500.000,00	6.000.000,00
3. Beteiligungen	9.384.387,19	9.165.875,49
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	715.785,13	355.441.510,37
	387.960.115,46	688.137,65
	387.960.115,46	358.217.903,96
		390.624.197,72
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	245.314,50	177.887,75
2. Umliegende Leistungen	747.312,27	641.844,16
	992.626,77	819.731,91
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.079.427,43	1.562.395,25
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	250,00	0,00
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	428.750.599,76	408.234.607,85
5. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	30.000,00
6. Sonstige Vermögensgegenstände	8.211.348,89	5.111.041.626,08
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 66.568,00 (i. Vj. EUR 11.204,00)–		495.302.399,58
		10.475.396,48
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
	92.268.886,07	111.877.056,16
	604.303.148,92	607.999.187,65
	1.024.319,17	678.921,92
C. Rechnungsabgrenzungsposten		
	85.523.205,99	60.916.554,23
D. Aktive latente Steuern		
	1.078.810.789,54	1.060.218.861,52
	1.078.810.789,54	1.060.218.861,52
P a s s i v a		
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital		
	71.700.215,00	70.048.834,00
II. Kapitalrücklage		
	160.285.484,69	136.771.470,63
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	5.125.000,00	5.125.000,00
2. Andere Gewinnrücklagen	57.218.380,36	56.105.325,36
	137.107.716,31	181.303.432,76
IV. Bilanzgewinn		
	431.436.796,36	449.354.062,75
	431.436.796,36	449.354.062,75
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	334.760.818,15	330.109.748,67
2. Steuerrückstellungen	1.881.386,74	4.030.196,21
3. Sonstige Rückstellungen	87.512.153,67	47.072.415,24
	424.154.358,56	381.212.360,12
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	86.885.430,60	86.908.748,70
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	709.028,27	586.488,16
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.428.756,93	3.484.713,57
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	9.946,67	588,79
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	82.700.250,17	78.076.571,42
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6.254.298,23	3.892.730,35
7. Sonstige Verbindlichkeiten	41.287.004,43	54.812.905,55
– davon aus Steuern EUR 8.467.993,09 (i. Vj. EUR 2.696.592,42)–		
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 291.858,39 (i. Vj. EUR 453.238,79)–		
	221.274.715,30	227.762.686,54
D. Passive latente Steuern		
	1.944.919,32	1.889.752,11
	1.944.919,32	1.889.752,11

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung der A-Sparte für die Zeit
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

	01.01.2020 - 31.12.2020		01.01.2019 - 31.12.2019	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		133.493.943,37		135.967.384,49
2. Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen		105.468,11		109.495,96
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		655.771,79		1.957.070,30
4. Sonstige betriebliche Erträge		1.984.131,21		1.972.928,18
--davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 35.790,60 (i. Vj. EUR 27.699,45)--				
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	6.649.719,08		6.117.010,40	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	6.640.157,47	13.289.876,55	6.859.420,96	12.976.431,36
6. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	92.061.979,17		93.420.439,17	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	13.567.212,95	105.629.192,12	11.096.576,85	104.517.016,02
--davon für Altersversorgung EUR -1.688.757,89 (i. Vj. EUR -4.040.547,65)--				
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		4.741.915,26		4.284.374,49
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		83.249.701,84		44.610.263,60
--davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 42.539,21 (i. Vj. EUR 45.202,10)--				
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		61.335.169,01		74.352.807,04
10. Erträge aus Beteiligungen		45.065.278,55		65.450.488,20
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 40.821.435,90 (i. Vj. EUR 60.845.095,58)--				
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		3.723.423,87		3.169.970,74
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 3.681.484,90 (i. Vj. EUR 3.154.101,10)--				
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		166.488,30		1.354,41
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme		20.541.820,77		9.180.190,35
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		26.161.127,88		30.338.760,58
--davon Aufwendungen aus Abzinsung EUR 24.219.021,54 (i. Vj. EUR 28.635.598,85)--				
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-12.415.905,19		10.296.760,26
--davon Ertrag aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 23.438.429,55 (i. Vj. EUR 6.428.633,35)--				
16. Ergebnis nach Steuern		4.998.968,38		66.774.993,84
17. Sonstige Steuern		160.501,03		163.378,44
18. Jahresüberschuss		4.838.467,35		66.611.615,40
19. Gewinnvortrag		181.303.432,76		170.730.884,56
20. Ausschüttung		49.034.183,80		56.039.067,20
21. Bilanzgewinn		137.107.716,31		181.303.432,76

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Bilanz der S-Sparte zum 31. Dezember 2020

Aktiva

	31.12.2020	31.12.2019
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
Finanzanlagen		
Anteile an verbundenen Unternehmen	86.257.986,66	86.257.986,66
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen gegen die HGV Hamburgischer Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg	7.000.000,00	20.000.000,00
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	42.183.560,00	28.884.361,71
3. Sonstige Vermögensgegenstände	809.372,80	596.773,00
II. Guthaben bei Kreditinstituten	485.588,17	399.282,32
	50.478.520,97	49.880.417,03
C. Aktive latente Steuern	1.118.853,57	1.047.208,03
	137.855.361,20	137.185.611,72

Passiva

	31.12.2020	31.12.2019
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	2.704.500,00	2.704.500,00
II. Kapitalrücklage	506.206,26	506.206,26
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	205.000,00	205.000,00
2. Andere Gewinnrücklagen	1.322.353,86	1.322.353,86
IV. Bilanzgewinn	38.397.121,30	38.060.097,68
	43.135.181,42	42.798.157,80
B. Rückstellungen	1.035.457,24	980.534,83
Steuerrückstellungen		
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	79.295.156,17	79.295.156,17
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	450.889,08	546.430,30
3. Sonstige Verbindlichkeiten	6.061.403,33	6.061.403,33
	85.807.448,58	85.902.989,80
D. Passive latente Steuern	7.877.273,86	7.503.929,29
	137.855.361,20	137.185.611,72

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung der S-Sparte für die Zeit
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

	01.01.2020 - 31.12.2020		01.01.2019 - 31.12.2019	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Sonstige betriebliche Erträge		0,00		2.280,97
2. Sonstige betriebliche Aufwendungen		1.178.304,10		809.731,45
3. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		1.127.417,73		2.282.558,50
4. Erträge aus Beteiligungen		7.910.202,13		10.476.973,15
--davon aus verbundenen Unternehmen				
EUR 7.910.202,13 (i. Vj. EUR 10.476.973,15)--				
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		187.425,62		103.647,35
--davon aus verbundenen Unternehmen				
EUR 187.425,62 (i. Vj. EUR 103.647,35)--				
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		1.475.054,44		1.475.228,85
7. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		555.213,32		1.433.734,56
--davon Aufwand aus der Veränderung				
bilanzierter latenter Steuern				
EUR 301.699,03 (i. Vj. EUR 458.387,73)--				
8. Ergebnis nach Steuern		6.016.473,62		9.146.765,11
9. Jahresüberschuss		6.016.473,62		9.146.765,11
10. Gewinnvortrag		38.060.097,68		34.592.782,57
11. Ausschüttung		5.679.450,00		5.679.450,00
12. Bilanzgewinn		38.397.121,30		38.060.097,68

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 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 geprüft. Die im Abschnitt "Sonstige Informationen" unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt "Sonstige Informationen" genannten Bestandteile des Lageberichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

ben. 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 2020 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:

- ① Bewertung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen
- ② Ansatz und Bewertung von Pensionsverpflichtungen
- ③ 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:

① 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 € 435,5 Mio (35,8 % 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€ 166.

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 € 334,8 Mio (27,5 % 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 Rückstellungsbeurteilung 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. Daher werden im Jahresabschluss der Gesellschaft unter dem Bilanzposten „Sonstige Rückstellungen“ für diese Maßnahmen Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von € 36,7 Mio (3,0 % 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. Im Geschäftsjahr 2020 hat sich die Gesellschaft mit den Arbeitnehmergremien auf ein Programm für die sozialverträgliche Umsetzung der Restrukturierung mittels Altersteilzeitregelungen geeinigt. 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. Daher hat die Gesellschaft nach der Einigung

mit den Arbeitnehmergremien im Geschäftsjahr 2020 aufwandswirksam eine Restrukturierungsrückstellung gebildet. 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. Gegenstand unserer Beurteilung war auch der Stand der Information der Arbeitnehmervertreter durch die gesetzlichen Vertreter. 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 folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

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

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

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

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder unseren bei der Prü-

fung 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 Lagebe-

richt 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. 3b HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der beigefügten Datei hhlaag_EA_LB_ESEF-2020-12-31.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 beigefügten 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 2020 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 beigefügten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) 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.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind zudem verantwortlich für die Einreichung der ESEF-Unterlagen zusammen mit dem Bestätigungsvermerk und dem beigefügten geprüften Jahresabschluss und geprüften Lagebericht sowie weiteren offenzulegenden Unterlagen beim Betreiber des Bundesanzeigers.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung 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 20. August 2020 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 21. Dezember 2020 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.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

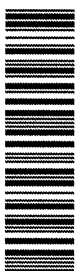
Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Christoph Fehling.

Hamburg, den 17. März 2021

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft


Christoph Fehling
Wirtschaftsprüfer


ppa. Martin Kleinfeldt
Wirtschaftsprüfer





20000004467530